

The voice in the universe

The roads that choose us

Banks are lending again

Personally with China

来自宇宙的声音

道路决定了我们的前进方向

银行再贷款

我个人与中国之间的故事



LIETUVOS GELEŽINKELIAI **KROVINIŲ VEŽIMO DIREKCIJA**

BRANCH IN THE FOREIGN COUNTRIES

IN BELORUSSIA

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

IN RUSSIA

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

IN CHINA

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



LITHUANIAN RAILWAYS: FUTURE OF LOGISTICS – TODAY



JSC Lithuanian Railways Freight Transportation Directorate

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

Issued by:

Private company
Jūrų Informacijos Centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief

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

Financier-in-chief

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

Designer

Ingrida Ramanauskienė

Translators:

Audronė Paulauskienė, Betty Chen
Margarita Ignackova

Proof-readers:

Rita Maksimavičienė, Jelena Listopad

Representative of the magazine

in Lithuania, Vilnius

Jekaterina Kormakova
Tel. + 370 633 50800
E-mail: Jekaterina@jura.lt

in UK, London

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

in China, Dalian

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

in Kazakhstan, Almaty

Svetlana Maslenikova
E-mail: sales@tlnika.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 India, Chennai

V. Sumittra Devi
Tel. + 91 044 42128001
E-mail: contact@matchpointbiz.com

in Canada, Vancouver

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

in Belarus, Minsk

Zinaida Sholomickaya
Tel. + 375 173 677 872
E-mail: zinashol@yahoo.com

The issue illustrated by:

V. Karaciejus.

We are thankful for the photos to
organizers of the events.

Cover: Ingrida Ramanauskienė

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

Address:

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

Edition of 4 000 copies

CONTENTS • 內容

2 PUBLISHER'S WORD

The voice in the universe
编者寄语
来自宇宙的声音

4 EXCLUSIVE INTERVIEW

The roads that choose us
独家专访
道路决定了我们的前
进方向



8 VIEWPOINT

Banks are lending again
观点
银行再贷款



12 DIARY

Personally with China (2)
日记
我个人与中国之间的
故事(二)



20 INTERNATIONAL EVENTS

SMM 2014: Keeping the
course
(Hamburg, Germany)



22 INTERNATIONAL EVENTS

Looks of Belarus transport
week to the future
(Minsk, Belarus)



24 INTERNATIONAL EVENTS

The uncertainty is
something we need to get
used to (Rønne, Denmark)



25 INTERNATIONAL EVENTS

China International
Logistics Fair hosts UK
Pavilion (Shenzhen, China)



26 国际活动

2014年SMM:
坚持路线
(汉堡, 德国)



28 国际活动

白俄罗斯交通周末未
来的展望
(白俄罗斯明斯克)



30 国际活动

我们需要习惯不确
定性
(丹麦)



31 国际活动

中国国际物流博览会在英国举办
(中国深圳)





THE VOICE IN THE UNIVERSE

One wiseacre of the East when praying used to ask the gods to be merciful to him and did not destine to live him in an interesting epoch. The wiseacre desired peace.

The gods destined for us an interesting epoch with gallops to the other planets and inventions: from Kalashnikov gun (1947), Internet (1969) to the theory of the Great Explosion and emergence of the universe, with the triumph of the mind – as the Large Hadron Collider (2008) and Higgs boson discovery (2012), as well as with painful moral falls.

Does all this appear out of our aim to leave behind a sign of our existence at any cost?

"Each generation doubtless feels called upon to reform the world. Mine knows that it will not reform it, but its task is perhaps even greater. It consists in preventing the world from destroying itself. Heir to a corrupt history, in which are mingled fallen revolutions, technology gone mad, dead gods, and worn-out ideologies, where mediocre powers can destroy all yet no longer know how to convince, where intelligence has debased itself to become the servant of hatred and oppression, this generation starting from its own negations has had to re-establish, both within and without, a little of that which constitutes the dignity of life and death. In a world threatened by disintegration, in which our grand inquisitors run the risk of establishing forever the kingdom of death, it knows that it should, in an insane race against the clock, restore among the nations a peace that is not servitude, reconcile anew labour and culture, and remake with all men the Ark of the Covenant. It is not certain that this generation will ever be able to accomplish this immense task, but already it is rising everywhere in the world to the double challenge of truth and liberty and, if necessary, knows how to die for it without hate. Wherever it is found, it deserves to be saluted and encouraged, particularly where it is sacrificing itself."

These are the words of a writer and philosopher Albert Camus from his speech made at City Hall of Stockholm during a banquet after he was awarded the Nobel Prize for Literature on the 10th of December 1957.

Fifty seven years have passed. New generation was born and grew up. The generation which is fighting its wars, winning and losing but also looking at the future with hope. The representative of this generation has also made a thanksgiving speech at the City Hall of Stockholm this year. She – Nobel Peace Prize winner – a schoolgirl from Pakistan Malala Yousafzai, is known in the world as a girl Malala.

In October 2012, almost at the same time when a joint team of global scientists triumphed for the biggest discovery of the 21st century – Higgs boson, for which the scientists François Englert and Peter Higgs were awarded the Nobel Prize in Physics in 2013, Taliban gunmen fired the shot to the head of fifteen-year-old girl for the fact that she simply wanted to attend school and bravely fought for the rights of girls to learn in her country. Thanks to the doctors of Great Britain Malala survived after serious injuries and she continues her fight for such a simple and understandable need – the right of the girls to learn. Taking this highest award which she is sharing with the representative of India Kailash Satyarthi, the youngest in the history Nobel Prize winner said, that she is dedicating it for those who have no voice but their voices are to be heard.

Two often conflicting countries: India and Pakistan with different religions: Hinduism and Islam, and they pray for different gods, but a single Peace Prize was awarded for the people of different gender. This is encouraging, that in this fragile world we still are able to find common words, common aims and common joy.

It depends on each of us but most of all on those whose voices are well heard in the present world. From the heads of the states in whose hands there are the levers able to cause the great explosion the consequences of which would be the proof of the collapse theory and not of the origin. I want to believe that the mighty people of the world have learnt the lesson of a famous Chinese war strategist Sun Thu written on bamboo sticks two and a half thousand years ago that the highest summit of the art of war strategy is to avoid war.

Therefore, any step or action, merger and cooperation which is done in the name of peace is welcome. It may be one of the world oldest roads that connected the nations and continents with a beautiful name – The Great Silk Road. Let it be called Silk Road Economic Belt or 21st century maritime silk road or The new Silk Road just let the caravans go along them. Let our presence in the history remain indicated by creative mark.

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine



来自宇宙的声音

在东方有一个自作聪明的人，祈祷时习惯要求神灵怜悯他，不要分配他住在一个有趣的时代。自作聪明的人渴望和平。

上帝分配给我们一个有趣的时代，奔腾到其他行星，充满发明：从卡拉什尼科夫枪（1947年）互联网（1969年）的大爆炸和宇宙的出现，与心灵胜利的理论——作为大型强子对撞机（2008年）和希格斯玻色子的发现（2012年），以及道德痛苦的跌倒。

难道这一切都显现出我们的宗旨，留下我们的存在，是不惜任何代价的标志？

“每一代人无疑感到呼吁改革世界。我所知道的是，它不会改革，但它的任务是或许更大。它坚持组织世界的自我毁灭。这种毁灭可能来自一段腐败的历史，其中有夹杂倒下的革命，疯狂的技术，死神，破旧的意识形态，乏善可陈力量可以摧毁一切又已经不知道怎么说服，如果情报有贬低自己成为仆人仇恨和压迫，这一代从自身消极点开始不得不重新建立，无论内部和外部的，有点那里面构成的生命和死亡的尊严。在被解体，在这种宏伟的调查官运行建立永久死亡国度的风险威胁的世界，它知道它应该在一个疯狂的比赛分秒必争，在这些国家恢复和平，是不是奴役，重新调和银器和文化，翻拍随着众人的约柜。它不是一种注目，这一代将永远是可靠完成了这一艰巨的任务，但它已经上升在世界各地，面对真理和自由的双重挑战，如果有必要，知道如何为它死而无恨。只要发现，就值得赞扬和鼓励，特别是在自我牺牲时。”

这是一个作家和哲学家Albert Camus在斯德哥尔摩市政厅一次宴会后做的讲话，他于1957年12月10日被授予诺贝尔文学奖。



五十七年过去了。新一代诞生和成长起来。这一代人伴随着战斗而成长，输赢也都看过，对未来充满希望。这一代的代表今年也在斯德哥尔摩大会堂发表了讲话。她 - 诺贝尔和平奖得主 - 来自巴基斯坦的一位女生Malala Yousafzai，被称为世界女孩马拉拉。

在2012年10月，几乎就在同一时间，当全球科学家组成的联合小组胜利取得21世纪最大的发现 - 希格斯玻色子。为此，科学家François Englert和Peter Higgs被授予2013年诺贝尔物理学奖。塔利班武装分子朝15岁女孩头部开枪的事实是，她只是想上学，为一个女孩的权利，为了解她的国家英勇作战。感谢英国医生，马拉拉重伤后得以幸存，

她继续争取这种简单易懂的需要 - 女孩去学习的权利。她与印度Kailash Satyarthi代表一起分享了这种最高奖，作为史上最年轻的诺贝尔奖得主，她说她专为那些没有发言权的人代言，这样他们的声音就能被听到。

两个往往相互冲突的国家：印度和巴基斯坦信仰着不同宗教：印度教和伊斯兰教，他们祈求的神灵不同，但单是一个和平奖授予不同性别的人，这是令人鼓舞的。在这个脆弱的世界里，我们依然可靠的找到常用词，共同的目标和共同的喜悦。

这取决于我们每个人，但大部分人的声音都可以在目前世界上被听到。他们手中的杠杆有可靠造成国家重要理论的巨大爆炸，而不是起源崩溃的证据。我愿意相信，世界上强大的力量不要忘记两千五百多年前中国有一部刻在竹筒上的孙子兵法，上面写到运用孙子兵法进行战争艺术的最高境界就是防止战争。

因此，任何一个步骤或行动、兼并和合作，在和平的名义下做是值得欢迎的。这可能是世界上最古老的街道之一，与该大陆一个美丽的名字相连——伟大的丝绸之路。它被称为丝绸之路经济带和21世纪的海上丝绸之路，新丝路，或只是让他们走的大篷车。让我们在历史上展示新创意的标记吧。

你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelsaité
杂志出版者



The conversation of international business magazine JŪRA MOPE SEA with the Ambassador of the Republic of Lithuania in Turkey, H. E. Kestutis KUDZMANAS

- Mr. Kudzmanas, during the last cadence when you worked as the Ambassador in Azerbaijan, You paid a lot of attention to business relations between Lithuania and Azerbaijan especially in the field of transport and logistics. It is evident that Your earlier work gives good results. Active dialogue is going on between Lithuania and Azerbaijan. Now the field of Your activities is – Turkey, Pakistan, Iran –, but the principles of Your activities remained the same. Are those countries the undiscovered land for Lithuanian business?

- The contemporary economic situation in Azerbaijan is especially favourable for the development of export to this country. In 2006 Azerbaijan started to supply oil to Western markets by the newly opened gas-pipeline Baku- Dzeikhan. Oil dollars began pouring into the country in continuous flow. Mass constructions were commenced in the country; billions of dollars were allotted for the development of infrastructure, health and education reforms. The market was not filled; Azerbaijan people imported everything- technologies, specialists, equipment, building materials and food products. In 2007 Lithuania opened its Embassy in Baku. It was necessary to rapidly send right signals to Lithuanian business about the opening new possibilities. Those, who managed to react in time, are happy with successful results now. The spectrum of Lithuanian companies that are founded in Azerbaijan market is rather wide. Builders and building materials exporters, IT companies, architects, and food industry companies worked successfully there. In 2009 there was created Lithuanian – Azerbaijan intergovernmental commission and it did a lot for successful development of Lithuanian business and its fourth meeting with traditional bilateral business forum took place in October this year in Samkir, Azerbaijan.

THE ROADS THAT CHOOSE US

Situation in Turkey is a little bit different. We are not only to often invite Lithuanian companies to the perspective business niches in Turkey, but also to stop them. Turkey is rapidly growing, it is the sixteenth in the world ranking economics and the sixth comparing to EU countries and in 10 years it managed to increase GDP 3 times. In spite of the fact that Turkey joined the Customs Union with EU countries, this state is accurately defending its market and inducing and protecting its producers in different ways. As an example I can mention that the import duty on milk products makes 130%, and the import of milk powder is forbidden since 2012. Such regulation policy brought to the fact that Turkey became milk products exporter since 2013. During 10 years Turkey export grew up 6 times and it is rapidly growing on.

Iran market attracts EU producers, in 2014 there is observed the increasing flow of business delegations of EU countries to this state. But due to existing sanctions the payments with Iran companies may be complicated. Even now there are several Lithuanian companies that are successfully working in this market. Their experience in mastering this market may be useful for those who are going to enter this country.

Pakistan market is especially complicated due to political instability and insolvency. But Lithuanians managed to find their perspective business niches. As one of successful examples I can mention Pakistan state order for teaching Pakistan international airlines pilots in Vilnius and this order was won by Baltija Aviation Academy.

Having looked at the map it becomes evident why Turkey is a multi-modal junction of transport and transit flows. The business and the state itself invest into the development of logistics centres in the country. Lithuania can and is to become one of the natural junctions in the transportation chain connecting TRACECA corridor with 'Viking'.

- International transport and logistics exhibitions and conferences taking place in Turkey receive the attention of Lithuanian Embassy. Recently in Izmir there took place the 83rd international exhibition dedicated to the development of logistics sector, and Lithuanian Embassy presented the route of container transportation train 'Viking' in its stand. Now you are invited and welcome at transport and logistics exhibition 'Logitrans' in Istanbul. What does the Embassy manage to do taking part at the exhibitions of such scale?

-The route of container transportation train 'Viking' is rather perspective. It is especially important that after the completion of the railway section Baku-Tbilisi-Kars there will increase transit cargo flows from China to Europe by TRACECA route. Having reached Turkey, the cargo will be distributed. Part of

the cargo will reach Europe by southern route; part of it will be directed to the countries of Central and North Europe. We are to show the Turkish operators that we are ready to transport cargo by 'Viking' route on attractive conditions. Even now we are to put efforts in taking over the cargo flows from the countries of the Baltic Sea region to the countries of the Black Sea region and via Turkey – to the countries of the Mediterranean Sea region. It is necessary to work not only with logistics companies but also directly with the big producers both in Scandinavia and Turkey. Our competitors from neighbouring countries are on the same way actively promoting alternative routes. Therefore, it is necessary to increase the attractiveness and visibility of the train 'Viking'. Comparing to the alternative routes proposed by the neighbouring countries, 'Viking' is the quickest and cheapest cargo transportation way from the countries of the Baltic Sea region to Turkey. The Embassy promotes 'Viking' route not only at the exhibitions but also at the meetings with the heads of big ports of Turkey (Samsun, Bursa, Mersin), organizes presentations in Turkish press and TV and meets with consulting companies and logistics operators.

- On different occasions it is stressed that Turkey shows interest in the idea connecting the route of already created container train 'Viking' by 'Lithuanian railways' with the route of 'The Great Silk Road' or TRACECA. Presently, the idea expressed by the President of China People's Republic Xi Jinping in September last year about the common creation of 'Silk Road Economic Belt', similar to the real ancient 'Silk Road' that existed 2000 years ago and in this way to induce cooperation between China and Eurasian states, is being actively discussed. This concept achieved active response in Eurasian region. Can 'Silk Road Economic belt' become the alternative to the Eurasian Union under creation? What place might Lithuanian logistics projects take in it?

- Turkey is a candidate country to EU. Though political integration of Turkey to EU is still hanging, economic relations between EU and Turkey are rapidly developing. EU and Turkey trade turnover in 2013 made EUR 130 billion, and it is tens of millions tons of cargo. Transit cargo is also included to this flow. Both Turkey and China draw perspective cargo transportation routes. It is important that within their plans there were Lithuania and Klaipeda port. The impact of government on business is very strong in those countries. Therefore, we are to work not only with the logistics operators working in free market but also with state sector. The Ministry of Transport and Communications of Lithuania and AB „Lietuvos geležinkeliai“ ('Lithuanian railways')

signed respective agreements in 2013 concerning the development of 'Viking' and joining of Turkey to 'Viking'. Heads of TRACECA see 'Viking' route as a perspective junction. During the meeting with Secretary General of TRACECA Eduard Biriucov we discussed about possible taking over cargo from East China to increase 'Viking' load. According to the secretary general, the project 'Viking' is a model example of intergovernmental agreements concerning tariffs and customs procedures in forming new TRACECA policy – XXI age 'Silk Road'.

Eurasian Union may use not only the advantages of free market, but also the administrative levers in forming preferences for the companies connected with governmental environment. Therefore, the projects that we are discussing are to be superior not only in the sense of competition but also attractive by transparent business environment.

- You are granted the title of Business Ambassador by Lithuanian Business Confederation. To what extent, to your mind, can the diplomats working in one country or the other influence business relations or business development?

- Really, the efficiency of lobbyist activities of the employees of the Embassy or the Ambassador personally, depends on the country or region. In the Eastern and CIS countries the role of Embassy is rather significant. The bilateral political relations background, even the personal relations of the highest authorities of the state and heads of governments, make direct impact on business relations. In the East it is often stressed that we do business with friends. But you cannot become friends in the East so quickly. Therefore,



At the meeting with the Minister of Foreign Affairs of Turkey Mevlut Cavusoglu.

Western businessmen often run out of patience when starting business in the Eastern markets, because not everybody can adopt the subtleties of local mentality. On the other hand, such business relations become long-lasting and minimize different risks in mastering new markets. Hasty contacts or bigger profits are connected with higher risk. Therefore, I would suggest Lithuanian companies working in CIS countries and Eastern markets more often visit the Embassies. The experience accumulated by diplomats may help to shorten the way from business contact to contract and protect against potential deadlocks.

- Lastly the personal question. Not long ago you celebrated your jubilee anniversary. Cordial greetings! What goals do you raise for yourself in the second half of your age?

- First of all I thank you for the warm greetings. Long-term goals do not change in the course of time. But the work of diplomats is connected with permanent challenges in rapidly changing international environment and you are to react in time. I am happy that mature, professional and initiative staff of Lithuanian diplomats has been formed able to work as a single team and efficiently represent Lithuania in bilateral relations and different international formats with minimal resources. The work of a diplomat requires universal ability, permanent training and each rotation is a new challenge and checking of abilities. O'Henry wrote about the roads that choose us...

-Thank you for the interview. Long years and interesting roads!

Interviewed Zita Tallat-Kelpsaite

LITHUANIA: RELIABLE TRANSPORTATION AND LOGISTICS SERVICE PROVIDER

Secure, safe, cost-effective logistics and transportation services alongside the well-established customs procedures

On the crossroads of the main international transport corridors

*Well-developed transport infrastructure including a seaport, railway and road infrastructure, four international airports, public logistic centers
6 billion USD invested in its transport infrastructure since 2008*

Enhanced competitiveness, constant freight volume growth

Railway transport

- Annual load capacity – 200 million tons
- International railway projects:
 - container train "Viking"; 52 hours from Klaipėda/Baltic Sea to/from Odessa/Black Sea/Turkey
 - container train "Saulė"; 13 days from Lithuania/EU to/from Kazakhstan/Chinese border
 - "Rail Baltica" infrastructure project; integration to European railway network through interoperability of wide and narrow gauge standards

Klaipėda Sea Port

- The northernmost ice-free deep-water port in the Baltic Sea; depth 14,5 meters (Post-Panamax ships)
- Annual cargo throughput capacity 60 million tons: fertilizers, oil products, Ro-Ro
- 650 000 TEUs per year capacity; MSC hub for Baltic States; Maersk, DFDS offices
- LNG terminal (first in the Baltic States, will start operating as of 1st January 2015; capacity - 4 billion m³)
- Būtingė Crude Oil Terminal
 - Annual export capacity 14 million tons
 - Annual import capacity 12 million tons
- Experience in delivering NATO ISAF cargo shipments



Road transport

- 29000 trucks from Lithuania operating internationally
- Cargo transportation services between the EU and Eastern Europe, Central Asia and beyond
- Pan European IXB corridor highway from LT/BY border to Klaipėda
- Via Baltica highway connecting Baltic States to West Europe

Four international Airports

- (Vilnius, Kaunas, Palanga/Klaipėda, Šiauliai)
- Capacity to handle B747 in Vilnius, Kaunas and Šiauliai airports
 - Expanded air route network
 - Cargo handling services (FedEx, UPS, DHL)



For further enquiries:

Ministry of Transport and Communication www.transp.lt/en
Invest Lithuania www.investlithuania.com/en



道路决定了我们的前进方向

国际商业杂志《海》与驻土耳其立陶宛共和国大使H.E. Kestutis KUDZMANAS的对话

- Kudzmanas先生，当你在阿塞拜疆担任大使的最后一个阶段时，你在立陶宛和阿塞拜疆之间特别是在运输和物流领域的业务关系上付出了很多的关注。很明显，你以前的工作取得了较好的效果。立陶宛和阿塞拜疆之间进行着积极对话。现在你的活动领域是 - 土耳其、巴基斯坦、伊朗，但你的活动原则保持不变。在这些国家中有未被发现的能与立陶宛公司合作的潜在机会吗？

- 阿塞拜疆当代的经济形势对这个国家的出口发展特别的有利。2006年，阿塞拜疆开始使用新开张的天然气管道Baku- Dzeikhan供油到西方市场。石油美元开始连续流动涌入该国。建筑质量在全国展开；数十亿美元被分配给基础设施、卫生和教育的改革发展。市场上还没有饱和；阿塞拜疆人引进一切---技术、专家、设备、建材和食品。2007年立陶宛在巴库开设大使馆。有必要迅速发送正确的信号，使立陶宛业务有新的开放可能性。面对这些，管理者及时做出反应，很高兴现在有成功的结果。立陶宛的公司是建立在阿塞拜疆市场，范围是相当宽。建筑商、建材商、IT公司、建筑师和食品工业公司都在那里成功地合作。2009年创建立陶宛 - 阿塞拜疆政府间委员会，做了很多的立陶宛业务以及其传统的双边商业论坛，第四次次会议成功于今年十月在阿塞拜疆萨克尔举办。

情况在土耳其有点不同。我们不仅要经常邀请立陶宛公司来土耳其观看经营前景，也要阻止他们。土耳其正在迅速增长，它在世界经济排名第十六位，欧盟国家中排第六位，并在10年内设法增加国内生产总值3倍。尽管事实上，土耳其加入关税同盟与欧盟国家，这种状态下准确地捍卫自己的市场，诱导和保护其制作方式不同。举个例子，我可以提一提，在乳制品的进口关税是130%，而奶粉的进口是被禁止的，因为2012年这些调控政策所带来的事实，土耳其成为乳制品出口国，2013年以来10年中土耳其出口同比增长高达6倍，它正在迅速增长。

伊朗市场吸引了欧盟生产商，在2014年被观察到欧盟国家的企业代表团将增加这种流动状态。即使现在有几个立陶宛公司在这个市场成功地工作，但由于现有的制裁与伊朗公司的款项可能是复杂的。他们掌握这个市场的经验可能是对那些要进入这个国家的公司是有用的。

巴基斯坦市场特别是由于政治动荡和破产而处于复杂的状态。但立陶宛设法找到了自己的业务利基点。作

为成功的例子之一，我可以提巴基斯坦国家在维尔纽斯为了教学巴基斯坦国际航空公司的飞行员，这一荣誉被Baltija航空学院获得。

综观事情变得很明显，为什么土耳其的地图是交通运输和过境流动的多模态交界处。企业和国家本身投入到物流中心在全国的发展。立陶宛能并成为在运输链连接欧高亚走廊“维京”自然的路口之一。

- 在土耳其举办的国际运输与物流展览和会议得到立陶宛大使馆的关注。最近在伊兹密尔举办了致力于物流业发展的第83届国际展，立陶宛使馆参展并进行了介绍了集装箱运输列车路线“维京”。现在，你被邀请和欢迎参加在伊斯坦布尔举办的运输和物流展览会“Logitrans”。在如此规模的展览上，大使馆在参与过程中设法进行哪些活动？

- 集装箱运输一条龙‘维京’---这条路线很有前景。尤其重要的是，在完成Baku-Tbilisi-Kars铁路部分后，会增加通过TRACECA路线从中国过境到欧洲的货物流。到达土耳其后，货物将被分发。部分货物将达到欧洲的南线；一部分将被引导到中欧和北欧的国家。我们向土耳其运营商进行了展示，我们已经准备好货物由“维京”航线运输的诱人条件。即使是现在，我们也将努力接管货物的流动，通过土耳其从波罗的海地区国家流动到黑海地区国家 ---流动到地中海地区的国家。这不仅对于物流企业是必要的工作，也可直接与斯堪的纳维亚半岛和土耳其的大型生产商联系。我们周边国家的竞争对手都在形成同样的方式积极推进替代路线。因此，有必要提高列车“维京”的吸引力和可见性。比较建议的邻国替代路线，“维京”是波罗的海地区国家通过土耳其最快和最便宜的货物运输方式。使馆促进“维京”路线，不仅在展览上，而且在与土耳其（萨姆松，布尔萨，梅尔辛）大港口的负责人会议上，组织土耳其的记者和电视演示和会见咨询公司 and 物流运营商。

- 通过已经建立的集装箱班列‘维京’路线连接着‘立陶宛铁路’与‘丝绸之路’或TRACECA路线，在不同的场合都强调了土耳其对这个想法感兴趣。目前，中华人民共和国主席习近平去年9月表示，有关“丝绸之路经济带”的共同创作，类似于真正存在于2000年前的古“丝绸之路”，这个促使中国与欧亚国家合作的想法，正在积极讨论中。这个概念得到了欧亚地区的积极响应。“丝绸之路经济带”的创



建是否会替代欧亚联盟？立陶宛物流项目应如何参加？

- 土耳其是一个欧盟候选国。尽管土耳其对欧盟政治一体化仍处于犹豫不决的状态，欧盟与土耳其之间的经济关系仍发展迅速。欧盟与土耳其的双边贸易额在2013年达到1300亿欧元，有数千万吨的货物。转运货物也包含在内。土耳其和中国描绘着未来货物运输路线。重要的是，他们的计划之内有立陶宛克莱佩达港口。政府对企业的影响是非常强大的。因此，我们不仅在自由市场的物流运营商一起工作，也与国有部门工作。立陶宛交通部和AB „Lietuvos geležinkeliai“（“立陶宛铁路”）签署了“维京”发展协议，并让土耳其加盟到“维京”2013年的有关协议中。TRACECA将“维京”路线视为连接点。我们与TRACECA秘书长Eduard Biriucov在会议上对可能从中国东部接管的货物，以及增加“维京”装载量进行了讨论。根据秘书长所述，该项目“维京”有助于形成新的TRACECA关税政策和政府间协定的海关手续典范，是二十一世纪的“丝绸之路”。

欧亚联盟可以使用的优势不仅仅是自由市场，同时也有行政杠杆形成偏好与政府环境连接的公司。因此，我们正在讨论的项目将不仅竞争意识出众，而且通过透明商业环境增加吸引力。

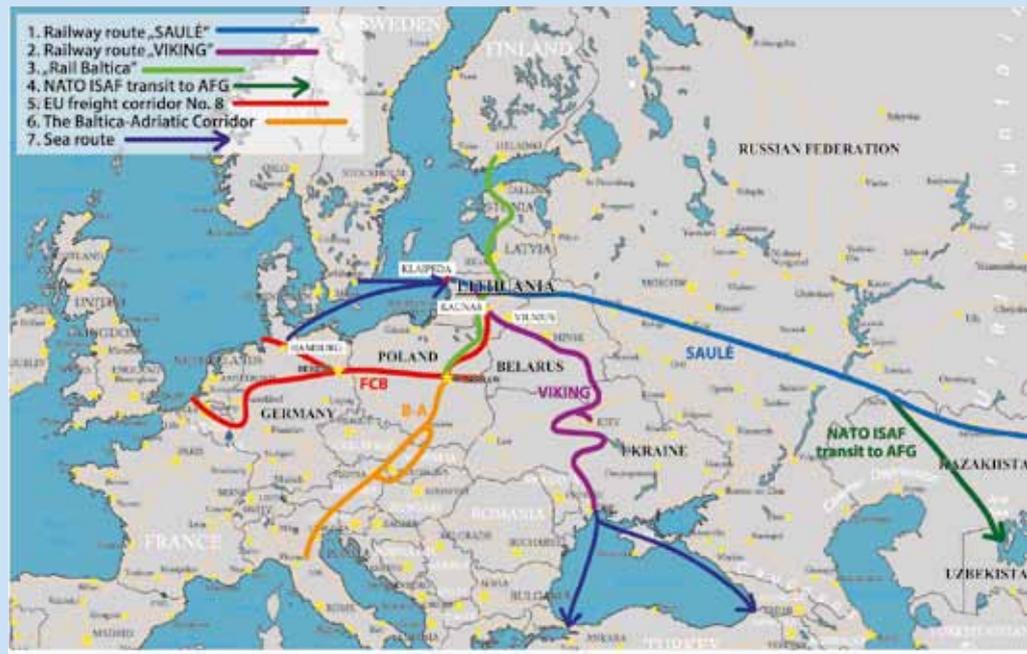
- 您被立陶宛商业联合会授予商务大使的称号。在你的心中，外交官可以如何影响国家商业关系或业务发展工作？

- 真的，大使馆员工劝说活动的效率就个人而言，取决于该国家或地区。在东欧和独联体国家大使馆的作用是相当显著。在两国政治关系的背景下，国家最高当局的政府和首脑甚至私人关系都对业务关系产生直接影响。在东方，经常强调，我们有业务往来的朋友。但你不能这么快在东方找到朋友。因此，西方商人在东方市场开业时，往往失去耐心，因为不是每个人都可以控制局部心态的微妙关系。在另一方面，这样的业务关系发展持久，并能尽量减少在掌握新的市场中的不同风险。频繁接触或更大的利润都与风险较高有关。因此，我建议立陶宛公司在接触独联体国家和东欧市场工作时更经常光顾大使馆。外交官所积累的经验，可以帮助业务联系人节省时间，防止潜在僵局出现。

- 最后问您一个私人问题。不久前，您庆祝周年纪念。在此向您致以亲切的问候！那么在这一周年的下半年，你自我提高的目标是什么？



与土耳其总理Ahmet Davutoglu 会晤



- 首先，感谢您对我致以的亲切问候。长期目标并不随着时间的推移发生变化。但外交官的工作是在迅速变化的国际环境中迎接永久连接的挑战，你要及时作出反应。我很高兴，立陶宛外交官中成熟、专业和主动的工作人员已经能够在双边关系上形成不同的国际模式，以最少的资源作为一个单独的团队，高效地代表立陶宛进行工作。外交官在工作中普遍需要

能力强，经过长期培训，在每一个变化每一个新的挑战中检验能力。正如O'Henry所写的，道路决定了我们的前进方向.....

- 感谢您接受我们的采访。漫长的岁月，有趣的历程！

采访人 Zita Tallat-Kelpsaite



BANKS ARE LENDING AGAIN

Dr. Carsten Wiebers



Dr. Carsten Wiebers heads the Maritime Industries department of KfW IPEX-Bank. The department provides financings for all maritime assets in cruise, offshore and shipping sectors. With its loan portfolio of USD 18,3 bln IPEX-Bank is one of the leading financing institutions in the maritime sector.

Carsten Wiebers joined KfW in 1992 as project manager for KfW's international development finance. He joined the shipping department in 1998. His previous work experience includes international finance institutions, agencies and European corporations with project work in the America, Asia and Africa.

- Dr. Wiebers, on the occasion of the Ship Finance Forum 2012 you spoke of major challenges for ship financing. This year's Ship Finance Forum is under the motto "A New Beginning". How have the market conditions for owners and banks changed since 2012?

- Altogether the underlying conditions for ship-owners and financiers have improved compared to 2012. The global economy is recovering. Many banks have cleaned up their balance sheets and are lending again. Apart from classic bank financing, buyers are increasingly accessing new financing sources (for example, through the capital market or Asian leasing companies) and well-positioned companies have sufficient access to loans again.

However, the industry outlook needs to be seen in a nuanced light and it has not eased for everyone.

The situation in merchant shipping remains tense due to the overall low freight rates. In view of the large order book, recovery cannot be expected in the medium term. Competitive pressure is growing, particularly for small and medium-sized shipping companies. While large shipping companies purge their fleets of inefficient ships and in doing so are able to secure their long-term competitiveness, their smaller counterparts often lack access to capital needed for such investment projects. Many banks have learnt from past mistakes and now have a lower appetite for risk while applying tougher loan requirements - especially in merchant shipping.

In special shipping, on the other hand - primarily cruise ships and oil and gas

offshore - the markets are intact with adequate charter rate levels. Not only operators of special tonnage can look into the future with optimism. The German maritime supply and shipbuilding industry, which is often the technological global market leader in these segments, is also profiting from orders for new buildings in the cruise and offshore industry. KfW IPEX-Bank supports this economic trend with customised long-term financing for German maritime exports.

- The gmec - global maritime environmental congress - is being held as part of the SMM 2014. How important are „green“ technologies in shipping?

- Environmental regulation is increasing for shipping operations. In the past, the maritime industry was, in comparison to land-based industries, less regulated. There was a need to catch up, which led to emissions control areas and further regulation (such as for ballast-water). For banks and shipping companies it is therefore particularly important to finance and operate „green“ ships which can be utilised worldwide without restriction.

- In which sector do you see the greatest sales potential for German shipyards and maritime suppliers?

We see a lot of potential for German exports into the offshore oil and gas industry. Greater field maturity and the increasing exploration of ultra-deep water reservoirs require huge investments into the expansion of the offshore oil and gas infrastructure. In Brazil alone,

more than USD 140 billion will need to be invested by 2020. A large portion of these investments will fall to floating production storage and offloading vessels (FPSOs), platforms, pipeline-laying and support vessels which must satisfy highest technical requirements. Comparable technical requirements apply to the exploration of offshore reservoirs in West Africa where large-scale investment programmes have also been announced and where there is additional sales potential for German exporters.

While the leading yards for complex vessel types are mostly based in Asia, drilling, safety, navigation and separation equipment are often sourced in Europe (primarily Norway, Germany, the UK and France). German and European equipment for offshore vessels can account for up to 60% of the total construction cost (with individual project costs of up to USD 2-3 billion for FPSOs). Some 400 companies from the German shipbuilding and offshore supplier industry with 68.000 employees generated a turnover of EUR 11.7 billion in 2013 of which 70% was sold as exports according to the industry association, the VDMA.

This puts the industry in a top position internationally in terms of production and exports and underlines the high competitiveness of German suppliers in this capital-intensive sector, which is strongly driven by innovation.

Also German yards benefit from the ongoing high demand for high - spec vessels and are often able to satisfy individual customers' demands (such as for well intervention vessels, seismic vessels etc.). In this respect, German shipyards have an advantage compared to Asian yards, which try to generate economies of scale effects by focusing on the construction of offshore construction ships (especially drilling ships) and LNG tankers in production series.

- What role does export financing play in opening up sales potential in the offshore oil and gas industry?

Vessels for the offshore oil and gas industry are usually large-scale investments and the availability of financing always has an impact on a purchase decision. To access financing sources from export countries, some buyers predefine national quotas for procurement. In this way the country of origin and the corresponding availability of long-term financing, along with the requirements for quality and pricing, impact procurement decisions.

While in other countries like Norway state financial institutions and the maritime supply industry have cooperated successfully for decades, comparative financing possibilities through KfW IP-

EXBank have only been available for a relatively short time in Germany.

- What financing possibilities does KfW IPEX-Bank offer specifically?

- KfW IPEX-Bank enhances the competitiveness of the German maritime shipbuilding and supply industry by offering long-term equipment financing to their end customer (shipping companies or contractors). This equipment-based financing approach is tailor-made and may be ECA covered or on purely commercial basis, depending on the project specifics. The minimum financing volume should be around USD 30 million. KfW IPEX-Bank's contribution to the financing is not limited to the German equipment, but is based on the European content. This makes it possible for us to support sales activities of German suppliers despite a German content well below USD 30 million per project (vessel or newbuilding fleet). The loan tenor for equipment financing tranches would be up to 12 years. We have the capacities and know-how to take prominent roles (such as arranging an international financing consortium) or less prominent roles such as simple participation, which depends on the German and European content. Total investment amounts are usually between USD 50 million and USD 2 billion.

- What can shipyards and suppliers do to obtain financing from KfW IPEX-Bank for their customers?

- Such large-volume projects are always tailor-made financings. Suppliers and shipyards should talk to us as early as possible about new projects, so that - if the project is sufficiently sound - we can complement and enhance the offer by signalling our interest in providing financing towards buyers.

We also invite buyers (shipping companies and contractors) to discuss potential financing solutions for their upcoming investment projects with German content with us as early as possible. Transparency on the sourcing potential of German equipment for certain vessel types is important. The technical departments of the shipping companies or offshore contractors often work closely together with their finance departments. The specifications of a vessel, which are determined in coordination with the shipyard, also determine the availability of additional financing sources, which may be sourced from export promoting financial institutions from the supply country. German industrial associations are currently composing vessel specific master makers lists for the maritime industry.

Prepared by SMM

银行再贷款

Carsten Wiebers博士

Carsten Wiebers博士是德国复兴信贷银行IPEX-Bank的海事工业部门的领导。该部门提供各种海事融资,包括邮轮,离岸和航运部门的所有海上资产。凭借其183亿美元的贷款投资IPEX-Bank合成为海事部门的主要金融机构之一。

Carsten Wiebers于1992年作为项目经理加入德国复兴信贷银行,效力于德国复兴信贷银行的国际发展融资。他在1998年加入了航运部门。他把工作经验运用于包括国际金融机构、代理以及欧洲公司在美洲、亚洲和非洲的项目工作。

- **Wiebers博士,2012年船舶金融论坛开幕时,你讲了主要挑战船舶融资。今年的船舶金融论坛的主题是“新开始”。自2012年起,业主和银行的市场条件又如何改变?**

- 与2012年相比,船东和金融家的基本条件已得到改善,全球经济正在复苏。很多银行都清理其资产负债表,再次借贷。除了传统的银行融资,购房者越来越多地获得新资金来源(例如,

通过资本市场或亚洲租赁公司),并状况良好的公司也有足够的机会获得贷款。

然而,行业前景只是微光闪烁,并不是每个人的状况都得到缓解。由于整体运价低,商船航运情况依旧紧张。根据对大订单的观察,回收预计不能在中期完成。竞争压力增长,特别是小型和中型船公司。而大型航运公司在清除低效船舶,这样做能够保证船队具有长期竞争力,他们的小企业往往无法获得所需要的这些项目投资资金。许多银行已经从过去的错误中学习,现在有一个较低的风险偏好,采用更严格的贷款需求 - 尤其是在商船方面。

在另一方面特殊船舶上,主要是游船、石油和海上天然气,市场是否完好有足够的包机率水平。没有特殊的吨位只有运营商可以看看乐观的未来。德国的海上供给和造船业,往往是技术的全球市场领导者,这些细分市场,也在邮轮新建筑与海洋工程订单中获利。德国复兴信贷银行IPEX-Bank对德国定制长期融资,支持海上出口这一经济走势。

- **GMEC -- 全球海上环境大会 - 正作为2014年SMM的重要部分举行。“绿色”技术在航运中有多重要?**

- 环境监管增加了航运业务。在过去,海运业相较于陆上产业,管制较少。有必要赶上,这导致排放控制区域的进一步调节(例如对压载水)。融资因此对于银行和船公司显得尤为重要。运营“绿色”船舶可在全球范围内使用,不受任何限制。

- **在这一领域,谁是你看到的具有最大销售潜力的德国船厂和海运供应商?**

- 我们看到了很多德国出口到近海石油和天然气行业的潜在机会。更大领域的成熟度和超深水油气藏的勘探越来越需要庞大投资,以进入海上石油和天然气基础设施的扩张。仅在巴西,超过1400亿美元将用于投

资,截至2020年这些投资的大部分将降至浮式生产储油卸油船(FPSO的)、平台、管道铺设,支持它必须满足拥有最高技术要求的船舶。相应的技术要求适用于在西非勘探海上储藏,投资规模大方案也已公布,在那里德国出口商有更多的销售潜力。

领先码头多用于复杂船型,大多在亚洲,钻孔、安全、导航和分离设备往往源自欧洲(主要是挪威、德国、英国和法国)。德国和欧洲的海上船只设备可以占到高达60% 总建筑成本(可达20-30亿美元的浮式生产单个项目的成本)。约400家来自德国造船和海洋产业的供应商与68,000员工于2013年产生的营业额为117亿欧元,根据行业协会VDMA的消息,其中70%作为出口销售。

这使该行业在国际上生产和出口方面处于领先地位,在这个资本密集型行业,德国供应商的高竞争力通过创新得到大力推动。

另外德国码头受益于高持续高要求 - 规格容器经常能够满足个别顾客的需求(如用于油井干预船只,地震船等)。在这方面,德国船厂有相对优势。亚洲码头尝试通过集中海上施工船建造产生规模效应的经济体(特别是钻井船),并生产一系列液化天然气油轮。

- **在海上石油天然气行业,出口融资在对外开放销售潜力方面发挥着什么样的作用?**

- 船舶的海上石油和天然气行业通常是大规模的投资和融资,可用性始终对购买决策产生影响。利用出口国家作融资来源,一些购房者预定义国家配额采购。这样的话,原产地和长期融资的相应可用性,以及对质量和价格的要求,影响采购决策。而在另一些国家,如挪威国家金融机构和海事供应业已经成功合作了几十年,通过德国复兴信贷银行IPEXBank融资的可能性在德国只是相对短期应用。

- **德国复兴信贷银行IPEX-Bank提供哪些融资可能性,能介绍具体一点吗?**

- 德国复兴信贷银行IPEX-Bank增强了德国海上造船和供应的竞争力,通过提供长期设备融资给他们的最终客户(船公司或承包商)。该设备基于融资的方法是量身定做的,可能是在纯商业的基础上根据项目的具体情况由非洲经委会负责。最低融资额应该在3000万美元。德国复兴信贷银行IPEX Bank的融资贡献不限于德国的设备,还基于欧洲范围。这使我们有可能以德国供应商,尽管远低于3000万美元的德国内容支持销售活动 每个项目(或新船队)。贷款年期为设备融资两档会长达12年。我们有能力和知识担任重要角色(例如安排国际金融协会)或者准备一下并非十分突出的角色,如简单的参与,这依赖于德国和欧洲情况。总投资金额通常在5000万美元和20亿美元。

- **造船厂和供应商能做什么,以便为他们的客户获得来自德国复兴信贷银行IPEX-Bank的融资?**

- 这样的大批量工程总是量身定制的融资。供应商和造船厂应先尽快跟我们就新项目对话, --- 如果项目的影响足够大的话 --- 我们可以完善和加强报价信息,为我们的购房者提供融资利息。我们还邀请采

购商(船舶公司和承包商),以为他们即将到来的投资项目讨论可能的融资解决方案,我们尽可能早地与德方确定内容。透明度对德国设备的某些船型的采购潜力是很重的。

船舶公司的技术部门或近海承包商,连同他们的财务部门经常紧密合作。船舶规格,是要确定与船厂的协调,也决定了额外的资金来源,这可从供应国的出口货源促进金融机构可用性。德国工业协会目前正在编写海运业特定的主制造商名单。

SMM备稿

Central Klaipeda Terminal - new ferry terminal in Klaipeda port



**CENTRAL KLAIPEDA
TERMINAL**
MEMBER OF KONERNAS "ACHEMOS GRUPE"

- Well-equipped New ro-pax terminal with latest development in handling
- Terminal located in the middle BSR East side, between Finland and Germany
- 18 h. sailing time only from Klaipeda to Helsinki and From Klaipeda to Rostock
- Terminal is designed to load ~ 6 million tons of ro-ro cargo and about 500 thousand passengers per year
- Modern, newly built terminal meets the requirements of every client
- Has 2 Ro-Ro adjustable hydraulic ramps, and 1 fixed, for faster loading/unloading
- 3 Berths allow to operate 3 ships at the same time
- Warehouse – 3500 sq.m. with loading ramp, provides direct load into wagons
- Warehouse design to be able to store paper cargo, has got the necessary equipment
- Has straight exit to highway Klaipeda-Vilnius-Minsk, also is connected with 3 block trains from Klaipeda: Merkurijus – to Moscow, Russia, Saule – to Kazakhstan/China, Viking train – to Ilyichevsk, Ukraine
- Terminal has modern Ro-Ro handling equipment, and new warehouse handling equipment – fork lifters
- Secure – has 80 security cameras, which observe terminal territory 24/7
- Modern passenger facilities
- Terminal could become as a transshipment terminal for a variety of commodity goods to Finland collected from different Germany, Denmark and south Sweden ports



1. Cargo - car parking area 14 ha.
2. Vehicles check - in office: entrance gates 7, exit gates 3.
3. 2 adjustable hydraulic Ro-Ro ramps and 1 fixed.
4. 4000 sq. m. covered warehouse.
5. 300 m. railway spur truck.
6. Multifunctional passenger service and office building.
7. Situated straight on an exit to highway E85- Klaipeda - Vilnius - Minsk.
Ability to operate 3 ships at the same time.

- Quay No. 80: length - 297,76 m, depth - 10,0 m.
- Pier No. 80a: length - 177,3 m, depth - 12,5 m.
- Pier No. 81a: length - 212,4 m, depth - 12,5 m.

Contacts:

JSC Central Klaipeda terminal

Company code 110740441

Address: Baltijos av. 40, LT-93239 Klaipeda

Tel. + 370 46 313137

Fax. + 370 46 313136

Email: info@ckt.lt

For more information please visit our site

www.ckt.lt



The Posidonia SEA TOURISM FORUM

International Conference & Exhibition

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

26-27 May 2015

Megaron Athens International
Conference Centre, Greece

MEET

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

DO BUSINESS

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

NETWORK

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

LINK UP WITH THE CRUISESHIP SUPPLY CHAIN

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

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

To participate:

www.PosidoniaSeaTourism.com

seatourism@posidonia-events.com

Member of



ΜΕΛΟΣ • Member





PERSONALLY WITH CHINA (2)

Zita Tallat-Kelpsaite

Beijing, the city of emperors

This trip to China is not connected with transport and logistics exhibition or conference, where the magazine participates annually. This time I go to China at the invitation of the Foreign Affairs Ministry of China People's Republic. The Foreign Affairs Ministry of China People's Republic organizes cognitive tours for media of foreign countries. The aim of those tours is to show the world the present-day China in a way it is now via the media. They aim for similar effects by daily organized press conferences where the officers of the ministries answer a wide variety of journalists' questions.

In this diary I present my impressions and several details from the official position of China on one or other matter that were discussed during a fortnight tour. This is only a small fragment from the mosaic of life of this huge country, but it is real.

A flight to Beijing in September 12

This year, when China People's Republic is celebrating its 65th anniversary, six representatives of the Baltic States, Lithuania, Latvia and Estonia, were invited, including the international business magazine JŪRA MOPE SEA, which is probably the only one periodically published magazine for 15 years in Eurasia in four languages: English, Chinese, Russian and Lithuanian.

I fly from Vilnius by the airbus of 'Aeroflot'. Though I am to wait for connecting flight to Beijing for six hours in Sheremetyev airport, the flight is economically attractive and Russian pilots never go on strike.

At that time in Beijing Foreign Affairs Ministry there takes place the traditional press conference. One of the questions is as follows:

Q: Judging from what President Xi Jinping said during his meeting with Russian President Putin yesterday, China would show more sympathy to Russia, especially that China and Russia should offer each other a helping hand in terms of external challenges they face. Does China agree with this?

A: President Xi Jinping met with Russian President Putin in Dushanbe on September 11. President Xi pointed out that China is willing to maintain close communication with the Russian side to push for more mutual support and opening-up to each other, deliver a helping hand against external risks and challenges and realize development and rejuvenation respectively. As you may see, recently under the motivation and strategic guidance of the two leaders, China and Russia

keep intimate high-level exchanges and contact, continue pushing for and deepening practical cooperation in various areas and maintain close communication and collaboration on major international and regional issues. Both China and Russia are permanent members of the UN Security Council. A good relation between China and Russia and maintenance of close strategic consultation and cooperation are not only conducive to respective development of the two countries, but also significant to peace, stability and development of the world.

By Foreign Affairs Ministry Regular Press Conference on September 12,2014

September 13. Forbidden City and hutongs

It is not my first visit to the old city of emperors, the history of which reaches 3000 years, a legend capital from which the state of China was ruled for almost a thousand years. First of all I got acquainted with it from books. When I saw the forbidden city for the first time and walked there as if a in well known place discovering from the novels the well-known palaces and temples with romantic names, emperor and his concubines habitats, places and gateways of sacrifices where the ordinary mortals could not enter. Each stair step, sculpture or granite bar tells the history of a prominent and great nation which may be heard by the one who wishes to do it. Each time you discover and learn something anew.

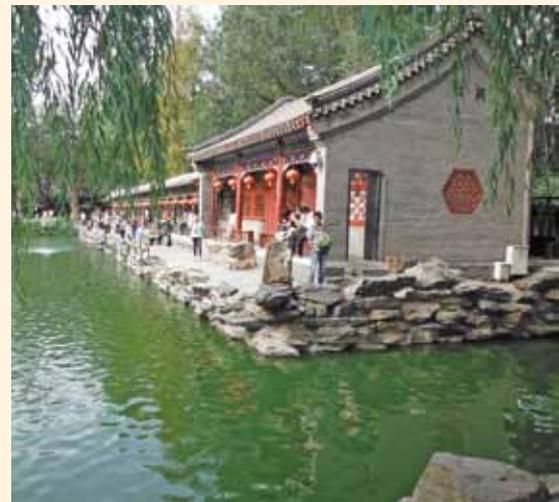
Beijing meets us with the end of pleasant coolness of summer and light wind. It is nice to enjoy the views when from the canal of the Forbidden

Q: At the invitation of the United Nations Secretary-General Ban Ki-moon, Vice Premier of the State Council Zhang Gaoli, as the special envoy of President Xi Jinping, will attend the United Nations Climate Summit to be held in the headquarters of the UN in New York on September 23.

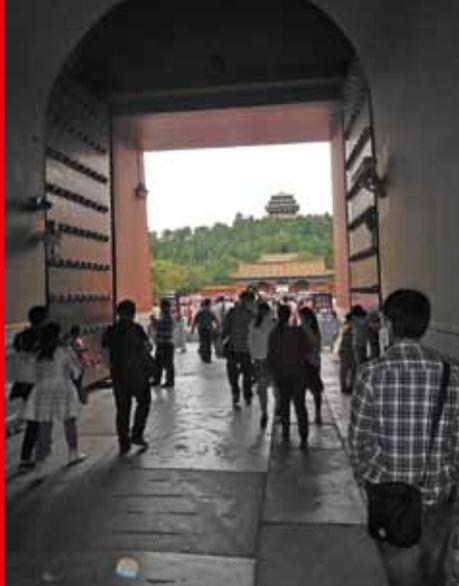
What are China's considerations of sending Vice Premier Zhang Gaoli, as the special envoy of President Xi Jinping, to attend the UN Climate Summit?

A: Currently China is advancing the ecological development and striving to explore a win-win and sustainable path in achieving economic development and combating climate change that fits China's realities. The attendance of Vice Premier Zhang Gaoli as the special envoy of President Xi Jinping fully demonstrates that China attaches great importance to coping with climate change and to this summit. China will play a constructive role in this summit in which Vice Premier Zhang Gaoli will give a keynote speech and comprehensively expound China's position and measures to tackle climate change proactively. During the summit, Vice Premier Zhang Gaoli will also meet with UN Secretary-General Ban Ki-moon and leaders of certain countries. China looks forward to joining hands with the international community for positive outcomes of the summit and making contribution to international cooperation on climate change.

By Foreign Affairs Ministry Regular Press Conference on September 12,2014



City on the other side you can see a wonderful temple heaving on the hill. In rickshaw tricycles we circle the old city of Beijing – hutongs. It is a labyrinth of narrow streets, closed backyards and dwelling houses which is called by local people 'the real Beijing'. I happened to walk here before reconstruction which was made during the preparation for Summer Olympic Games. In the old streets there could hardly pass two people. After the reconstruction they became rather wider and more civilization came to the everyday life of the inhabitants of hutongs and the ancient heritage gives way to it more and more. Presently it is the centre of arts, crafts and tourism. The everyday life of the inhabitants of hutongs is becoming the source of making a living and the object of tourism and the old residents who inherited this place



from their parents and ancestors are the most interesting exponents for tourists.

In hutongs we may enjoy the palace of the prince Kung Mansion which as if repeats the Forbidden City only of a smaller scale. The Kung palace of the last Qing dynasty (1644-1912) is considered as one of the most elegant residences of the emperor. We listen to the street musicians playing different instruments; enjoy the coolness of water and the shade of trees.

The evil smog will descend on Beijing a month later, in the beginning of October, when the concentration of harmful materials in the air exceeds fifteen times the standards of the World Health Organization (WHO) when nobody can go out into the streets of Beijing, obscured by smog, without a protective mask, see the buildings and the traffic becomes dangerous, and the capital of China with the population of more than 20 million is to announce the second or the so-called orange level of danger. Usually the air pollution in Beijing in the daytime five times exceeds the WHO standards. The beautiful, the wonderful Beijing is considered, alas, as the one of the most polluted cities of the world.

September 15. At the Foreign Affairs Ministry: Cooperation possibilities between China and the Baltic States

Meeting at the Foreign Affairs Ministry of China – was the most important and responsible event of the visit. The Head of European affairs department Qi Mei with her team receives us. She stresses that China is a modern and secular state with fast economic growth. During the last decades there was executed the policy of reforms and openness and it gave good results. The image of China is cardinally changing after it has freed thinking and propagated the harmony of the community. It is open to equivalent cooperation with big and small countries.

It seems that the fact, that all the three Baltic States together with the total population are equal to one middle-sized city of China, does not cause any discomfort or complexes for mutual cooperation. Qi Mei sees the missed opportunities in the field of tourism and culture. To her mind, tourism exchange might be more intensive. The people of

China and the Baltic States know little about each other. China has got plenty of interesting objects that are mostly visited by Chinese themselves, and in the routes of the world tourism they are almost unknown. The routes might include the old China heritage, traditional Chinese medicine and especially different landscapes.

Qi Mei wonders what interests of the Baltic States are in China.

Project 'Synergy of business, sciences and art'

Lithuanian interests in China are comprehensively expressed in the fifth this year edition of the magazine JŪRA MOPE SEA that I brought to China. So, I present the magazine and its intentions to build cooperation bridges between Europe and Asia. Qi Mei and the other participants of the discussion are interested in the fact that I came to China with a concrete proposal for cooperation which I present as a three-year project executed by the magazine 'Synergy of business, science and art'. The ideas presented in the English and Chinese languages, I hand to Qi Mei. I propose to implement the project in China. Qi Mei promises that European affairs department of the Foreign Affairs Ministry will carefully examine the proposal.

'Silk Road Economic Belt' and '21st century maritime Silk Road'

The question about the 'Silk Road', which is lately being named differently, was not left without attention.

'Silk Road', the origin of which starts in the 2nd century B.C., is still interesting for Asia and Europe.

The idea of the President of China Xi Jinping which was announced last September to create 'Silk Road Economic Belt' with joint efforts, ▶



Q: Do you think India will second and join China's proposal of building the '21st Century Maritime Silk Road' and 'The Silk Road Economic Belt'?

A: Last year, President Xi put forward the strategic thinking of building the "Silk Road Economic Belt" and the '21st. Century Maritime Silk Road' with neighbors, with the purpose of further deepening mutually beneficial cooperation, forging ahead common development and realizing common prosperity. The 'Silk Road' in history has born witness to the much-told story of peaceful coexistence and win-win cooperation between China and its neighbors. As we enter the new historical stage, we put cooperation with neighbors under the framework of 'Silk Road' cooperation, in a bid to further enrich our long-lasting friendly and mutually beneficial cooperation and inject new impetus into it, achieve win-win outcomes on the path toward common development and deliver tangible benefits to our peoples. We hope that communication between the two sides on relevant issues during this visit can lead to important consensus.

By Foreign Ministry Regular Press Conference on September 18, 2014



'People's daily' scales

On the same day the other important visit to the editorial of the biggest China daily in the eastern part of the city, in the centre of business part, was foreseen. Our mini-bus enters a strictly guarded territory as if to a separate town in the city, where there is excellently combined greenery and scyscrapers. To be more precise, one scyscraper – an impressive creation of Zhou Qi, a professor at Jiangsu's Southeast University who competed with four companies of architects and won the project in 2009. This building is the main headquarters of 'People's daily' ('Zhenmin Zhibao') or a group.

Last year there were merry histories in Beijing about it but on Internet there were heated discussions. The people started to call the building of a solid state publication headquarters as 'the big or golden penis'. And really the scyscraper under construction looked provocatively from one side. Internet portals were blocked with the photos and a variety of photomontages and jokes of the object under construction. The CCTV office building of China TV canal designed by the architect Rem Koolhaas had also found himself in the derision of Internet users as they started to call the building as 'big trousers'. The honourable professor Zhou Qi was to report the subtleties of the conception in public environment and explain the Internet users what optical illusion can the unfinished construction, falsework and a certain viewing angle create. But when the works are finished and falsework taken away, the people will stop seeing the building in a way they see it under construction, -said Zhou Qi. And he was completely right. The 150 m 'People's daily' headquarters building of complicated construction was completed in the beginning of this year and now it is one of the most impressive China scyscrapers.

Equally impressive is the history of the 'People's daily'. On the 15th of June 1946, in poor premises of the province the publication of the newspaper started and already in March 1949 it moved to the capital and to the whirl of China life.

'People's daily' was the whitens, chronicler and agent between the authorities and people of the 'Cultural revolution', Tiananmen square and other complicated events of life.

Now 'People's daily' – is a powerful state-controlled information industry forming opinion and making impact not only on China people but also on the whole community of the world. The main block of shares of 'People's daily' belong to the state, 28 percent – to private shareholders. 2500 employees work there. 'People's daily' production is published in the circulation of several millions in the Chinese and 8 foreign languages: English, Japan, French, Spanish, Russian, Arab, Kazakh, Korean and 7 ethnical languages. The Internet version of the daily is published in 15 languages.

According to UNESCO valuation 'People's daily' is in the top ten of the world most authoritative and influential newspapers. The magazine JŪRA MOPE SEA is still to cover a rather long way in order to reach more widest scales. But as the teachings of the ancient wiseacres say: that the one who goes, covers the way.

induced the regional cooperation in Eurasia. In Europe there appeared considerations whether 'Silk Road Economic Belt' the aim of which is to induce cooperation between China and other Asian states and create free trade economic zones covering China and Eurasian countries with the population of more than three billion people, will not compete the idea of Eurasian Union protected by Russia, because there is rapid movement from ideas to jobs. During one year there was prepared the concept and the strategic planning of the new project and they have passed to the implementation of the concrete idea.

In September 15, when our group – the representatives of the Baltic States – talks to the head of European affairs department of the Foreign Affairs Ministry, in the capital of Uighur autonomous region Urumchi there is opened the fourth international China-Eurasia exhibition and the topic of it and the main item of the agenda is – 'Opening and cooperation creating Silk Road Economic Belt'. About 25 thousand participants from China, 60 foreign countries and four international organizations came to the event. There took part the Vice Premier Wang Yang, Kazakhstan Premier Karim Masimov, Kyrgyzstan Premier Dzhomart Otorbayev, Deputy Chairman of the Parliament of Georgia Zviad Dzidziguri.

At the same time the President of China continues his journey in four Asian states: Tajikistan, Maldives, Sri Lanka and India. On the 15th of September Xi Jinping meets the head of Maldives Abdulla Yameen. In a statement distributed after the meeting it is said that they agreed to create '21st century maritime Silk road' with joint efforts and using this opportunity to strengthen cooperation in such fields as maritime economics, maritime safety, ocean research, ecology and the prevention of accidents.

All the four countries expressed their wish and readiness together with China to build '21st century maritime Silk road' and 'Silk Road Economic Belt' that would closely connect Asian countries. During the visit China People's Republic signed more than 60 cooperation agreements with Tajikistan, Maldives, Sri Lanka and India.

After this visit, at the 14th meeting of the member-states of Shanghai Cooperation Organization (SCO), it was stressed that the first visit of the President of China Xi Jinping to Asian coun-

tries opened a new page in the history of good neighbourhood, friendship and cooperation between China and Asian countries, starting a new process of building 'Silk Road Economic Belt' and '21st century maritime Silk road' which is closely connected with the development strategy of the above countries.

As an early action I would like to say that at the end of our trip, we, the representatives of the Baltic States, were handed questionnaires with several questions. One of them was – what we thought about the idea expressed by the President about 'Silk Road Economic Belt' and in what way our countries might take an active part in this project.

I answered, among the others, that the magazine JŪRA MOPE SEA since the beginning of its activities was analysing for fifteen years the history of 'The Great Silk Road' and it anticipated to further on participate actively.

And the answer about the position of my country came just writing this article.

The Ministry of Transport and Communications of Lithuania announced that Lithuanian delegation would participate at the exhibition and conference 'Silk Road Economic Belt' taking place in October 21-23 in Jiangsu province Lianyungang port-city of China. The exhibition was opened by the region leaders of Lianungang together with the Vice Minister of Transport and Communications of Lithuania Arijandas Sliupas.

Lianjungang regional authorities noted that China expected more intensive cooperation in order to connect European and Asian continents. The creation of a single transport system, connecting the countries of the Baltic Sea and the Pacific Ocean via the territory of Lithuania would be significant because it is important to cooperate with reliable and ambitious partners in order to implement the vision of the 'New Silk Road'.

Vice Minister of Lithuania stressed that the 'New Silk Road' was the background of integration process and logistics and transport – the essential part of this stage. The aim of Lithuania in this process is – to connect European and Asian continents by a single transport system. Lithuania is famous for its motivated workforce and well-developed modern infrastructure, international projects with their impact on the whole region, therefore it may and is to become a strong reference point in Europe of the 'New Silk Road'.



September 16. Beijing metro

The day begins in control and management centre of Beijing metro network. It's a pity that we came to this centre by mini-bus in which we were investigating Beijing for three days and passed all congestions and not by metro. Fresh impressions would have been useful in getting acquainted with Beijing metro system.

The architecture of control centre building reminds and maybe a little repeats the scheme of Beijing metro lines. Inside it ideal order and cleanliness catches the eye (later on we shall face this feature in other China companies). Entering the main, big and circular control room it is necessary to step on a simple apparatus and it immediately puts on blue plastic bags, the same as in airports, when a passenger is to take off his shoes for inspection. The difference is that during inspection at the airport it is rather chaotic, it is not convenient for the passengers and it takes a lot of time but here the procedure is performed instantaneously. Maybe the airports should also acquire such small apparatuses?

In the control and management centre the whole Beijing metro is seen as if on the palm. The operators are able to see each metro station, each train and each person on the screens. So, do not forget to smile: you are observed and shot by video cameras. In case of necessity it allows to take operative solutions and execute necessary actions. All this is done here, at control and management centre. Any question or problem is solved here and actions are taken here too.

There are not so many people sitting at the screens. They are concentrated and deep only into their work and do not show even with a slight movement any curiosity in the strangers. I noticed the same behaviour in the editorial office of the newspaper 'People's daily'. Here and there the attendants carefully, professionally and attentively meet and communicate with us. All the others are simple concentrated and do their work. The attendant tells us that it is not allowed to make photos there.

The construction of Beijing metro was commenced in 1965. The first 24 km long line was opened on the 1st of October 1969. It was the first

metro line in China.

The Summer Olympic Games in 2008 activated the development of metro in the capital. During the preparation for the Games there were constructed new metro lines and stations. Until 2013, 17 metro lines, 456 km long road and 227 stations made Beijing metro network. During a day 9,75 million passengers use metro services. Last year in July the record was reached – 11,05 million passengers.

Beijing metro is rapidly developing. Now it is ahead of Shanghai metro by the length of the road and as the representatives of this company say, they intend to surpass such gigantic systems as London, New York, Moscow and Tokyo metro. Up to 2015 it is planned to have 19 lines and 708 km long road and until 2020 – 1050 km long road.

The employee accompanying us proudly stresses that Beijing metro is mostly oriented towards a man – the world cheapest metro tickets are in Beijing. The price of a ticket is – 2 Juan (RMB).

The Red Theatre and Kung Fu

The impressions of the visit are crowned by Kung Fu performance at the Red theatre.

It is not a secret that a woman dressed in red dress will not be left without attention for sure, but the sparkling building of ruby colour in black night from which there spread drum sounds, create specific emotions.

The first Kung Fu performance was shown on the 15th of July 2004. During a decade the theatre was awarded many times and earned recognition in the world.

Kung Fu – is a mixture of traditional Chinese martial arts and modern theatre, where there legends, music, ballet and well-trained bodies overlap. Like Beijing opera, acrobatics show, Kung Fu theatre in China is one of the most popular and favourite sights. Exotic performances attract groups of tourists undoubtedly. Though the tickets to those performances are not cheap – from 200 Juan in the most distant places to 880 in VIP rows – and you are to buy them beforehand. During the season there are two performances a day and the hall of the Red theatre, which is near the Temple of Heaven, is usually full.

The performance 'Legend about Kung Fu' does not leave anyone indifferent. It is difficult to believe what is going on the stage, but you have to admit that it is a terribly fantastic expression of physical and spiritual possibilities of a man.

China Association of Performing Arts: the language of art from heart to heart

Art easily overcomes state borders, the barriers of culture and languages, because the art language speaks from heart to heart.

At Chinese Performing Arts Association we get convinced that the art of the Baltic States and other East European countries is welcome, understood and valued in China. Vice president of the association Pan Yan, executive vice-chairperson Zhu Kenning and External Affairs Executive Jonathan Sun acquaint us with the activities of the association and cooperation projects. They say that such art groups as Estonian Philharmonic Chamber Choir, traditional and modern music, the songs and performers of Latvian composer Raimond Pauls, Rock opera, National Ballet, Ciurlionis Quartet – Lithuania, Baltic Guitar quartet, Siauliai Youth Choir, Oscar Korshunov theatre, jazz and folk music and the groups of other East European countries are well known in China. In November Chinese Performing Arts Association is organizing the art festival of the Baltic countries in China. The art groups from Estonia, Latvia and Lithuania will give performances on the stages of Beijing, Shanghai, Tianjin, Jinan, Xuzhou, Guangzhou and Xi-an.

In such environment, at the meeting with the heads of the association, I find it easy and lovely to present the project of the magazine JŪRA MOPE SEA 'Synergy of business, science and art', the artistic part of it is – the personal exhibition of sculptures of a famous Lithuanian sculptor Vytautas Balys in China. Together with partner, 'Park gallery', the magazine suggests to organize it in one of the big cities of China. Having attentively listened to the idea of the project, the heads of Performing Arts Association promise to transfer this information to their colleagues working with sculptors.

Just when I came back from China I got a proposal for cooperation. Guangzhou International Art Fair invited to present Lithuanian art in one of the world biggest art events which is taking place for the 18th time and where there take part more than 200 agencies from 20 countries of the world. More than 20 000 different pieces of art will be presented in this international fair.

It takes time to prepare for such an event this year, but it would be necessary to think about participation in Guangzhou international fair next year.

September 17. Trip to Gansu province

Early in the morning we leave Beijing. Our flight is to Dunhuang in Gansu province. There we shall visit Jiuquan and Lanzhou. I shall tell in the next edition of the magazine in 2015 already about our impressions in this desert and mountains' region where there passed „The Great Silk Road“ and about Shanghai, where we shall finish our nice trip. ■



我个人与中国之间的故事（二）

Zita Tallat-Kelpsaite



北京，皇帝的城市

中国之行也不是每一次都与杂志年度参与的运输及物流展会相关。这次我去中国是应中华人民共和国外交部的邀请，作为中华人民共和国外交部组织的外国媒体认知团成员。媒体团是一种向世界展示了当代中国的方式，现在通过组织媒体来进行。他们的目标是取得每天举办新闻发布会，即其中各部委官员回答记者各种各样问题这种方式的类似的效果。

在这篇日记中我为你展示一些印象和一些细节，它们来自于这段为期两星期之旅中，站在官方立场进行观察时来自中国的一个或其他事项。这仅仅是这个巨大国家生活中的马赛克小片段，但它是真实的。

9月12日乘飞机去北京

今年正值中华人民共和国庆祝其65周年之际，波罗的海国家立陶宛、拉脱维亚和爱沙尼亚的六名代表应邀参加庆祝活动，其中国际商业杂志《海》，这可能是唯一的欧亚地区15年来定期出版的、具有四国语言版本的杂志了，四国语言分别为：英文、中文、俄文和立陶宛文。

我乘坐“俄罗斯国际航空公司”的客机从维尔纽斯起飞。虽然我在圣米耶夫机场等待六小时转机航班到北京，但飞机还是具有经济吸引力，且俄罗斯飞行员永远不会罢工。

当时在北京的外交部也在举办传统的新闻发布会。其中一个问题如下所示：

问：从昨日习近平会见俄罗斯总统普京的讲话来看，中国对俄罗斯会表现出更多的同情，特别是中国和俄罗斯在他们面临的外部挑战方面应该彼此提供了援助之手。中国是否同意呢？

答：习近平于9月11日在杜尚别会见了俄罗斯总统普京。习近平指出，中国愿同俄方保持密切沟通，给对方提供更多的相

是联合国安理会常任理事国。中国与俄罗斯维护密切战略磋商，保持之间良好的合作关系不仅有利于两国各自的发展，也有利于世界的和平、稳定与发展。

——信息源自2014年9月12日，外交部举行的例行记者会

9月13日紫禁城和胡同

这不是我第一次去有3000年历史的帝王的老城区，这座有传奇色彩的都市统治了整个中国近千年。一开始我是从书籍中认识它的。当我看到故宫，第一次走近它，就好像是到了一处熟知的地方，我发现了小说中著名的宫殿、庙宇和浪漫的名字，皇帝和他的嫔妃的栖居地，那些地方和大门普通人是不能进入的。每一个台阶、雕塑、花岗岩栏杆都在告诉着那些愿意倾听历史的人，一个突出的和伟大民族的历史。每次都会重新发现和学到一些东西。

北京带着夏末凉爽的微风来见我们，从紫禁城另一边的运河，你可以欣赏到美景，可以看到山坡上美妙的寺庙起伏。在人力三轮车上，我们转了老北京城的一部分——胡同。它是狭窄的街道迷宫，封闭后院，这种居民房被当地人称为的真正北京。我碰巧在筹备夏季奥运会期间重建之前来过这里。在古老的街道上难

互支持，推动对外开放，在对外部风险和
挑战方面提供援助之手，实现各自的发展
和振兴。正如你可以看到，最近在两国领
导人的战略指导下，中国和俄罗斯保持亲
密的高层往来和接触，继续推动和深化各
领域务实合作，保持在重大国际和地区问
题上的密切沟通与协作。中国和俄罗斯都



送国务院副总理张高丽为习近平的特使出席联合国气候变化峰会，中国作何考虑？

答：目前中国正在推进生态建设，努力探索实现经济发展，适合中国国情气候变化的双赢策略，探索可持续发展道路。副总理张高丽作为习近平的特使充分表明了中国重视气候变化以及对本次峰会非常重视。中国将在本次峰会中发挥建设性作用，其中副总理张高丽将发表主旨讲话，全面阐述中国的立场和措施，积极应对气候变化。峰会期间，国务院副总理张高丽还将与联合国秘书长潘基文和一些国家领导人会面。中国期待与国际社会峰会取得积极成果，联手为气候变化的国际合作做出贡献。

——信息源自2014年9月12日外交部举行例行记者会

以通过两个人。重建后，街道变得相当宽阔，更现代化的方式融入胡同的居民的日常生活中，传统的生活方式越来越多地让位。目前胡同是艺术、手工艺和旅游中心。胡同里居民的日常生活正在成为一种谋生和旅游方式，那些老居民从他们的父母和先人那里继承了这个地方，就得到了最有趣游客来源。

在胡同里，我们可以欣赏到恭亲王府的宫殿，仿佛只是重复一个规模较小的紫禁城。中国最后一个皇朝，清朝（1644-1912）的宫殿被认为是皇帝最优雅的住宅之一。我们聆听街头音乐家演奏不同的乐器，享受水的清凉和树的荫庇。

那恶的烟雾会在一个月后降临北京，在10月初，当有害物质在空气中的浓度超过世界卫生组织（WHO）指标15倍的时候，没人可以走出去到北京街头，烟雾中，没有防护面罩是不行的，看不清建筑，交通也变得危险，中国首都拥有超过2000万人口，会宣布二级或所谓的危险

橙色级别预警。通常情况下，在白天北京空气污染会有五次超过世界卫生组织的标准。美丽，精彩的北京被认为是很不幸，世界上污染最严重的城市之一。

问：应联合国秘书长潘基文邀请，国务院副总理张高丽将作为习近平主席的特使，出席9月23日在联合国总部纽约举行的气候峰会。

9月15日外交部： 中国和波罗的海国家之间合作的可能性

在中国的外交部会议厅 ---- 这是这次访问最重要以及责任最重大的事件。欧洲事务部负责人齐梅（译音）与她的团队接待了我们。她强调，中国是一个有着快速增长的现代而传统的国家。在过去的几十年执行改革开放的政策，起到了很好的效果。中国的形象改变后，已被释放的思维传播社会和谐，开放的大国和小国等价的合作。

看来事实上，三个波罗的海国家总人口数加在一起相当于中国的一个中等城市，不会引起任何不适或复杂的相互合作。如果没看到旅游和文化领域就错失了良机。她的心中，旅游交流可能会更密集。中国和波罗的海国家的人不太了解对方。中国已经有很多有趣的路线，大多是由中国人自己在参观，还没有提升到世界旅游的路线。他们几乎不明白，这些路线可能包括中国古代遗产，传统中国医药和特别不同的景观。

齐梅想知道波罗的海对中国感兴趣的部分在哪里。

项目“商务、科学和艺术的协同作用”

立陶宛对中国的兴趣，在我今年带到中国来的《海》第五版杂志中得到了全面表

述。所以，我展示杂志，通过杂志用心打造欧亚之间的合作桥梁。我同齐梅还有其他感兴趣的参与者讨论对中国有具体建议的合作，我提出由杂志主办一个为期三年的“商业、科学和艺术的协同作用”活动项目。我交给齐梅中英文双语版的项目计划书，建议在中国推行该项目。齐梅承诺外交部欧洲事务部将认真研究有关建议。

“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”

关于“丝绸之路”的问题，这近来被以多种方式命名，现在这个问题不得不被重视起来。

“丝绸之路”的起源，始于公元前2世纪，现今仍然让亚洲和欧洲感兴趣。

中国主席习近平去年9月宣布，在双方共同努力的想法下打造“丝绸之路经济带”，引起欧亚大陆的区域合作。在欧洲，出现了考虑以“丝绸之路经济带”为目的促使中国和其他亚洲国家之间进行合作，建立涵盖中国与欧亚国家的超过三十亿人口的自由贸易经济区，这个想法不会与俄罗斯保护下的欧亚联盟产生竞争，因为从理念到工作进展快速。一年内已经由概念准备以及新项目战略规划，他们已经传递到了具体的实施设想。

在9月15日，当我们的波罗的海国家代表团 - 与外交部欧洲事务部门负责人会谈，在维吾尔自治区乌鲁木齐举办了第四届国际中国 - 欧亚展览，其专题和主要议程是，“开启及创建丝绸之路经济带的合作”。约有来自中国的25000人参加，60个国家和四个国际组织参与活动。国务院副总理汪洋，哈萨克斯坦总理Karim Masimov，吉尔吉斯斯坦总理Dzhomart

问：你认为印度将第二个接纳中国建议，打造“21世纪海上丝绸之路”和“丝绸之路经济带”吗？

答：去年，习主席提出了与邻国建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的战略思想，进一步深化互利合作，开拓进取，共同发展，实现共同繁荣的目的。“丝绸之路”在历史上先后诞生见证了和平共处的佳话以及中国与邻国之间的合作共赢。当我们进入新的历史阶段，我们在与邻国的合作“丝绸之路”的合作框架下，力图进一步丰富我们的长期友好，为互利合作注入新的动力，在朝着共同发展的道路上实现双赢，并为我们的人民提供实实在在的利益。我们希望这次访问期间双方沟通，就有关问题可能会导致重要共识。

——信息源自2014年9月18日外交部举行例行记者会





Otorbayev, 格鲁吉亚议会副主席Zviad Dzidziguri均出席活动。

同时,中国国家主席继续他在四个亚洲国家的旅程:塔吉克斯坦、马尔代夫、斯里兰卡和印度。9月15日习近平会见马尔代夫的领导人Abdulla Yameen。在会后发布的一份声明中说,他们同意在双方共同努力下打造“21世纪海上丝绸之路”,用这个机会来加强海洋经济,海洋安全,海洋科研,生态等领域的合作,防治事故发生。

所有这四个国家都与中国表示愿意共同打造“21世纪海上丝绸之路”和“丝绸之路经济带”,将紧密结合亚洲国家。访问期间,中华人民共和国与塔吉克斯坦、马尔代夫、斯里兰卡和印度签署了60多个合作协议。

这次访问结束后,在上海合作组织(SCO)成员国第14次会议上强调,中国国家主席习近平对亚洲国家的首次访问为中睦邻友好的历史揭开了新的一页,亚洲国家与中国之间的友谊和合作,开始建设“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”,这是与上述国家的发展战略连接的一个新的进程。

作为早期的行动我想说,我们此行的目的,我们作为波罗的海国家的代表,都就几个问题交了问卷。其中之一是 - 我们认为“丝绸之路经济带”的主席大概可能会采取什么方式,向我们国家这个项目参与表达积极想法。

我回答,参与者中,这本杂志《海》自十五年前开始就在对“丝绸之路”做历史分析了,并预计进一步的积极参与。

就在我写这篇文章的时候,我的国家也发表了立场。

立陶宛交通部宣布,立陶宛代表团将参加10月21-23日在江苏省中国港口城市连云港举办的“丝绸之路经济带”展览和会议。本次展会是由连云港区域领导人与立陶宛交通运输部副部长Arijandas Sliupas一同揭开帷幕。

连云港地区当局表示,中国有望连接欧洲和亚洲大陆进行更密切的合作。单一运输系统的建立,通过立陶宛境内连

接波罗的海和太平洋的国家,其作用将是显著的,因为它与可靠的、雄心勃勃的合作伙伴进行了非常重要的合作,贯彻落实了“新丝绸之路”的愿景。

立陶宛副部长强调,“新丝绸之路”一体化进程和物流运输的背景 - 是此阶段的重要组成部分。立陶宛在这个过程的目的是由一个单一的传输系统连接欧洲和亚洲大陆。立陶宛以其积极进取的队伍和发达的现代化的基础设施,影响整个区域的国际项目,因此它可能是成为的“新丝绸之路”中欧洲很强的参考点。

“人民日报”的规模

就在同一天另一重要的参观是中国最大的,在城市东部的编辑部,每天在商业中心部分做预测。我们的小客车进入守卫森严的领土,仿佛城市中一个单独的城镇,那里绿地和摩天大楼得到了很好的结合。要更准确地说,是一座摩天大楼 - 周祺(音译),江苏东南大学教授,在2009年与四家公司的建筑师竞争,并赢得了该“人民日报”建设项目(这个项目是人民日报总部)。

去年在英特网上就北京它欢快的历史发起了热烈的讨论。人们开始叫的固态出版物总部大楼为“大金阳”。而真正在建的摩天大楼从一个侧面看上去很挑衅。互联网门户网站上删除了嘲笑在建项目的各种照片以及合成照片。由建筑师Rem Koolhaas设计的CCTV办公大楼也发现成了网民嘲笑的对象,因为他们开始称这个建筑为“大裤脚”。可敬的教授周祺就概念的细微之处做了公共环境报告,并向网民解释说这些光学幻觉可以在完工后消失,是脚手架产生一定视角的结果。当作品完成,脚手架被带走时,人就会再见到不同的建设,他们看到的是一个正在建设的大楼,周祺这样介绍。他说的完全正确。该150米高的复杂的“人民日报”总部大楼建成于今年年初建设完工,目前它是最令人印象深刻的中国摩天大楼之一。

同样令人印象深刻的是“人民日报”的

历史。在1946年6月15日,它起源在全国贫困楼宇,已经于1949年3月已搬迁至中国首都忙碌的生活圈开始报纸的出版。

“人民日报”是当局“文革”、天安门事件以及复杂事件的人与人之间的白化,编年史和代言人。

现在,“人民日报” - 是一个强大的国家领导的信息产业,它发出声音,使不仅对中国人民,而且对世界的整个社会产生影响。“人民日报”股份主块属于国家所有,28% - 私人股东。2500名员工在那里工作。“人民的日常的生产被刊登以及以数百万份在中国流通,有8个外语版本:英语、日语、法语、西班牙、俄罗斯语、阿拉伯语、哈萨克语、朝鲜语和7个民族的语言。日常的网络版发表15种语言。

据联合国教科文组织的估值“人民日报”是全球最具权威性和影响力的报纸的前十名。杂志《海》还有相当长的路要走,才能达到较为温和的尺度。但作为古代先知教导说:先去的人,了解道路。

9月16日,北京地铁

这一天开始于有控制力的北京地铁网络的管理中心。很可惜我们乘坐微型客车来到这个中心,过去三天里我们没有在拥挤的地铁中调查北京。结识北京地铁系统的新鲜印象是有益的。

控制中心大楼的建筑提醒也许有点重复的北京地铁线路的方案。里面有理想的秩序和醒目的整洁(稍后我们将面临其他中国企业的此项功能)。进入又大又圆的主控制室,有必要加强简单的设备,并立即穿上蓝色的塑料服,一样在机场,当乘客脱下鞋子进行检查。不同的是,在机场里进行的是相当混乱的检查,这造成乘客的不方便,且需要花费很多时间,但这里的程序是立即执行的。也许机场也应该使用这样的小设备?

在控制和管理中心,整个北京地铁被认为是在掌控之中。该运营商能够在屏幕上看到每个地铁站,每列火车,每个人。所以,不要忘了微笑:你被观察和拍摄到摄像机里。在必要的情况下,允许采





取手术方案并执行必要的行动。所有这一切都是在这里完成的，在控制和管理中心。如有任何问题要解决，或有什么行动要采取，都在这里处理。

这么多的人坐在屏幕前。他们集中精神只关注他们的工作，没有轻微的运动，即使任何陌生人显示出好奇。我在报纸“人民日报”的社论办公室发现相同的行为。在这里和那里的工作人员细心，专业和用心见面，并与我们沟通。所有的人都简单集中，做好自己的工作。工作人员告诉我们，在这里不允许拍照。

北京地铁的建设在1965年开始，第24公里长的线路在1969年十月开放，它是中国第一条地铁线路。

夏季奥运会于2008年启动，首都地铁也得到发展。在筹备奥运会建造新的地铁线路和车站。直到2013年，17条地铁线路，456公里长的公路和227个站台组成了北京地铁网络。每天9.75万人次使用地铁服务。去年七月份创纪录达到 11.05万人次。

北京地铁正在迅速发展。在道路长度方面现在是领先于上海地铁，这家公司的代表说，他们打算超越如伦敦、纽约、莫斯科和东京地铁这种巨大系统。到2015年，计划有19线和708公里长的道路，直到2020年至1050公里长的道路。

与之相伴我们的员工自豪地强调，北京地铁主要是面向人 ---- 世界上最便宜的地铁票是在北京。一张票的价格是2元（人民币）。

红色剧院和中国功夫

这次访问的印象通过在红色剧场表演的中国功夫加冕。

身着红色礼服的女人会肯定得到重视，这不是一个秘密，但漆黑的夜晚从那里蔓延的鼓声中闪闪发光的红宝石，创造特定的情绪。

第一次功夫表演是在2004年7月15日，十年来，剧院被世界授予多次获得表彰。

功夫 - 是在现代剧场中表演的中国传

统武术，融合了传说、音乐、芭蕾和训练有素的机构重叠的混合物。像京剧、杂技表演，功夫影院在中国是最流行的，最喜欢的景点之一。充满异国情调的表演无疑吸引游客的群体。虽然门票的表演并不便宜 - 从在最遥远的位置的200元，到VIP票880元---- 你要事先购买。在本季每天近天坛的红剧场大厅有两场演出，通常是满座。

表现‘传奇功夫’不留任何人无动于衷。很难相信这是正在发生在舞台上的事情，但你不得不承认，这一个人的身体和精神准备着一个十分奇妙的表情。

中国表演艺术协会：艺术是心对心的语言

艺术容易克服国界、文化和语言的障碍，因为艺术可以心对心的说话。

在中国表演艺术协会，我们得到确信，波罗的海国家和其他东欧国家的艺术在中国是值得欢迎的，得到理解和重视。该协会常务副会长潘严和执行副会长朱科宁及对外事务执事熟悉我们的关乔纳森孙与我们沟通了合作项目的活

动。他们说，这样的艺术团体如爱沙尼亚爱乐室内合唱团，传统与现代的音乐，拉脱维亚作曲家雷蒙保罗，摇滚歌剧，中央芭蕾舞团，瑟利宁斯四方歌曲和表演者 - 立陶宛波罗的海吉他四重奏，希奥利艾青年合唱团，奥斯卡Korshunov影院，爵士乐和民间音乐和其他东欧国家的群体在中国是众所周知的。十一月中国表演艺术协会举办波罗的海国家在中国的艺术节。来自爱沙尼亚、拉脱维亚和立陶宛的艺术团体将为北京、上海、天津、济南、徐州、广州和西安献上表演。

在这样的环境中，在与该协会的头脑会议上，我觉得很轻松，呈现了杂志《海》的“商业、科学和艺术的协同作用”的项目，它的艺术部分 ---- 立陶宛著名雕塑家在中国的雕塑个人展。再加上合作伙伴，“公园画廊”，该杂志建议，为其在中国的大城市之一举办活动。经认真听取了该项目的想法，表演艺术协会的负责人承诺，将该信息转达给他们的同事与工作的雕塑家。

当我从中国回来我收到合作的请求。广州国际艺术博览会邀请立陶宛参加世界最大的艺术活动，这些活动举办第18届，在那里有来自世界上20多个国家的200个机构参加，目超过2万多件不同种类的艺术作品将呈现在这一国际博览会上。

这需要时间来在今年准备进行这样的活动，但将有必要考虑明年参加广州国际博览会。

9月17日甘肃省之旅

一大早，我们离开北京。我们的航班是到甘肃省敦煌。这里我们将参观酒泉和兰州。我将在杂志上2015年的下一个版本说有关于我们在这片沙漠和山区的印象，其中有通过“丝绸之路”的故事还有关于上海，在那里我们将完成我们的美好旅程。





SMM 2014: Keeping the course

Industry tackles challenges with optimism and ingenuity (Hamburg, Germany)

Esther Scholz

It was another full success: with more than 2100 exhibitors from all around the world, including 150 first-timers, with 50 000 industry visitors and roughly 90 000 square metres of exhibition space, SMM has demonstrated once again what it means to be the leading international trade fair of the maritime industry. After four days brimming with activity, the 26th SMM came to successful finish.

'We set new records this year',- said Bernd Aufderheide, CEO and President of Hamburg Messe und Congress GmbH.

The industry's top event again took place under the patronage of the German Chancellor, Dr. Angela Merkel.

The Innovation topic featured prominently on the agenda of this year SMM, which presented the entire bandwidth of maritime innovation. The exhibits covered a wide spectrum, from large-scale ship engineering and shipbuilding products to ship outfitting and equipment supplies, and from cargo handling systems and maritime technologies to specialised services.

Global reach

With its 26 national pavilions and exhibitors from 67 different countries, this year fair was more international than ever. For the first time, companies from Egypt, Lebanon and Sri Lanka participated in the fair, and Dubai set up its first-ever national pavilion. The Asian market was well-represented, too. Major players from Korea, Japan and China showcased their impressive portfolios. Of course, German companies featured prominently at SMM.

'German ship-owners and operators are key target groups of this fair. With billions invested in state-of-the-art technology for both new-builds and ships in service they have made Germany the world's third largest shipping nation',- said Ralf Nagel, Managing President of the German ship-owners association.

'SMM 2014 set new participation records, with a host of innovative products demonstrating the high level of technological development in this industry',- emphasised Dr. Reinhard Lüken, General Managing Director of the German Shipbuilding and Ocean Industries Association.

High level of visitors' satisfaction

Not only the exhibitors were enthusiastic about the fair, the visitors likewise expressed their satisfaction. According to an independent survey, 96 percent of visitors when asked said they found the fair 'good' or 'very good'. 94 percent said they would gladly recommend SMM. Executives from all target segments were present, a fact reflected by the positive responses from exhibitors.

'This fair is an international meeting place, and we are very happy with the attendance',- said Andrew Rice, Vice President Marketing, Rolls Royce Marine.

Ralf Sempf, Director – Materials Management with Meyer Werft, applauded the open-mindedness of the fair visitors: 'With its excellent visitor figures and a decidedly positive, optimistic mindset I observed among exhibitors and visitors alike, this year SMM was a full success for me. I am taking home a wealth of extremely innovative ideas and concepts from this fair'.

Great Success

This year again, the fair provided an ideal backdrop for signing business deals. In fact, a major contract was signed by Peter Fetten (Carnival) and



Impressive outcome: 50 000 industry visitors at 26th international maritime trade fair.

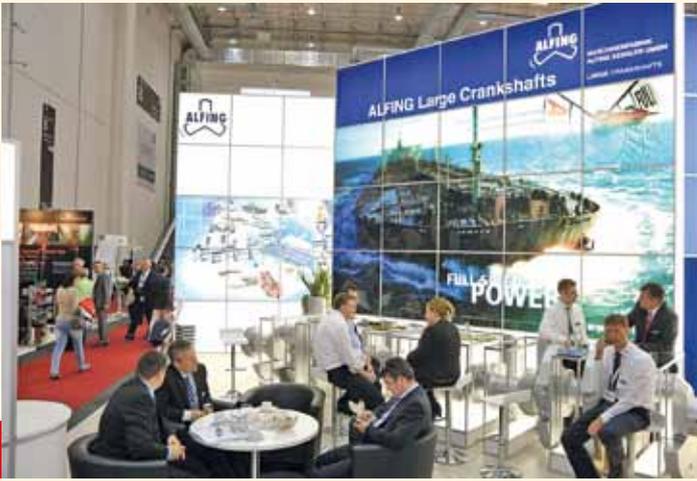
'Today's shipping industry is confronted with some of the toughest technical and operational challenges in its history, for which we need to find long-term solutions. With a programme of conventions and forums, and the exhibition itself, SMM offers the global shipping industry an opportunity to make new contacts, exchange know-how, and jointly deliberate about the future. This year, the SMM has ramped up its programme with the offshore industry, allowing us at ABS to inform visitors about our business, and to contribute towards the dialogue between the shipping and offshore industries.'

Kirsi Tikka, President & COO, ABS Europe Division

'We are very satisfied with the trade fair. MacGregor's new company presentation received positive feedback and we welcomed many existing and first time contacts at our stand. Already the kickoff event attracted a large number of visitors, and we were pleased to discover our visitor count was higher than in 2012. The SMM is truly one of the shipping industry's leading events.'

Joerg Tollmien, Regional Director North Europe, UK freight management expert MacGregor





Blohm+Voss Repair CEO Jan-Kees Pilaar at the booth of B+V. Carnival Corporation, Miami (USA), the world's largest cruise ship company, is going to have its entire Europe fleet, including the Club vessels of Aida Cruises, Costa Crociere, Cunard Line and P&O Cruises, among others, repaired and upgraded exclusively by Blohm+Voss. MAN Diesel&Turbo SE signed a new licence agreement with Qingdao Haixi Marine Diesel Co., Ltd. (QMD), enabling the company to better serve its customers in the important northern Chinese market.

Current Topics

The protection of the marine environment and the improvement of ship efficiency were among the top items on the SMM agenda.

'The shipping industry, working closely together with shipbuilders and suppliers, continues to devote considerable resources and capital to the development and implementation of a wide range of new technologies that protect air and water quality and increase energy efficiency'- said MAN Diesel & Turbo Executive Dr. Stephan Timmermann. In particular, the demand for LNG technology is strong, he added.

Impressive presentations

Many innovative presentation concepts made the fair a feast for the eyes.

DNV GL delighted the visitors by one of the most impressive and innovative stand at the entire fair. To provide adequate space for lectures, panel discussions and debates, the world's leading classification society had prepared the „DNV GL Forum“, a sizable auditorium right next to the company booth, which was used extensively. Tor E. Svensen, CEO of DNV GL Maritime, praised the innovative spirit radiated by SMM: 'As a technology-focused industry fair, SMM clearly illustrates the shipbuilding industry's enormous innovative potential.'

DNV GL was this year principal sponsor of SMM.

But it was not only the exhibition halls where SMM excelled; the accompanying special events programme likewise set new standards this year. In particular, the integrated conferences were extremely well received MS&D, SMM Offshore Dialogue (with as many as 450 participants), SMM Ship Finance Forum (120 attendees) and the brand-new Recruiting Day, which aimed to attract highly-qualified staff for the shipping industry.

'We're delighted to make our debut at this year SMM and are staggered at the size and diversity of this trade fair. It's just the right venue for meeting the audience we want to address. There's no better place to present ourselves to the industry.'
Gert Jorgensen, Chief Executive Officer of Inrotech

'This trade fair is absolutely incredible. Over the past four days, I've had as many riveting discussions as in the past ten years together. We'll definitely be returning.'
Thorsten Koops, Chief Inspector, Hamburg Harbour Police

'We met many old and new customers and discussed with them how we, at Alfa Laval, can help ship owners save energy and reduce their environmental footprints. Especially the presentation of our new exhaust scrubber, PureSOx 2.0, attracted a great deal of interest.'
Anne Kirstine Senderovitz, Vice President Marine & Diesel Division Alfa Laval

'We always appreciate face-to-face communication with our existing as well as potential customers, and therefore SMM is an ideal event for us. It brings us together with many relevant people and companies from around the world, who all have different needs and insights. SMM is about far more than presenting your products: it also gives us a unique opportunity to interact with the international market and learn more about the latest trends. We love to discuss the latest technology and innovative ideas and the network at the fair gives us a great opportunity to do so. The fair has inspired us to be even more innovative.'

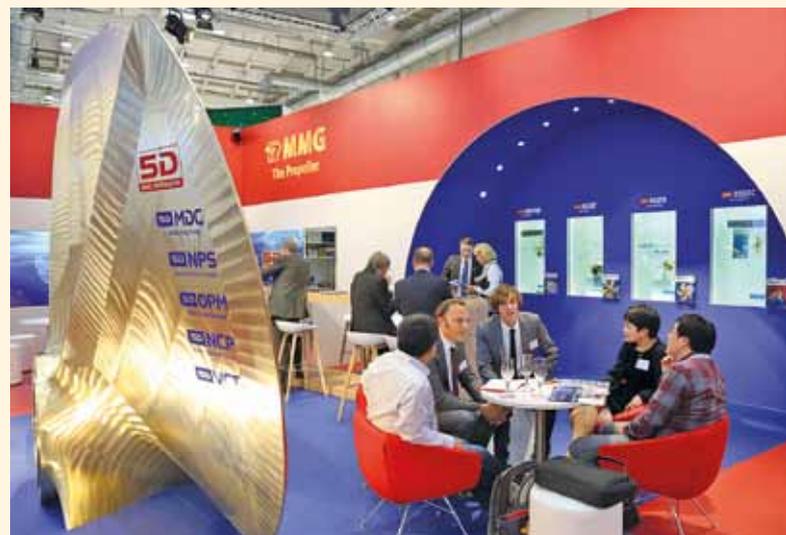
Claus Hein, International Sales & Marketing Manager, Logimatic

'It's a great experience to be here! You can literally feel the underlying positive atmosphere, and concrete negotiations are held, too. We're more than satisfied.'

Hans-Joachim Raffel, Sales Manager, Baoji Top Titanium Industry Co., Ltd.

'This trade fair's an absolute must for us, also. We're delighted to be able to intensify many of our contacts, and are deeply impressed by the diversity of the exhibitors here.'

Minsung Kim, Marketing Manager, DSME



'SMM is the showcase of the shipyards, the shipbuilding industry at large, and its supply industry. I am extremely pleased to see the industry looking more optimistically into the future after having gone through troublesome years. This positive message is being sent from Hamburg into the world'- said Uwe Beckmeyer, Parliamentary Secretary at the Federal Ministry for Economic Affairs and Energy, and Federal Government Coordinator for the Maritime Industry. The industry is staying on track, as this year's SMM motto says: 'Keeping the course'.

The 2016 reunion is thus as good as fixed: Roughly one-third of this year's participants are already planning for the next SMM from 6 to 9 September 2016. ■



Looks of Belarus transport week to the future (Minsk, Belarus)

Year by year Belarus transport week is gaining scale and becoming an interesting international transport event in transport market.

During the event in Minsk there is organized international specialized exhibition 'Transport and logistics' and Belarus transport and logistics congress for the eighth time this year. The participants of the exhibition 'Logistics engineering' gathered for the third time. Together with the exhibitions there took place several conferences, forums, seminars, round-table discussions and many important cooperation documents were signed between the partners. At the events of Transport week in October 7-10 this year there took part more than 100 companies from Austria, Belarus, Belgium, Iran, Kazakhstan, Latvia, Poland, Lithuania, Moldova, Russia, Turkey and Germany.

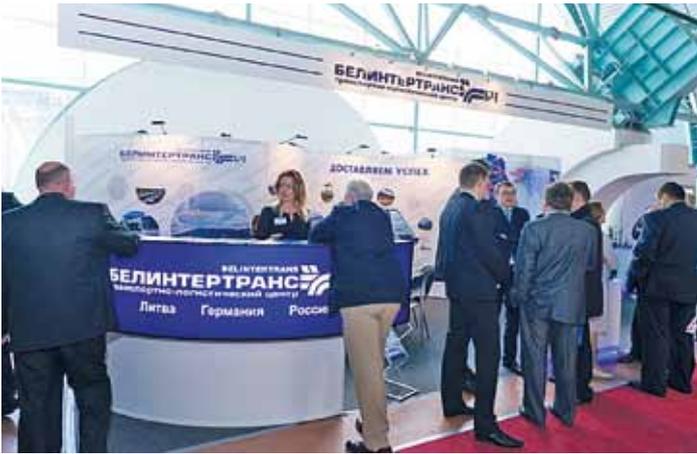
In the presence of such an audience, there took place the state administrations board meeting of sea and river transport of CIS countries, jubilee 35th intergovernmental board meeting of CIS roadmen, international conference 'Lithuanian-Belarus cooperation perspectives in the field of transport and logistics', round-table discussions 'Transport and logistics development perspectives and obstacles in the cooperation between Belarus and Poland', 'Interactivities of Belarus and Latvia in the field of transport and logistics', 'The World Bank's logistics 2014 efficiency index and measures for the improvement of Belarus ratings'.

At the specialized seminars, discussions and conferences there were presented Minsk transport infrastructure development perspectives and the matters of ecology and the efficient use of energy in transport were discussed, as well as the international railway transportation of cargo perspectives in 2015 in Eurasian market, improvement of road transportation of cargo structure and the improvement of transport services in national Minsk airport. During the transport week there took place the 2nd international scientific and practical conference 'Public transport – mobility background of the city (region). Measures for the improvement of passenger transportation quality', scientific and practical seminar 'IT in transport and logistics: geo-information and navigation technologies'.



Important transport week event was the 8th Belarus transport and logistics congress. During the plenary session the heads of Belarus Transport Ministry, Ministry of Commerce, State Customs Committee, railways and associations and foreign experts discussed the most important directions how to increase the compatibility and investment attractiveness of Belarus transport and logistics system.

This year, the same as previous year, Belarus transport week started with the international conference 'Lithuanian-Belarus cooperation perspectives in the field of transport and logistics'. The representatives of Belarus and Lithuanian authorities and business discussed the measures that are to be taken in order to increase the compatibility of transport sector of both countries, create modern transport and logistics solutions and strengthen partnership of the countries. Following the examples of successfully implemented projects, such as container train 'Viking', success of container train 'Nemunas', they looked for solutions necessary for the development of infrastructure, the use of technical and electronic means for the improvement of border-crossing procedures and transit conditions. Belarus Transport Minister Anatoly Sivak and the Minister of Transport and Communications of Lithuania Rimantas Sinkevicius made reports at the conference.



Anatoly Sivak stressed that Lithuania's accession to EU and participation of Belarus in Eurasian Economic Union do not separate the countries but, on the contrary, their mutual cooperation opens additional possibilities, good perspectives for the increase of transit cargo transportation via Belarus, improve their handling in logistics centres and terminals. On the basis of the results of 2012 and 2013, the Minister of Transport of Belarus noted that cooperation indices were improving.

During the event, Lithuanian road carriers' association LINAVA and analogic Belarus association BAMAP signed cooperation agreement for the future.

At the exhibition 'Lietuvos geležinkeliai' (Lithuanian railways) signed three year cooperation agreement with Belarus oil company.

At the round-table discussion 'Interactivities of Belarus and Latvia in the field of transport and logistics' deputy state secretary of Ministry of Transport of Latvia Uldis Reimanis stressed that at the exhibition in Minsk 30 Latvian companies presented their activities and that Latvian people were ready to actively work in order they might successfully cooperate with Belarus colleagues. Among Belarus and Lithuania, Belarus and Poland, Belarus and Latvia there were also signed different agreements and memorandums. ■





The uncertainty is something we need to get used to

(Rønne, Denmark)

Baltic Ports met in Rønne at Bornholm (Denmark) to discuss main challenges that are ahead of maritime transport in the region. Julian Skelnik, Chairman of the Baltic Ports Organization (BPO), presented a set of challenges for the port sector, among them, situation in the Ukraine and weakening of Russian economy creates a new geopolitical environment for ports. Moreover; impact of new SECA regime remains an unsolved question for shipping. These main topics created a discussion framework for the whole Baltic Ports Conference 2014.



New sulphur emission limits in shipping (enforced by SECA rules) will be introduced in the Baltic Sea in the next four months. Short-term compliance strategies are rather obvious. Most of the ship-owners will use distillate fuel (MDO/MGO) with low content of sulphur instead of Heavy Fuel Oil. Some owners of ferries and ro-ro ships have decided to install scrubbers. This will, of course, increase the operational or/and capital costs and have an impact on the prices of maritime transport. A consequence of it is creating challenges for shipping lines and for ports in the Baltic. Henning Mohn, Principal Consultant at DNVGL Maritime Advisory, speaking at the conference concluded: "The majority of the business can cope with ECA and other regulations, but costs are to be passed to end-users".

Poul Woodall, Environment and Sustainability Director at DFDS A/S presented a wide - ranged description on what the main challenges are that ship-owners are facing when preparing for new SECA regime. Among the commercial challenges he listed: loss of business, change in trade flows, modal shift to land transport. He also pointed out that implementation of EU sulphur directive is not harmonised among EU member states. Moreover, it is unclear if ships, while staying in ports, will be able to use scrubbers due to different implementation of water framework directive in some EU countries.

During the session dedicated to the geopolitics and macro-economy as driving forces for port sector prof. Kari Liuhto from Turku School of Economics gave a very comprehensive description of Russian economy

and trade structure with EU countries. According to his estimations half of the Russian foreign trade is with EU. He expects rather low economic growth in Russia in the next years to come. As presented at the panel, Russian cargo is a very important part of the business for many Baltic ports, so geopolitical situation in the region is closely followed by them.

Dimitrios Theologitis, from DG MOVE, European Commission presented new TEN-T Policy and financial instrument called Connecting Europe Facility (CEF). A new 2014 call is just to be opened and nearly 13 bill Euro is to be spent for transport infrastructure (including ports) in the first round of CEF. He also presented update on EU Port Policy. Isabelle Ryckbost, Secretary General of ESPO, commenting EU Port Policy said "what EU ports need is more certainty in the legislation framework".

Bogdan Oldakowski, BPO Secretary General, summarising the conference said that "there are more and more uncertainties for the Baltic ports in the coming years, including geopolitical situation in Europe, market conditions, mainly impact of SECA rules but also overall economic situation in Europe. In this difficult situation, European Commission brings a good message for ports, which is allocation of substantial budget of upgrading transport and port infrastructure in EU. Baltic ports welcome this message very much. However, semi-sized ports including these with the so - called "comprehensive" status, would like the EU to be more opened for them too" – he concluded.

BPO info

China International Logistics Fair hosts UK Pavilion

(Shenzhen, China)



In October 2014, the China International Logistics Fair in Shenzhen hosted a UK Pavilion for the first time in its nine-year history.

Held jointly by the Ministry of Transport of the PRC and Shenzhen Municipal People's Government, the China (Shenzhen) International Logistics and Transportation Fair (CILF) is the largest logistics and transport expo in Asia for the logistics services, supply chain management, ports and shipping, air cargo, multi modal transportation, technology solutions and material handling sectors.

Featuring the 'Business is Great' branding, the UK Pavilion comprised a multi-user exhibition space which provided a cost-effective platform for UK-based SME service providers to explore business opportunities in the China logistics sector.

The UK Pavilion initiative was led by China-based, award winning industry leader Mark Millar, who serves as Chairman of the Logistics Committee at the British Chamber of Commerce in Hong Kong and as International Advisor to CILF organisers LSCMA in Shenzhen.

British companies exhibiting on the UK Pavilion included business book publisher Kogan Page, supply chain technology thought leaders PantechInternational, industry specialist training provider The Resources Group and third-party logistics group Trade Distribution. For most exhibitors, this was their first adventure into the China market.

Supporting partners from the logistics industry were the Chartered Institute of Logistics and Transport (CILT), international specialist executive recruitment firm Logistics Executive, and London-based specialist media group Warehousing & Logistics International.

The CILF Tradeshow also included a Business Matching program,



which the UK Pavilion exhibitors found particularly valuable as a channel for establishing new contacts, exploring market opportunities and meeting potential business partners.

Mark Nicholls, CEO of PantechInternational commented "Our clients are bringing us to China. My objective is to learn as much as I can about the logistics industry in China. Being here has provided an excellent platform for us to learn, to meet, to form partnerships and to develop relationships. Like China, the CILF Tradeshow is big! We'll be here again in the future".

Following the CILF Tradeshow, UK Pavilion participants joined industry events in Hong Kong, including the Networking Mixer for Supply Chain & Logistics Professionals (SCLP) and three site-visits, providing behind-the-scenes insights into Hongkong International Terminal at the container port, at the Cathay Pacific Air Cargo Terminal and inside Tradeport -the purpose-built 30,000 sq metre logistics hub and regional distribution centre at

Hong Kong International Airport. The day concluded with a cocktail reception at the Hong Kong Maritime Museum, overlooking Victoria Harbour.

Mr Laurence Cave, Chief Executive Officer of The Resources Group, based in Oxford said: "Following on from exhibiting at the China International Logistics Fair (CILF) in Shenzhen, the SCLP networking event in Hong Kong event proved to be the culmination of a hugely rewarding trip. Plans are now rapidly gathering pace for The Resources Group to establish a permanent local presence. Our China trip has been both enjoyable and immensely worthwhile. Through meeting people from a wide selection of nations and industries, a truly global perspective on logistics in the 21st century has been achieved".

Trade Distribution from the Isle of Man was represented by Hubert Lowry, Sales Director who commented "I would like to thank the organisers for all the help and encouragement received on my com-

pany's first visit to China and Hong Kong. We were delighted to meet so many knowledgeable members of the Supply Chain Logistics Community who I found to be very welcoming and informative. The trip has been a huge success and we have established valuable new business contacts. We feel privileged to have been involved on this occasion and look forward to being involved again in the future."

Background to CILF 2014

With over 1,200 exhibitors from more than 30 countries and 80,000 visits from over 60 states and regions worldwide, CILF 2014 in Shenzhen is Asia's largest gathering for logistics industry professionals, suppliers, prospects and clients to meet face-to-face to effectively and productively explore and develop business opportunities. Shenzhen is the economic centre and logistics hub of South China and borders Hong Kong – one of the world's leading global logistics hubs and the international gateway into and out of mainland China. ■

2014年SMM: 坚持路线 以乐观和智慧的态度, 迎接行业整合挑战 (汉堡, 德国)

Esther Scholz

这是一个全面成功: 来自世界各地的2100多家参展商, 其中包括150家第一次出国参展单位, 50000位业内参观者以及约9万平方米的展览面积, SMM再次证明了它是航运业领先的国际贸易展览会。四天的展览过程中活动丰富, 26日SMM成功闭幕。

“我们今年创下了新的记录,” 首席执行官和汉堡展览UND国会有限总裁Bernd Aufderheide这样说。

业界顶级盛会再次在德国总理Angela Merkel博士的赞助下进行。



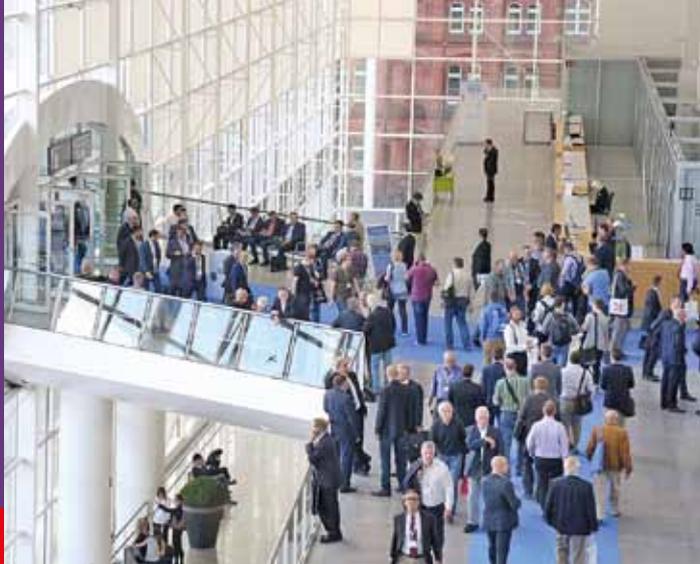
创新主题突出的特色体现在今年的SMM中广泛提出海事创新的整个议程。展品涵盖广, 从大型船舶工程和造船产品, 船舶舾装和设备供应, 到货物处理系统和海洋技术, 专业化的服务。

全球影响力

展会吸引了来自67个不同国家的26个国家展团和参展商, 今年的博览会比以往任何时候都更加国际化。这是来自埃及、黎巴嫩和斯里兰卡的企业第一次参加本届展会, 和迪拜设立了首个国家馆。亚洲市场也有很好的表现。来自韩国、日本和中国的主要参与者展示了他们令人印象深刻的组合。当然, 德国企业在SMM中占有突出地位。

“德国船东和经营者是本次博览会的主要目标群体。与投资于国家的最先进技术为新船和船舶服务, 他们已经取得了德国世界第三大航运国家的数十亿美元,” 德国船东协会常务会长Ralf Nagel这样说。

“SMM2014年提出了新的参与纪录, 作为创新产品的主人, 他展示了行业技术发展的高水平,” 德国造船及海洋工业协会总监Reinhard Lüken博士强调。



高层次游客的满意度

不仅参展商热情参加展会, 观众也表示满意。根据一项独立调查显示, 96%的观众说他们在展会上的感觉是“好”或“非常好”。94%的人表示他们会很乐意推荐SMM。各个目标细分市场的高管出席, 参展商的积极响应反映了一个事实。

“本次展览是一次召开国际会议的地方, 我们非常高兴能够参与,” 劳斯莱斯海洋营销副总裁Andrew Rice这样说。

迈尔造船厂物料管理总监Ralf Sempf 为态度开明的公众观众叫好: “凭借高观众访问率, 在一种积极、乐观的心态下和参展商与观众的一致好评中无疑可以观察到, 今年的SMM取得了全面成功。我正在创造这种公平的创新想法和概念。”

“如今的航运业面临着一些在其历史上最困难的技术和业务方面的挑战, 为此我们需要找到长期的解决方案。随着公约和论坛的程序, 展览本身, SMM提供全球航运业机会结识新朋友, 交流知识, 共同走向未来。今年, SMM已经准备了充足的近海工业话题, 使我们在ABS可以告知将我们的业务告知给客户, 并为船运和海上工业之间的对话作出贡献。”

---ABS欧洲分部总裁兼首席运营官Kirsi Tikka说。

“我们总是喜欢面对面与我们现有的和潜在的客户沟通, 因此SMM是我们的一种理想的情况。它使我们与来自世界各地的许多相关人士和公司走到了一起, 大家都有不同的需求和见解。”

SMM不仅仅是展示您的产品: 这也给了我们一个独特的机会, 与国际市场互动, 了解更多的最新趋势。我们喜欢讨论最新的技术和创新的理念和网络, 在展会给了我们一个很好的机会来这样做。展会激发我们去进一步创新。”

---Claus Hein, Logimatic国际销售和市场经理

“我们很高兴能够今年首次亮相SMM, 并感受这个交易会的规模和多样性。这里就是满足我们想要解决的受众的合适场地, 这是业内展示我们自己最好的地方。”

---Gert Jorgensen, Inrotech行政总裁

“本届交易会绝对是绝对不可思议的。在过去的四天中, 我有过很多讨论, 聊过去十年在一起。我们一定会再次参与。”

---Thorsten Koops, 汉堡港警方总督察



大获成功

今年，展会再次提供了一个签署商业协议的理想背景。事实上，Peter Fetten（嘉年华）和Blohm+Voss Repair首席执行官Jan-Kees Pilaar在展位上签署了一项重大合同。迈阿密（美国）嘉年华公司是世界上最大的游轮公司，将拥有整个欧洲船队，其中包括阿依达邮轮、歌诗达邮轮、丘纳德线和P & O游轮，Blohm+Voss Repair负责维修和升级。MAN Diesel&Turbo SE与青岛海西船用柴油机有限公司（QMD）签署了一项新的许可协议，使公司能够更好地在重要的中国北方市场服务客户。

当前话题

海洋环境保护和船舶效率提高是在SMM议程中的重点项目之一。

“航运业与造船商和供应商紧密合作，继续投入大量资源和资金，广泛保护空气和水的质量，提高能源效率的新技术的开发和实施，”MAN Diesel & Turbo 行政Stephan Timmermann这样说。“特别是液化天然气技术的需求是强烈的，”他补充说。

令人印象深刻的演讲

展览会上呈现的许多创新概念令人大饱眼福。

挪威船级社GL给人欣喜，整个展会上是最令观众印象深刻和创新的看台。为了提供讲座，小组讨论和辩论有足够的空间。世界领先的船级社已编制了“挪威船级社GL论坛”上，一个相当大的礼堂旁边的公司展位被其广泛使用。GL, DNV海事首席执行官Tor E. Svensen称赞其创新精神，SMM清晰地展示了：“作为一家以技术为中心的产业博览会，SMM清楚地说明了造船业的巨大创新潜力”。

挪威船级社GL是SMM今年的主要赞助商。

但它不是唯一的展览大厅，SMM的出色表现在随附的特别活动节目在也设立了今年新标准。特别是，综合会议非常受欢迎，包括gmec, MS & D SMM海洋的对话（多达450人），SMM船舶金融论坛（120人）和全新的招聘日，其目的是吸引航运业高品质合格的工作人员。

“SMM船厂展示了造船行业之大，还有其供应业。我非常高兴地看到这个行业寻找更加乐观的未来，多年的麻烦已经消失了。这种积极的消息从汉堡传到这个世界”，联邦经济部和能源议会秘书，航运业联邦政府协调员Uwe Beckmeyer说。业内人士下榻的轨道上，今年的SMM的格言是：“坚持路线”。

今年展商中大约三分之一已经为2016年9月6日至9日举办的SMM预定了展位，再次聚首。

令人印象深刻的成果是：50000名业内观众参加了第26届国际海事贸易展览会

“我们遇到了许多新老客户，并与他们讨论我们如何在阿法拉帮助船东节约能源，减少对环境的影响。特别是我们新的排气洗涤器，PureSOx2.0的演示，引起了人们极大的兴趣。”

---Anne Kirstine Senderovitz, 阿法拉伐海事兼司油机副总裁

“我们对贸易展览会非常满意。麦格雷戈新公司的代表得到了积极的反馈，我们欢迎在我们的展台上出现的许多现有的和第一次的接触。早在活动开始之前我们就吸引了大批的观众，我们很高兴地发现我们的观众数量比2012年更高，SMM是名副其实的航运业界领先活动之一。”

---Joerg Tollmien, 北欧区域总监，英国货运管理专家麦格雷戈

“这里我们经历了非常棒的活动！你可以从字面上感受到潜在的积极向上的氛围，而具体的谈判也在进行。我们对此非常满意。”

---Hans-Joachim Raffel, 销售经理，宝鸡顶钛业有限公司

“本届贸易展会对我们来说也是必不可少。我们很高兴能够加强我们很多的联系，并被这里参展商的多样性深深打动。”

---Minsung Kim, 市场部经理，大宇造船



白俄罗斯交通周末未来的展望 (白俄罗斯明斯克)

白俄罗斯运输周的规模逐年得以壮大，成为运输市场上一个有趣的国际运输活动。

在明斯克举办活动期间，今年举办了第八届国际专业性展览会“运输和物流”和白俄罗斯运输和物流大会。展览“物流工程”的参与者第三次欢聚一堂。加上展览举行的几次会议、论坛、研讨会、圆桌讨论，许多重要合作文件在合作伙伴之间得以签署。在交通周10月7日至10日的活动中，今年有100多家来自奥地利、白俄罗斯、比利时、伊朗、哈萨克斯坦、拉脱维亚、波兰、立陶宛、摩尔多瓦、俄罗斯、土耳其和德国的公司参加。

在这样的观众群的关注下，独联体国家内河及海洋运输国家行政委员会，第35届独联体小组筑路工人会议，国际会议“立陶宛 - 白俄罗斯合作，在运输和物流领域的观点”，圆桌讨论“运输和物流发展前景和在白俄罗斯和波兰之间的合作障碍”，“世界银行2014年物流效率指标和措施以及白俄罗斯收视率的提高”，“白俄罗斯和拉脱维亚在运输和物流领域关系互动”。

在专门的研讨会、讨论和会议上也提出了明斯克交通基础设施的发展前景和生态问题，并就运输能源的使用效率，货物观点，以及国际铁路运输，2015年在



欧亚市场，完善货物结构的道路交通和运输服务国家明斯克机场的提升进行了讨论。在交通周举办了第二次国际科学与实践会议“公共交通 - 城市（区）的流动性背景。措施客运质量”，科学性和实用性研讨会的IT运输和物流的改善：“地理信息与导航技术”。

交通周的重要活动是第八届白俄罗斯运输和物流大会。大会期间白俄罗斯交通运输部、商务部、国家海关委员会、铁路协会和外国专家的首脑讨论的最重要的方向是如何提高白俄罗斯的运输和物流系统的兼容性和投资吸引力。

今年，同前一年一样，白俄罗斯交通周开始举行国际会议“立陶宛 - 白俄罗斯在运输和物流领域的合作前景”。白俄罗斯和立陶宛当局和企业的代表讨论了将要采取的措施，以增加两国交通运输部门的兼容性，打造现代运输及物流解决方案，并加强各国的合作伙伴关系。继成功实施的项目，如集装箱班列“维京”的例子，集装箱班列“涅曼”的成功，他们找了用于基础设施的发展，利用技术和电子手段的改善过境程序和必要的解决方案交通条件。白俄罗斯交通部长Anatoly Sivak 和立陶宛运输部长





Rimantas Sinkevicius 在会上做了报告。

Anatoly Sivak强调，立陶宛加入欧盟，白俄罗斯密切加入欧亚经济联盟，并没有分裂国家，与此相反，他们相互合作开辟更多的可能性，对通过白俄罗斯过境货物运输增加良好的视野，提高他们的在物流中心和码头处理事务的能力。在2012年和2013年的成果基础上，白俄罗斯运输部部长指出，合作的指标进行改进。

活动期间，立陶宛道路运输协会LINAVA和类似的白俄罗斯协会BAMAP签署了未来合作协议。

在展览上'Lietuvos geležinkeliai'（立陶宛铁路）与白俄罗斯石油公司签署了3年合作协议。

在“白俄罗斯和拉脱维亚在运输和物流领域关系互动”圆桌讨论会上，拉脱维亚交通运输部副国务部部长Uldis Reimanis强调，在明斯克，30家拉脱维亚公司展示了他们的活动，拉脱维亚展区都准备好积极工作，以便他们可以成功地与白俄罗斯的同事合作。在白俄罗斯和立陶宛、白俄罗斯和波兰、白俄罗斯和拉脱维亚之间也有签署不同的协议和谅解备忘录。 ■



我们需要习惯不确定性 (丹麦)

波罗的海港口在伦讷的博恩霍尔姆（丹麦）进行了碰面，讨论在该地区未来海上运输的主要挑战。Julian Skelnik，波罗的海港口组织（BPO）主席，为港口业提出了一系列挑战。其中，乌克兰的情况以及俄罗斯经济的削弱创造了港口新的地缘政治环境。此外，新SECA制度的影响仍然是航运未解的问题。这些主要议题为整个2014年波罗的海港口大会创造了一个讨论框架。



航运业新的硫排放限值（按SECA规则执行）将在接下来的四个月中介绍引入波罗的海地区。短期的合规性策略是相当明显。大多数船东将使用硫含量低的馏分燃料（MDO/ MGO）代替重油。渡轮和滚装船的部分业主已决定安装洗涤器。当然这增加了操作和资金成本，对海上运输的价格产生影响。它的一个后果是对船公司和波罗的海港口带来挑战。DNVGL海事咨询的首席顾问Henning Mohn在会议上发言的结论是：“大多数的企业可以应对非洲经济委员会和其他相关规定，但代价是要传递给最终用户。”

Poul Woodall，DFDS A / S公司环境和可持续发展总监提出了广泛范围中在新的SECA规定框架下，船东正在准备面对的主要挑战是什么。其中他列举的商业挑战为：业务损失、改变贸易流动、模式转变为陆路运输。他还指出，欧盟硫指令的执行在欧盟成员国之间还并得不到协调。此外，目前还不清楚，如果船只留在港口，是否可以根据欧盟一些国家不同的实施水框架指令使用洗涤器。



在地缘政治和宏观经济驱动力的专题讲话中，来自图尔库经济学院的港口业教授Kari Liunto，就俄罗斯经济和贸易结构与欧盟国家的关系进行了一个非常全面的描述。据他估计一半的俄罗斯对外贸易与欧盟，预计在俄罗斯未来的岁月里经济的增长会相当低。由于在小组讨论中被提出，俄罗斯货物对于许多波罗的海港口企业是非常重要的部分，因此他们在该地区的地缘政治局势紧随其后。

来自DG MOVE的Dimitrios Theologitis，欧盟委员会提出了新的TEN-T政策和金融工具，被称为连接欧洲基金（CEF）。2014年的新呼吁才刚刚开启，近130亿欧元的账单花费在第一轮CEF的交通运输基础设施（包括港口）上。他还介绍了欧盟的口岸策略更新。ESPO秘书长Isabelle Ryckbost，就欧盟港口政策发表意见，说“欧盟港口所需要的是在法律框架内更多的确定性。”

BPO秘书长Bogdan Ołdakowski在会议总结上说，“波罗的海港口在未来几年会出现越来越多的不确定性，包括在欧洲的地缘政治局势，市场条件，主要影响的硫排放控制区的规则，但整体经济形势在欧洲。在这种困难的情况下，欧盟委员会为港口带来了好消息，是提高运输和港口基础设施在欧盟可观的预算分配。波罗的海港口非常欢迎这个消息。然而，包括这些的半尺寸港口——即所谓的‘全面’地位，希望欧盟加大对他们的开放力度。”他总结道。

BPO资讯

中国国际物流博览会在英国举办 (中国深圳)



2014年10月，中国国际物流（深圳）博览会在其历史上九年以来第一次在英国举行。

由中国和深圳市人民政府，中国（深圳）国际物流与运输博览会的交通运输（物博会）部联合举办的这次展会是亚洲最大的物流运输博览会，为物流、供应链管理、港口和航运、航空货运、多式联运运输、材料处理技术和行业解决方案提供服务。

特色的“生意做大”的品牌，多用户空间的英国展馆为展览提供了一个具有成本效益的平台，为英国的中小企业服务商，在中国物流行业拓展商机。

英国展馆的基础是以中国为首，屡获殊荣的业界领袖Mark Millar，作为物流专业委员会商务部在香港英国商会主席，担任在深圳LSCMA物博会组委会国际顾问。

在英国展馆参展业务的英国公司包括图书出版商Kogan Page，供应链技术思想领袖Pantechnik International，行业专家培训机构The Resources Group以及第三方物流Trade Distribution。对于大多数参展商，这是他们第一次冒险进入中国市场。

来自物流与运输（CILT）的物流业配套合作伙伴，国际高管招聘专业公司Logistics Executive，而总部位于伦敦的专业媒体集团Warehousing & Logistics International。

在物博会展会上还包括与商业配对计划，该计划的英国展馆参展商发现特别有价值的是，因为建立新的联系，满足开拓新市场潜在业务的机会，扩展合作伙伴渠道。

Pantechnik International首席执行官Mark Nicholls说：“我们的客户正将我们带向中国。我的目标是尽可能多地学习中国物流业。来到这里为我们提供了一个很好的学习平台，来满足形成伙伴关系和发展合作关系。和中国一样，物博会展会大！我们又会在这里有未来。”

继物博会展会上，英国展馆的参加者加入在香港的行业活动，包括网络调音台为供应链与物流专家(SCLP)组织的活动和三个现场考察，提供幕后机会洞察到香港国际集装箱码头港口，在国泰航空货运站内和商港----目的是----特制30000平方米的区域物流枢纽和配送，这一天包括在香港国际飞机场的酒会，并在海事博物馆俯瞰维多利亚港的中心。

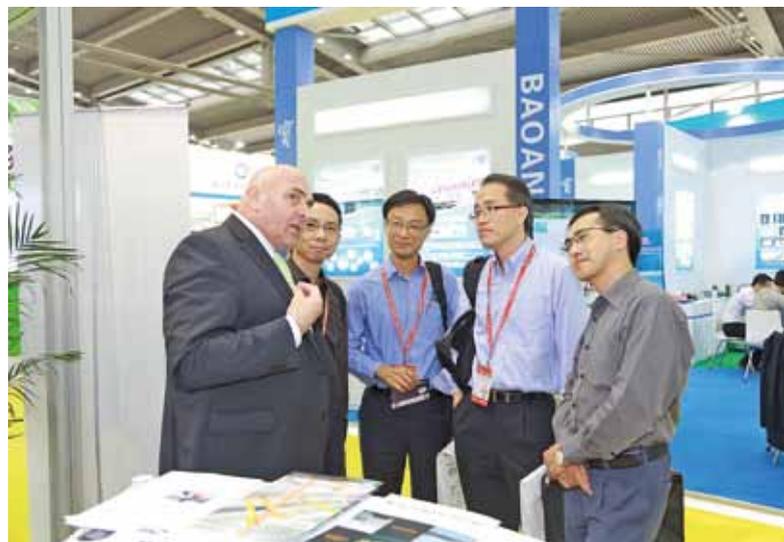
总部设在英国牛津的The Resources Group首席执行官Laurence Cave先生说：“中国国际物流博览会（物博会）(CILF)在深圳参展，通过其在香港活动，也证明这是一个不

虚此行的巨大高潮。计划现正加快The Resources Group步伐建立永久的据点。我们的中国之行也是非常愉快并有两种意义。通过在21世纪物流满足人们多种国家和行业的选择，真正的全球视野已经实现了。”

由Hubert Lowry为代表的Trade Distribution，世界卫生组织销售总监评论说：“我要感谢主办单位对我公司的首次访问中国大陆和香港所给予的所有的帮助和鼓励，我们都高兴见到这么多供应链物流社区的有识之士，我认为这是非常受欢迎且翔实的旅行。这次旅行已经取得了巨大的成功，我们已经建立了有价值的新的业务联系。我们感到很荣幸曾参与到这个场合中，并期待着在未来再次参与。”

2014年物博会背景

来自30多个国家的1200多家的展商，以及来自超过全世界60个国家和地区的80000多位观众，参观了2014年深圳物博会。这是亚洲最大的专业物流产业集聚活动，供应商、潜在客户和客户见面，有效探讨开发企业机遇。深圳是南中国的中心和物流枢纽，毗邻香港 - 一个世界领先的整体物流枢纽以及流入和流出中国内地的国际大门。





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

Голос во Вселенной

**Дороги,
которые нас
выбирают**

**Банки снова
выдают кредиты**

Лично с
Китаем

Balsas visatoje

**Keliai, kurie
mus pasirenka**

Bankai vėl skolina

Asmeniškai
su Kinija



PRIVILEGIJŲ KORTELĖ PRIVILEGE CARD



Neribotas patekimas į Verslo klubą, greitoji keleivių patikra ir kitos partnerių nuolaidos.

Patirk geriausius įspūdžius Vilniaus oro uoste!

Unlimited access to Business Lounge, Fast Track and discounts at program partners.

Get the best experience at Vilnius Airport!

PRIVILEGIJŲ KORTELĖ galite įsigyti Vilniaus oro uosto Verslo klube arba užsisakyti interneto svetainėje www.vno.lt.

You may acquire the PRIVILEGE CARD at Vilnius Airport Business Lounge or order online www.vno.lt

Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

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

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

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

Dizainerė
Ingrida Ramanauskienė

Vertėjai:
Audronė Paulauskienė,
Margarita Ignačkova,
Betty Chen

Korektoriai-stilistai:
Rita Maksimavičienė,
Jelena Listopad

Žurnalo atstovybės:

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

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

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

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

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

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

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

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

Baltarusijoje, Minske
Zinaida Solomiskaja
Tel. + 375 173 677 872
El. paštas zinashol@yahoo.com

Šį numerį iliustravo
V. Karaciejus.
Žurnale panaudotos parodų
JŪRA MOPE SEA nuotraukos

Viršelis Ingridos Ramanauskienės

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

Redakcijos adresas:
Minijos g. 93, LT-93234 Klaipėda, Lietuva
Tel. + 370 46 365753
El. paštas news@jura.lt
www.jura.lt

Tiražas 4 000 egz.

36 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ
Голос во Вселенной
LEIDĖJOS ŽODIS
Balsas visatoje

**38 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ
ИНТЕРВЬЮ**
Дороги, которые нас
выбирают
IŠSKIRTINIS INTERVIU
Keliai, kurie mus pasirenka



42 ТОЧКА ЗРЕНИЯ
Банки снова выдают
кредиты
POŽIŪRIS
Bankai vėl skolina



44 ДНЕВНИК
Лично с Китаем (2)
DIENORAŠTIS
Asmeniškai su Kinija (2)



**52 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
SMM 2014: сохраняя курс
(Гамбург, Германия)



**54 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
На Белорусской
транспортной неделе –
взгляды в будущее
(Минск, Беларусь)



**56 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
Неопределенность –
это то, к чему мы
должны привыкнуть
(Ренне, Дания)



**57 МЕЖДУНАРОДНЫЕ
МЕРОПРИЯТИЯ**
На международной
ярмарке логистики
в Китае представлен
павильон СК
(Шэньчжэнь, Китай)



**58 TARPTAUTINIAI
RENGINIAI**
SMM 2014: išlaikyti kursą
(Hamburgas, Vokietija)



**60 TARPTAUTINIAI
RENGINIAI**
Baltarusijos transporto
savaitėje žvilgsniai į ateitį
(Minskas, Baltarusija)



**62 TARPTAUTINIAI
RENGINIAI**
Netikrumas, prie
kurio turime priprasti
(Rionė, Danija)



**63 TARPTAUTINIAI
RENGINIAI**
Kinijos tarptautinėje
logistikos mugėje
pristatytas JK paviljonas
(Šėndženas, Kinija)





ГОЛОС ВО ВСЕЛЕННОЙ

Один восточный мудрец в молитве просил богов быть к нему милосердными и не даровать ему жизнь в интересную эпоху. Мудрец жаждал покоя.

Нам боги уготовили интересную эпоху с высадкой на другие планеты, открытиями – от автомата Калашникова (1947 г), интернета (1969 г) до теории Большого взрыва и возникновения Вселенной, с триумфом разума, как Большой андронный коллайдер (2008 г) и открытие бозона Хиггса (2012 г), а также с болезненными моральными упадками.

Появляется ли все это из-за нашего стремления любой ценой оставить следы своего существования?

«Каждое поколение уверено, что именно оно призвано переделать мир. Мое, однако, уже знает, что ему этот мир не переделать. Но его задача, быть может, на самом деле еще величественнее. Она состоит в том, чтобы не дать миру погибнуть. Это поколение, получившее в наследство изуродованную историю – смесь разгромленных революций, обезумевшей техники, умерших богов и выдохшихся идеологий, историю, где нынешние заурядные правители, уже не умея убеждать, способны все разрушить, где разум опустился до прислуживания ненависти и угнетению, должно было возродить в себе самом и вокруг себя, основываясь лишь на собственном неверии, хоть малую часть того, что составляет достоинство жизни и смерти. Перед лицом мира, находящегося под угрозой уничтожения, мира, который наши великие инквизиторы могут навечно превратить в царство смерти, поколение это берет на себя задачу в сумасшедшем беге против часовой стрелки возродить мир между нациями, основанный не на рабском подчинении, вновь примирить труд и культуру и построить в союзе со всеми людьми ковчег согласия. Не уверен, что ему удастся разрешить до конца эту гигантскую задачу, но уверен, что повсюду на земле оно уже сделало двойную ставку – на правду и на свободу – и при случае сможет без ненависти в душе отдать за них жизнь. Оно – это поколение – заслуживает того, чтобы его восславили и поощряли повсюду, где бы то ни было, и особенно там, где оно приносит себя в жертву».

Это слова писателя и философа Альбера Камю из его речи, произнесенной в Стокгольмской ратуше на банкете после вручения ему Нобелевской премии по литературе 10 декабря 1957 года.

Прошло пятьдесят семь лет. Родилось и выросло новое поколение. Поколение, воюющее на своих войнах, побеждающее и проигрывающее, но также с надеждой глядящее в будущее. Представительница этого поколения в этом году тоже произнесла благодарственную речь в Стокгольмской ратуше. Она – лауреат Нобелевской премии мира, школьница из Пакистана Малала Юсафзай, известная в мире просто как девочка Малала.

В октябре 2012 года, примерно в то же самое время, когда объединенный коллектив ученых мира ликовал по поводу, пожалуй, крупнейшего открытия XXI века – бозона Хиггса, за который в 2013 году ученые Франсуа Энглер и Питер Хиггс были награждены Нобелевской премией по физике, боевики Талибана сделали в голову пятнадцатилетней девочки несколько выстрелов за то, что она просто-напросто стремилась посещать школу и в своей стране смело боролась за право девочек на образование. Выжившая благодаря британским медикам после тяжелых ранений, Малала продолжает борьбу за такую, казалось бы, обыденную и всем понятную потребность – право девочек на получение образования. Благодаря за высокую оценку, которую она разделила вместе с представителем Индии Кайлашем Сатьярти, самая юная лауреат Нобелевской премии за всю историю ее присуждения сказала, что посвящает ее тем, у кого нет голоса, но голоса которых должны быть слышны.

Представителям двух часто конфликтующих стран – Индии и Пакистана, разного вероисповедания – индуизма и ислама, молящимся разным богам, людям разных полов – присвоена одна Премия мира. Это дает надежду на то, что мы все-таки можем найти общие слова, общие цели и общую радость.

Это зависит от каждого из нас, но больше всего от тех, чьи голоса сегодня в мире хорошо слышны. От глав государств, в руках которых в настоящее время находятся рычаги, способные вызвать большой взрыв, последствия которого стали бы доказательством теории не появления, а гибели. Хочется верить, что сильные мира сего, становясь таковыми, выучили урок китайского полководца Сунь Цзы, записанный на бамбуковых планках две с половиной тысячи лет тому назад: вершиной стратегии искусства войны является избегание войны.

Поэтому похвален любой шаг или действие, производимое для объединения, сотрудничества, во имя мира. Это может быть и одна из древнейших в мире дорог, тысячи лет назад соединявшая народы и материки под красивым названием Великий шелковый путь. И будет ли он называться Экономическим поясом Шелкового пути или Морским шелковым путем XXI века, или же Новым шелковым путем, пусть по нему странствуют только мирные караваны. Пусть наше существование в истории остается отмеченным знаком творчества.

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала



BALSAS VISATOJE

Vienas Rytų išminčius melddamasis prašydavo, kad dievai būtų jam maloningi ir nelemtų gyventi įdomioje epochoje. Išminčius troško ramybės.

Mums dievai skyrė įdomią epochą su šuoliais į kitas planetas, atradimais: nuo Kalašnikovo automato (1947 m.), interneto (1969 m.) iki Didžiojo sprogiimo ir Visatos atsiradimo teorijos, su proto triumfu – kaip Didysis hadronų greitintuvas (2008 m.) ir Higgso bozono atradimas (2012 m.), o taip pat su skausmingais moraliniais nuopuoliais.

Ar visa tai atsiranda iš mūsų siekio bet kokia kaina palikti savo buvimo ženklą?

„Kiekviena karta, be abejo, mano esanti pašaukta pertvarkyti pasaulį. Tačiau manoji žino, kad jo nepertvarkys. Jos užduotis galbūt dar sunkesnė – neleisti, kad šis pasaulis suirtų. Paveldėjusi demoralizuotą istoriją, kurioje persipynė žlugusios revoliucijos, nebesuvaldoma technika, negyvi dievai ir mirusios ideologijos, kai menkų gabumų valdžios šiandien gali viską sunaikinti, bet jau nebesugeba įtikinti, kai protas tiek smuko, kad tapo neapykantos ir spaudos tarname, ši karta remdamasi vien neigimu turėjo atkurti savyje ir pasaulyje nors trupinėlį to, ką mes vadiname tauriu gyvenimu ir tauria mirtimi. Pasaulyje, kuriame gresia susiskaldymas, kur mūsų didieji inkvizitoriai stengiasi visiems laikams įtvirtinti mirties karalystes, ši karta suvokia, kad ji – tarsi beprotiškai bėgdama prieš laikrodžio rodyklę – privalo atkurti tarp tautų taiką, kuri nebūtų pagrįsta vergove, vėl suvienyti darbą bei kultūrą ir kartu su visais ieškoti naujos Sandoros skrynios. Mes nesame tikri, kad ši karta kada nors įveiks šią milžinišką užduotį, bet tikra tai, kad pasaulyje ji yra jau du kartus susilažinusi – dėl tiesos ir laisvės – ir, progai pasitaikius, sugeba be neapykantos dėl jų numirti. Todėl ją reikia sveikinti ir palaikyti visur, kur tik ji yra, o ypač ten, kur ji aukojasi.“

Tai yra rašytojo ir filosofo Albert Camus žodžiai iš jo kalbos, pasakytos Stokholmo rotušėje per pokylį po to, kai jam buvo įteikta Nobelio literatūros premija, 1957 m. gruodžio 10 d.



Praėjo penkiasdešimt septyneri metai. Gimė ir užaugo nauja karta. Karta, kariaujanti savus karus, laiminti ir pralaiminti, bet taip pat su viltimi žvelgianti į ateitį. Tos kartos atstovė šiemet Stokholmo rotušėje irgi sakė padėkos kalbą. Ji – Nobelio taikos premijos laureatė – Pakistano moksleivė Malala Yousafzai, pasaulyje žinoma tiesiog kaip mergaitė Malala.

2012 m. spalį, beveik tuo pat metu, kai jungtinis pasaulio mokslininkų kolektyvas triumfavo dėl bene didžiausio XXI amžiaus atradimo – Higgso bozono, už kurį 2013 m. mokslininkai François Englert ir Peter Higgs buvo apdovanoti Nobelio fizikos premija, Talibano smogikai penkiolikmetei paleido keletą šūvių į galvą už tai, kad ji paprasčiausiai siekė lankyti mokyklą ir savo šalyje drąsiai kovojo už mergaičių teisę mokytis. Po sunkių sužeidimų Didžiosios Britanijos medikų dėka išgyvenusi Malala tęsia kovą už tokį, rodos, kasdienį ir visiems suprantamą poreikį – mergaičių teisę

mokytis. Priimdama aukščiausią įvertinimą, kurį dalinasi kartu su Indijos atstovu Kailash Satyarthi, jauniausia istorijoje Nobelio premijos laureatė sakė, skirianti jį neturintiems balso, bet kurių balsai privalo būti girdimi.

Dviejų dažnai konfliktuojančių šalių: Indijos ir Pakistano, skirtingų religijų: induizmo ir islamo, skirtingiems dievams besimel-džiantiems, skirtingų lyčių žmonėms skirta viena Taikos premija. Tai teikia vilčių, kad šiame trapiame pasaulyje mes vis dėlto galime rasti bendrus žodžius, bendrus tikslus ir bendrą džiaugsmą.

Tai priklauso nuo kiekvieno iš mūsų, bet labiausiai nuo tų, kurių balsai šiandien pasaulyje yra gerai girdimi. Nuo valstybių vadovų, kurių rankose šiuo metu yra svertai, galintys sukelti didįjį sprogi-mą, kurio pasekmės būtų ne atsiradimo, o žlugimo teorijos įrodymas. Norisi tikėti, kad pasaulio galingieji tokiais tapdami išmoko garsaus kinų karo stratego Sun Thu prieš du su puse tūkstančio metų ant bambuko lazdelių užrašytą pamoką, kad aukščiausia karo meno strategijos viršūnė yra išvengti karo.

Todėl sveikintinas bet koks žingsnis ar veiksmas, daromas dėl jungimosi, bendradarbiavimo ir taikos. Tai gali būti ir vienas seniausių pasaulyje kelių, prieš tūkstančius metų jungęs tautas ir žemynus, gražiu pavadinimu Didysis šilko kelias. Ir tebus jis vadinamas Šilko kelio ekonomine juosta ar XXI amžiaus jūriniu šilko keliu, ar Naujuoju šilko keliu, tik tegul juo keliauja karavanai. Tegul mūsų buvimas istorijoje lieka pažymėtas kūrybos ženklų.

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



Беседа международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA с послом ЛР в Турции Кястутисом КУДЗМАНАСОМ.

– Господин Кудзманас, в прошлый срок полномочий, будучи послом в Азербайджане, Вы много внимания уделяли деловым отношениям Литвы и Азербайджана, особенно в сфере транспорта и логистики. Очевидно, что ваш задел приносит хорошие результаты. Между Литвой и Азербайджаном идет активный диалог. Теперь поле вашей деятельности – Турция, Пакистан, Иран, а принципы деятельности остались прежние. Являются ли эти страны для литовского бизнеса неоткрытыми землями?

– Экономическая ситуация в Азербайджане в те годы была особенно благоприятной для расширения экспорта Литвы в эту страну. В 2006 г. начались поставки азербайджанской нефти на западные рынки по вновь открытому нефтепроводу Баку–Джейхан. В страну непрерывным потоком хлынули нефтяные доллары. Там началось массовое строительство, миллиарды долларов направлялись на развитие инфраструктуры, реформы систем здравоохранения и просвещения. Рынок был не заполнен, азербайджанцы импортировали все – технологии, специалистов, оборудование, стройматериалы, продукты питания. В 2007 г. Литва открыла в Баку свое посольство. Требовалось срочно послать литовскому бизнесу сигнал об открывающихся новых возможностях. Те, кто сумел отреагировать вовремя, теперь радуются успешным результатам. Спектр литовских предприятий, закрепившихся на азербайджанском рынке, очень широк. Успешно работали строители и экспортеры стройматериалов, ИТ-компании, архитекторы, предприятия пищевой промышленности. На благо успешного развития литовского бизнеса в Азербайджане послужила и основанная в 2009 г. литовско-азербайджанская межправительственная комиссия, уже

ДОРОГИ, КОТОРЫЕ НАС ВЫБИРАЮТ

четвертое заседание которой с традиционным двухсторонним бизнес-форумом состоялось в октябре с.г. в Шамкире, Азербайджан.

В Турции ситуация несколько иная. Часто приходится не только приглашать литовские компании в перспективные турецкие бизнес-ниши, но и останавливать. Турция – быстро растущая страна, шестнадцатая по величине экономики в мире, шестая по сравнению со странами ЕС, за 10 лет сумевшая в 3 раза увеличить ВВП. Несмотря на то, что Турция состоит в Таможенном союзе со странами ЕС, она тщательно защищает свой рынок и разными способами стимулирует и протектирует своих производителей. В качестве примера могу упомянуть, что пошлина на импорт для изготовителей молока составляет 130%, а импорт сухого молока в страну запрещен с 2012 г. Такая политика регулирования привела к тому, что Турция с 2013 г. стала страной, экспортирующей молочные продукты. За 10 лет экспорт Турции вырос в 6 раз и продолжает расти быстрыми темпами.

Рынок Ирана привлекает производителей Евросоюза, в 2014 году заметно вырос поток бизнес-делегаций из стран ЕС в эту страну. Однако из-за действующих санкций расчеты с иранскими предприятиями могут быть сложными. На сегодняшний день уже несколько литовских предприятий успешно работают на этом рынке. Их опыт по освоению этого рынка может быть ценен для вновь приходящих в эту страну.

Рынок Пакистана особенно сложен и из-за политической нестабильности в стране, и из-за неплатежеспособности. Однако литовцы и там

нашли перспективные для бизнеса ниши. В качестве одного из удачных примеров можно упомянуть выигранный Балтийской авиационной академией государственный заказ на обучение пилотов международных авиалиний Пакистана в Вильнюсе.

Если взглянуть на географическую карту, становится очевидным, почему Турция является мультимодальным узлом транспортных и транзитных потоков. И бизнес, и само государство инвестируют в развитие логистических центров в стране. Литва может и должна стать одним из натуральных звеньев в транспортной цепочке, соединяющей коридор TRACECA с «Викингом».

– Проходящие в Турции международные выставки и конференции транспорта и логистики привлекают внимание посольства Литвы. На прошедшей недавно в Измире 83-й международной выставке, посвященной развитию логистического сектора, посольство Литвы на своем стенде представило маршрут контейнерных перевозок на поезде «Викинг». Теперь вас приглашают и ждут на транспортно-логистической выставке «Логитранс» в Стамбуле. Чего посольству удастся добиться участием в выставках такого масштаба?

– Маршрут поезда контейнерных перевозок «Викинг» очень перспективен. Особенно с учетом того, что по завершении прокладки железнодорожной ветки Баку–Тбилиси–Карс через Турцию возрастет поток транзитных грузов,



Встреча с президентом Ирана Хасаном Рухани.

перевозимых из Китая в Европу по маршруту TRACECA. Достигнув Турции, грузопотоки рассеются. Часть грузов доберется до Европы по южному маршруту, часть будет направляться в страны Центральной и Северной Европы. Мы должны показать турецким операторам, что готовы перевозить грузы по маршруту «Викинга» на привлекательных условиях. Уже сегодня надо прилагать усилия для перехвата грузопотоков, идущих из стран региона Балтийского моря в страны Черного моря и через Турцию в страны региона Средиземного моря. Надо работать не только с логистическими компаниями, но и непосредственно с крупнейшими производителями и в Скандинавии, и в Турции. Тем же путем идут и наши конкуренты из соседних стран, активно рекламируя альтернативные маршруты. Поэтому надо постоянно повышать видимость и привлекательность «Викинга». По сравнению с альтернативными маршрутами, предлагаемыми соседними странами, «Викинг» является самым быстрым и дешевым способом перевозки грузов из стран региона Балтийского моря в Турцию. Посольство рекламирует маршрут «Викинга» не только на выставках, но и на встречах с руководителями крупных турецких портов (Самсун, Бурса, Мерсин), организует презентации в турецкой прессе и на телевидении, встречается с консультационными компаниями и операторами логистики.

– По разным поводам не раз подчеркивалось, что Турция проявляет интерес к идее соединить продукт, созданный литовскими железными дорогами – маршрут контейнерного поезда «Викинг» – с маршрутом Великого шелкового пути, или TRACECA. В последнее время активно обсуждается выдвинутая в сентябре прошлого года президентом Китайской Народной Республики Си Цзиньпином идея создания совместными усилиями Экономического пояса Шелкового пути, аналогичного подлинному старинному Шелковому пути, существовавшему более 2000 лет назад, и таким образом стимулировать сотрудничество между Китаем и Евразийскими государствами. Эта концепция получила активный отклик в Евразийском регионе. Может ли Экономический пояс Шелкового пути стать альтернативой создаваемому Евразийскому союзу?

– Турция является страной-кандидатом в Евросоюз. И хотя политическая интеграция Турции в ЕС и стопорится, экономические связи между ЕС и Турцией развиваются невероятно быстрыми темпами. Оборот торговли между ЕС и Турцией в 2013 г. составил 130 млрд евро, а это десятки миллионов тонн грузов. В этот поток входят и транзитные грузы. И Турция, и Китай составляют перспективные маршруты грузоперевозок. Очень важно, чтобы в транспортных планах этих стран фигурировали Литва и Клайпедский порт. В этих странах влияние правительства на бизнес очень сильно. Поэтому мы должны работать не только с действующими на свободном рынке операторами логистики, но и с правительственным сектором. Министерство транспорта и коммуникаций



На встрече с министром иностранных дел Турции Мевлютом Чавушоглу.

Литвы и АО «Летувос гяляжинкяляй» в 2013 г. подписали соответствующие соглашения о развитии «Викинга» и присоединении Турции к «Викингу». В качестве перспективной связи «Викинг» видят и руководители TRACECA. Во время встречи с генеральным секретарем TRACECA Эдуардом Бирюковым мы diskutировали о возможной загрузке «Викинга» за счет перенесения грузов из Восточного Китая. По словам генерального секретаря, проект «Викинг» является образцовым примером межправительственных соглашений о тарифах и таможенных процедурах при формировании новой политики TRACECA – Шелковый путь XXI века.

Евразийский союз может использовать не только создаваемые свободным рынком преимущества для бизнеса, но и административные рычаги в формировании предпочтений с компаниями, связанными с правительственным окружением. Поэтому обсуждаемые нами проекты должны обладать большим превосходством не только в конкурентном смысле, но и привлекательными за счет прозрачной бизнес-среды.

– Конфедерация предпринимательства Литвы присвоила Вам титул бизнес-посла. Насколько, по Вашему мнению, дипломаты, работающие в той или иной стране, могут влиять на деловые отношения и развитие бизнеса?

– Действительно, эффективность личной лоббистской деятельности посла и сотрудников посольства в большой степени зависит от страны и региона. В странах Востока СНГ роль посольства очень ярка. Непосредственное влияние на деловые отношения оказывает и политический фон двусторонних отношений, даже личные связи высших руководителей государства и правительства. На Востоке часто акцентируют, что бизнес мы делаем с друзьями. А другом на

Востоке быстро не становятся. Поэтому часто у западных предпринимателей, начинающих бизнес на восточном рынке, ломается терпение, не все в состоянии воспринимать тонкости местного менталитета. С другой стороны, такие деловые отношения становятся длительными и минимизируют разные риски по освоению новых рынков. Поспешные контракты или повышенные прибыли связаны с более высоким риском. Поэтому я бы посоветовал литовским предприятиям, работающим на рынках стран СНГ и Востока, чаще бывать в посольствах. Накопленный дипломатами опыт может помочь сократить путь от бизнес-контакта до контракта и уберечь от возможных ложных путей.

– И под конец личный вопрос. Вы недавно отметили юбилей. Самые искренние поздравления! Какие цели Вы ставили перед собой во второй половине века?

– В первую очередь благодарю вас за теплые поздравления. Долгосрочные цели с годами не меняются. Однако работа дипломатов связана с постоянными вызовами в быстро изменяющейся международной обстановке, на которые надо вовремя реагировать. Отрадно, что сформировался зрелый, профессиональный и инициативный коллектив дипломатов Литвы, способный работать как единая команда и с минимальными ресурсами эффективно представлять Литву в двусторонних отношениях и в разных международных форматах. Работа дипломата требует универсальных способностей, постоянного совершенствования квалификации, каждая ротация становится новым испытанием и проверкой способностей. Еще О’Тенри писал о дорогах, которые нас выбирают...

– Благодарю за беседу. Долгих лет и интересных дорог!

Беседовала Зита Таллат-Кялшиайте



KELIAI, KURIE MUS PASIRENKA

Tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA pokalbis su Lietuvos Respublikos ambasadoriumi Turkijoje J. E. Kęstučiu KUDZMANU

– **Pone Kudzmanai, praėjusioje kadencijoje dirbdamas ambasadoriumi Azerbaidžane Jūs skyrėte daug dėmesio Lietuvos ir Azerbaidžano verslo santykiams, ypač transporto ir logistikos srityje. Akivaizdu, kad Jūsų įdirbis duoda gerų rezultatų. Tarp Lietuvos ir Azerbaidžano vyksta aktyvus dialogas. Dabar Jūsų veiklos laukas – Turkija, Pakistanas, Iranas, o veiklos principai liko tie patys. Ar Lietuvos verslui šios šalys yra neatrastos žemės?**

– Tuometinė ekonominė situacija Azerbaidžane buvo ypač palanki Lietuvos eksporto plėtrai į šią šalį. 2006 m. Azerbaidžano nafta pradėta tiekti į Vakarų rinkas naujai atsidariusiu naftotiekiu Baku–Džeichanas. Į šalį pradėjo nenutrūkstamu srautu plūsti naftos doleriai. Prasidėjo masinės statybos, milijardai dolerių buvo skiriami infrastruktūros plėtrai, sveikatos ir švietimo reformoms. Rinka buvo neužpildyta, azerbaidžaniečiai importavo viską – technologijas, specialistus, įrangą, statybines medžiagas, maisto produktus. 2007 m. Lietuva atidarė ambasadą Baku. Reikėjo skubiai pasiūsti teisingus signalus Lietuvos verslui apie atsiveriančias naujas galimybes. Tie, kurie sugebėjo reaguoti laiku, dabar džiaugiasi sėkmingais rezultatais. Lietuvos įmonių, įsitvirtinusių Azerbaidžano rinkoje, spektras labai platus. Sėkmingai dirbo statybininkai ir statybinių medžiagų eksportuotojai, IT kompanijos, architektai, maisto pramonės įmonės. Sėkmingai Lietuvos verslo plėtrai Azerbaidžane pasitarė ir 2009 m. įkurta Lietuvos ir Azerbaidžano tarpvyriausybė komisija, kurios jau ketvirtas posėdis su tradiciniu dvišaliu verslo forumu įvyko šių metų spalį Šamkiro mieste.

Turkijoje situacija šiek tiek kitokia. Dažnai tenka ne tik kviesti Lietuvos įmones į perspektyvias verslo nišas Turkijoje, bet ir stabdyti. Turkija – sparčiai auganti šešiolika pagal dydį pasaulio ekonomika, šešta lyginant su ES šalimis, per dešimt metų tris kartus padidinusį BVP. Nepaisant to, kad Turkija yra sudariusi Muitų sąjungą su ES šalimis, ji kruopščiai gina savo rinką ir įvairiais būdais skatina bei proteguoja savo gamintojus. Kaip pavyzdį galiu paminėti, kad importo muitas pieno gaminiams sudaro 130 proc., o pieno miltelių importas į šalį uždraustas nuo 2012 m. Tokia reguliavimo politika lėmė tai, kad Turkija nuo 2013 m. tapo pieno produktus ekpor-

tuojančia šalimi. Per dešimt metų Turkijos eksportas išaugo šešis kartus ir toliau sparčiai auga.

Irano rinka vilioja ES gamintojus – 2014 m. pastebimas išaugęs verslo delegacijų iš ES šalių srautas. Tačiau dėl galiojančių sankcijų atsiskaitymai su Irano įmonėmis gali būti sudėtingi. Jau dabar yra keletas Lietuvos įmonių sėkmingai dirbančių šioje rinkoje. Jų patirtis gali būti vertinga naujai įžengiantiems į šią šalį.

Pakistano rinka ypač sudėtinga ir dėl politinio nestabilumo šalyje, ir dėl nemokumo. Tačiau lietuviai ir ten rado perspektyvių verslo nišų. Kaip vieną iš sėkmės pavyzdžių, galima paminėti Baltijos aviacijos akademijos laimėtą valstybinį užsakymą Pakistano tarptautinių avialinijų pilotų mokymams Vilniuje.

Pažiūrėjus į žemėlapią tampa akivaizdu, kodėl Turkija yra multimodalinis transporto ir tranzito srautų mazgas. Tiek verslas, tiek pati valstybė investuoja į logistikos centrų plėtrą šalyje. Lietuva gali ir turi tapti viena iš natūralių jungčių transporto grandinėje, jungiančioje TRACECA koridorių su „Vikingu“.

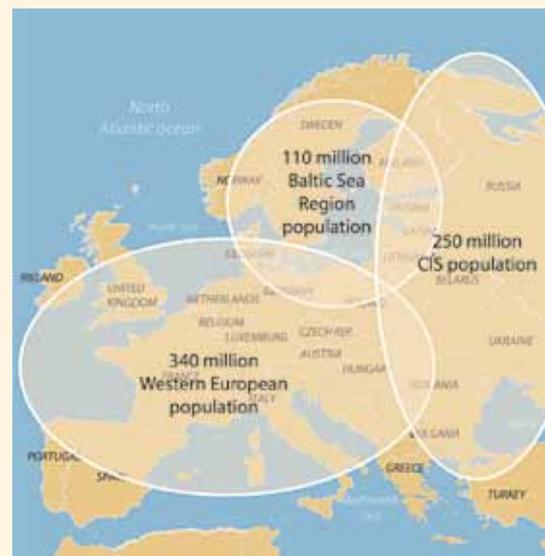
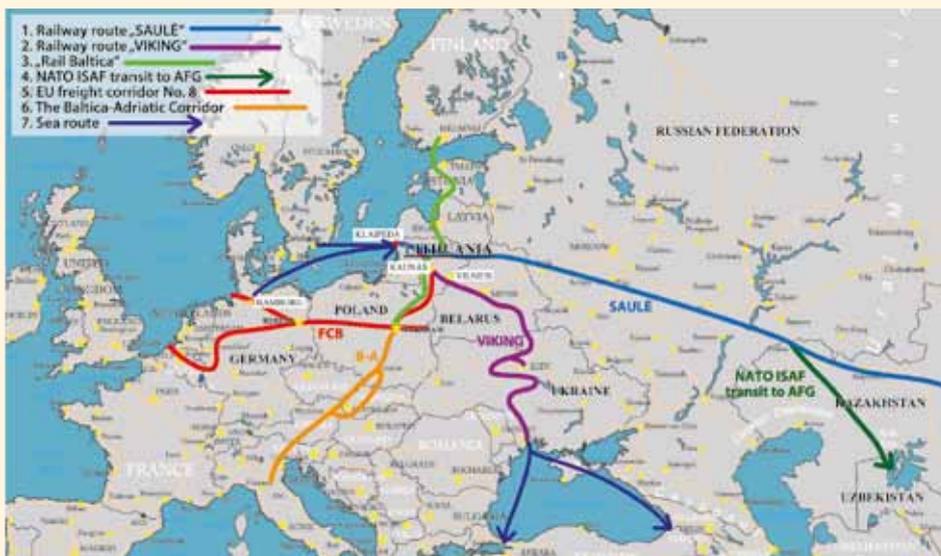
– **Turkijoje vykstančios tarptautinės transporto ir logistikos parodos bei konferencijos sulaukia Lietuvos ambasados dėmesio. Neseniai Izmiere vykusioje 83-iojoje tarptautinėje parodoje, skirtoje logistikos sektoriaus vystymui, dalyvavusi LR ambasada savo stende pristatė konteinerių gabenimo traukiniu „Vikingas“ maršrutą. Dabar esate kviečiamas ir laukiamas transporto ir logistikos parodoje „Logitrans“ Stambule. Ką ambasada pavyksta nuveikti, dalyvaujant tokio masto parodose?**

– Konteinerių gabenimo traukiniu „Vikingas“ maršrutas yra labai perspektyvus. Ypač įvertinant tai, kad užbaigus geležinkelio atšaką Baku–Tbilis–Karsas per Turkiją išaugs tranzitinių krovinių, gabenamų iš Kinijos į Europą TRACECA maršrutu, srautas. Pasiekęs Turkiją krovinių srautas išsiskaidys. Dalis krovinių pasieks Europą pietiniu maršrutu, dalis bus nukreipiama į Centrinės ir Šiaurės Europos šalis. Turime parodyti Turkijos operatoriams, kad mes pasirenę pervežti krovinius „Vikingo“ maršrutu patraukliomis sąlygomis. Jau dabar reikia dėti pastangas, siekiant perimti krovinių, gabenamų iš Baltijos jūros regiono šalių į Juodosios jūros šalis ir per Turkiją į Viduržemio jūros regiono šalis, srautus.

Reikia dirbti ne tik su logistikos įmonėmis, bet ir tiesiogiai su stambiais gamintojais tiek Skandinavijoje, tiek Turkijoje. Tuo pačiu keliu eina ir mūsų konkurentai iš kaimyninių šalių, aktyviai reklamuodami alternatyvius maršrutus. Taigi reikia nuolatos didinti „Vikingo“ matomumą ir patrauklumą. Lyginant su kaimyninių šalių siūlomais alternatyviais maršrutais, „Vikingas“ yra greičiausias ir pigiausias krovinių pervežimo būdas iš Baltijos jūros regiono šalių į Turkiją. Ambasada reklamuoja „Vikingo“ maršrutą ne tik parodose, bet ir susitikimuose su stambiuoju Turkijos uostų (Samsuno, Bursos, Mersino) vadovais, rengia pristatymus šalies spaudoje bei televizijoje, susitinka su konsultacinėmis kompanijomis ir logistikos operatoriais.

– **Įvairiomis progomis ne kartą pabrėžiama, kad Turkija rodo susidomėjimą idėja Lietuvos geležinkelio sukurtą produktą – konteinerinio traukinio „Vikingas“ maršrutą sujungti su „Didžiojo šilko kelio“ arba TRACECA maršrutu. Pastaruoju metu aktyviai aptariama pernai rugsėjį Kinijos Liaudies Respublikos Prezidento Xi Jinping iškelta idėja bendromis pastangomis kurti „Šilko kelio ekonominę juostą“, panašią į tikrąjį senovinį „Šilko kelią“, egzistavusį daugiau nei prieš 2000 metų, ir taip paskatinti bendradarbiavimą tarp Kinijos bei Eurazijos valstybių. Ši koncepcija sulaukė aktyvaus atgarsio Eurazijos regione. Ar „Šilko kelio ekonominė juosta“ gali tapti alternatyva kuriamai Eurazijos Sąjungai? Kokią vietą joje galėtų užimti Lietuvos logistikos projektai?**

– Turkija yra šalis kandidatė į ES. Nors politinė Turkijos integracija į ES stringa, ekonominiai ryšiai tarp ES ir Turkijos plėtojasi labai sparčiai. ES ir Turkijos prekybos apyvarta 2013 m. sudarė 130 milijardų eurų, o tai dešimtytis milijonų tonų krovinių. Prie šio srauto prisideda ir tranzitiniai kroviniai. Tiek Turkija, tiek Kinija braižo perspektyvinius krovinių gabenimo maršrutus. Labai svarbu, kad šių šalių transporto planuose figūruotų Lietuva ir Klaipėdos uostas. Šiose šalyse vyriausybės įtaka verslui labai stipri. Todėl turime dirbti ne tik su laisvoje rinkoje dirbančiais logistikos operatoriais, bet ir su vyriausybiniu sektoriumi. LR susisiekimo ministerija ir AB „Lietuvos geležinkeliai“ 2013 m. pasirašė susi-



tarimus dėl „Vikingo“ maršruto plėtros bei Turkijos prisijungimo. Kaip perspektyvinę jungtį „Vikingo“ maršrutą mato ir TRACECA vadovai. Susitikimo su TRACECA generaliniu sekretoriumi Eduardu Biriukovu metu diskutavome apie galimas „Vikingo“ apkrovas perimant krovinius iš Rytų Kinijos. Pasak generalinio sekretoriaus, šis projektas yra pavyzdinis tarpvyriausybinių susitarimų dėl tarifų ir muitinės procedūrų pavyzdys formuojant naują TRACECA politiką – XXI amžiaus „Šilko kelią“.

Eurazijos Sąjunga gali panaudoti ne tik laisvos rinkos kuriamus pranašumus verslui, bet ir administracinius svetus formuojant preferencijas su vyriausybės aplinka susijusioms įmonėms. Todėl mūsų projektai turi būti pranašesni ne tik konkurencine prasme, bet ir patrauklūs skaidria verslo aplinka.

– Turite Lietuvos verslo konfederacijos Jums skirtą „Verslo ambasadoriaus“ titulą. Kokią Jūsų manymu, vienoje ar kitoje šalyje dirbantys diplomatai gali daryti įtaką verslo santykiams ir verslo plėtrai?

– Iš tiesų, asmeninės ambasadoriaus ir ambasados darbuotojų lobistinės veiklos efektyvumas labai priklauso nuo šalies bei regiono. Rytų ir NVS šalyse ambasados vaidmuo labai ryškus. Verslo santykiams tiesioginę įtaką daro ir politinis dvišalių santykių fonas, netgi asmeniniai aukščiausių valstybės bei vyriausybės vadovų ryšiai. Rytuose dažnai pabrėžiama, kad verslą kuriame su draugais. Tačiau draugu Rytuose greitai netampama. Todėl dažnai Vakarų verslininkams, pradedantiems verslą Rytų rinkose, trūksta kantrybės, ne visi sugeba perimti vietinio mentaliteto subtilybes. Kita vertus, tokie verslo santykiai tampa ilgalaikiais ir sumažina įvairias rizikas įsiliejant į naujas rinkas. Skuboti kontraktai ar padidinti pelnai susiję su aukštesne rizika. Todėl patarčiau Lietuvos įmonėms, dirbančioms NVS ir Rytų rinkose, dažniau apsilankyti ambasadose. Diplomato sukaupia patirtis gali sutrumpinti kelią nuo verslo kontakto iki kontrakto ir apsaugoti nuo galimų klųstelių.

– Pabaigai – asmeniškai klausimas. Neseniai atšventėte jubiliejinį gimtadienį. Nuoširdžiausi sveikinimai! Kokius tikslus keliate sau antrojoje amžiaus pusėje?

– Pirmiausia dėkoju už šiltus sveikinimus. Ilgalaikiai tikslai metams bėgant nekinta. Tačiau diplomatų darbas susijęs su nuolatiniiais iššūkiais sparčiai besikeičiančioje tarptautinėje aplinkoje, į kuriuos reikia laiku reaguoti. Džiaugiuosi, kad susiformavo brandus, profesionalus ir iniciatyvus Lietuvos diplomatų kolektyvas, gebantis dirbti kaip vieninga komanda ir su minimaliais ištekliais efektyviai atstovauti Lietuvą dvišaliuose santykiuose bei įvairiuose tarptautiniuose formatuose. Diplomato darbas reikalauja universalių gebėjimų, nuolatinio kvalifikacijos tobulinimo, kiekviena rotacija yra naujas iššūkis ir gebėjimų patikrinimas. Dar O’Henry rašė apie kelius, kurie mus pasirenka...

– Dėkoju už pokalbį. Ilgiausių metų ir įdomių kelių!

Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė



83-joje tarptautinėje Izmiro parodoje, skirtoje logistikos sektoriaus vystymui, Lietuvos ambasados stende pristatomas konteinerių gabenimo „Vikingu“ maršrutas.



БАНКИ С НОВА ВЫДАЮТ КРЕДИТЫ

Карстен Виберс

Др. Карстен Виберс руководит департаментом морского судоходства «KfW IPEX-Bank». Департамент финансирует все круизные, офшорные и судоходные сектора. Имея ссудный портфель в 18,3 миллиарда долларов США, «IPEX-Bank» является одной из ведущих финансирующих организаций в морском секторе.

Карстен Виберс поступил на службу в «KfW» в 1992 году как менеджер по проектам международного финансового развития. В 1998 году он стал работать в департаменте по судоходству. До этого набирался опыта работы в международных финансовых организациях, агентствах и европейских корпорациях, работал над проектами в Америке, Азии и Африке.

- Др. Виберс, по случаю форума «Ship Finance Forum 2012» Вы говорили о главных проблемах финансирования судов. В этом году форум «Ship Finance Forum» проходит под девизом «Новое начало». Как состояние рынка изменилось для владельцев и банков с 2012 года?

- В целом основные условия для судовладельцев и финансистов улучшились по сравнению с 2012 годом. Мировая экономика восстанавливается. Многие банки привели в порядок свои балансы и снова выдают кредиты. Помимо классического банковского финансирования, покупатели все чаще получают доступ к новым источникам финансирования (например, через рынок долгосрочного ссудного капитала или азиатские лизинговые фирмы), и занимающие выгодное положение компании вновь имеют достаточный доступ к кредитам. Однако перспективы отрасли следует рассматривать более детально, и это легко не для каждого.

Ситуация в торговом судоходстве остается напряженной по причине низких фрахтовых ставок. Учитывая большой портфель заказов, восстановление не может ожидать в среднесрочной перспективе. Давление со стороны конкурентов растет, особенно для малых и средних судоходных компаний. В то же время крупные судоходные компании очищают свой флот от неэффективных судов и таким образом обеспечивают свою долгосрочную конкурентоспособность, их менее масштабные коллеги зачастую не имеют доступа к капиталу, необходимому для инвестирования таких проектов. Многие банки научились на прошлых ошибках и снизили свои аппетиты при жестких требованиях по кредитам, в особенности в торговом судоходстве. Зато в таких секторах судоходства, как в первую очередь круизные судна, нефтяные и газовые офшоры, рынки остались с нормальными чартерными тарифами.

Не только операторы особого тоннажа могут смотреть в будущее с оптимизмом. Немецкая отрасль морских поставок и судостроения, которая зачастую является технологическим лидером на мировом рынке в этих сегментах, также получает прибыли от заказов на строительство новых судов в круизной и офшорной индустрии. «KfW IPEX-Bank» поддерживает этот экономический тренд заказного долгосрочного финансирования немецкого морского экспорта.

- Всемирный конгресс по защите окружающей среды на море (gtec) – будет проводиться как часть SMM 2014. Насколько важны «зеленые» технологии в судоходстве?

- Экологическое регулирование для судоходных операций все больше увеличивается. В прошлом морская отрасль регулировалась меньше по сравнению с наземными отраслями. Была потребность наверстать упущенное, что привело к созданию областей контроля над выбросами и дальнейшему регулированию (например, балластных вод). Поэтому для банков и судоходных компаний особенно важно финансировать и управлять «зелеными» судами, которые могут быть утилизированы во всем мире без ограничений.

- В каком секторе Вы видите наибольший торговый потенциал для немецких верфей и морских поставок?

- Мы видим большой потенциал в немецком экспорте в офшорную нефтяную и газовую отрасли. Большая область и увеличение объема работ в ультра-глубоких водоемах требуют огромных инвестиций в развитие офшорной нефтяной и газовой отраслей. Только в Бразилии более чем 140 миллиардов долларов США потребуются для инвестиций в 2020 году. Большая часть этих инвестиций будет потрачена на суда для добычи, хранения и отгрузки нефти (FPSOs), платформы, прокладку труб и поддержку судов, которые должны соответствовать высочайшим техническим требованиям. Сравнительные технические требования предъявляются к исследованию морских водоемов в Западной Африке, где масштабные инвестиционные программы также были объявлены и где имеется дополнительный торговый потенциал для немецких экспортеров. В то время как ведущие верфи для судов комплексных типов в основном располагаются в Азии, буровое, навигационное оборудование, а также оборудование для обеспечения безопасности зачастую берется из Европы (в основном из Норвегии, Германии, Великобритании и Франции). Немецкое и другое европейское оборудование для

офшорных судов может насчитывать до 60% общей стоимости строительства (плюс стоимость индивидуального проекта до 2-3 миллиардов долларов США для FPSOs). Годовой оборот примерно 400 компаний среди немецкой отрасли судостроения и офшорных поставщиков, насчитывающей 68000 работников, составил 11,7 миллиарда евро в 2013 году, из которых 70% было продано как экспорт согласно ассоциации отрасли VDMA. Это ставит отрасль на первое место в мире по производству и экспорту, а также подчеркивает высокую конкурентоспособность немецких поставщиков в этом капиталоемком секторе, который в огромной мере обусловлен инновациями. Также немецкие верфи получают прибыль от растущего высокого спроса на суда высокого технического уровня и часто способны удовлетворить требования индивидуальных клиентов (таких, как геолого-технические суда, сейсмозазездочные суда и т.д.). В связи с этим немецкие верфи имеют преимущество перед азиатскими верфями, которые стараются генерировать экономии масштаба последствий, сосредотачиваясь на строительстве офшорных судов (особенно буровых судов) и СПГ-танкеров производственной серии.

- Какую роль финансирование экспорта играет в освоении торгового потенциала в офшорной нефтяной и газовой отраслях?

- Суда для офшорной нефтяной и газовой отраслей зачастую являются крупным капиталовложением, и возможность финансирования всегда влияет на решение о закупке. Для оценки финансовых источников стран-экспортеров некоторые покупатели определяют национальные квоты на закупки. В таком случае страна происхождения и соответствующее наличие долгосрочного финансирования вместе с требованиями по качеству и цене влияют на решение о закупке. В то же время в других странах, например, в Норвегии, государственные финансовые организации и отрасль морских поставок успешно сотрудничают на протяжении десятилетий, а сравнительные возможности финансирования через «KfW IPEXBank» в Германии стали доступны только относительно недавнего времени.

- Какие конкретно финансовые возможности «KfW IPEX-Bank» предлагает?

- «KfW IPEX-Bank» усиливает конкурентоспособность немецкой морской судостроительной отрасли и отрасли поставок, предлагая долгосрочное финансирование оборудования для своих конечных потребителей (судоходных компаний или подрядчиков). Этот подход, основанный

на финансировании оборудования, разработан с учетом конкретных особенностей и может покрываться ЕСА или на чисто коммерческой основе, в зависимости от специфики проекта. Минимальный объем финансирования должен составлять приблизительно 30 миллионов долларов США. Вклад «KfW IPEX-Bank» в финансирование не ограничен только немецким оборудованием, но основывается на европейском. Это позволяет нам поддерживать торговую деятельность немецких поставщиков, несмотря на то, что немецкая составная значительно ниже 30 миллионов долларов США за проект (судно или новопостроенный флот). Срок кредитования на финансирование закупки оборудования составит до 12 лет. Мы имеем возможности и знаем, как получить видные роли (такие, как организация международного финансового консорциума) или менее важные роли, такие, как простое участие, которое зависит от немецкой и европейской составной. Общая сумма инвестиций зачастую колеблется от 50 миллионов долларов США до 2 миллиардов долларов США.

- Что могут верфи и поставщики сделать для того, чтобы получить финансирование от «KfW IPEX-Bank» для своих клиентов?

- Проекты большого объема всегда подлежат индивидуальному финансированию. Поставщики и верфи должны провести с нами переговоры о новых проектах как можно раньше, чтобы, если проект является достаточно надежным, мы смогли дополнить и улучшить свое предложение, сообщив о своей заинтересованности в предоставлении финансирования покупателю. Мы также приглашаем покупателей (судоходные компании и подрядчиков) как можно раньше обсудить с нами потенциальные решения финансирования их предстоящего инвестиционного проекта с немецкой составной. Прозрачность со стороны источника потенциала немецкого оборудования для конкретных судов является важной. Технические департаменты судоходных компаний или офшорных подрядчиков зачастую тесно сотрудничают со своими финансовыми департаментами. Спецификации судна, установленные в согласии с верфью, также определяют возможность дополнительных источников финансирования, которые могут быть получены от финансовых организаций стран-поставщиков, содействующих экспорту. Немецкие промышленные объединения в настоящее время составляют списки конкретных мастеров-строителей судов для морской отрасли.

Подготовлено SMM



BANKAI VĖL SKOLINA

Carsten Wiebers



Dr. Carsten Wiebers vadovauja „KfW IPEX-Bank“ Jūrinės industrijos skyriui, teikiančiam finansavimą kruizinio, jūrinio ir laivybos sektoriams. Turėdama 18,3 milijardo JAV dolerių paskolų portfelį „KfW IPEX-Bank“ yra viena svarbiausių institucijų jūriniame sektoriuje. C. Wiebers 1992 m. pradėjo dirbti „KfW IPEX-Bank“ tarptautinio vystymo finansavimo projektų vadovu. Nuo 1998 m. dirba laivybos skyriuje. Į jo ankstesnę darbinę patirtį įeina tarptautinės finansavimo institucijos, agentūros ir Europos korporacijos, kurių projektai įvykdyti Amerikoje, Azijoje bei Afrikoje.

– Dr. C. Wiebers, 2012 m. SMM organizuotame Laivų finansavimo forume kalbėjote apie didelius iššūkius šioje srityje. Šių metų forumo šūkis – „Nauja pradžia“. Kaip pasikeitė rinkos sąlygos laivų savininkams ir bankams nuo 2012 m.?

– Lyginant su 2012 m., pagrindinės sąlygos laivų savininkams ir finansininkams pagerėjo. Pasaulinė ekonomika atsigauna. Daugelis bankų išvalė savo balanso ataskaitas ir vėl skolina. Be klasikinio banko finansavimo, pirkėjai vis labiau vertina naujus finansavimo šaltinius (pavyzdžiui, per kapitalo rinkas ar Azijos lizingo kompanijas). Tvirtai besilaikančios kompanijos turi pakankamai galimybių vėl gauti paskolas. Tačiau į pramonės perspektyvas reikia žiūrėti diferencijuotai, o tai nėra visiems palanku.

Situacija prekybos laivyboje išlieka įtempta dėl žemų krovinių gabavimo tarifų. Atsižvelgiant į užsakymus, negalima tikėtis atsigavimo pereinamoju laikotarpiu. Konkurencinis spaudimas auga, ypač mažoms ir vidutinio dydžio kompanijoms. Didelės laivybos kompanijos atsikrato neefektyvių laivų, taip užsitikrindamos ilgalaikį konkurencingumą. Jų mažesni partneriai dažnai neturi priėjimo prie reikiamo kapitalo investiciniams projektams. Daugelis bankų pasimokė iš praeities klaidų ir dabar turi mažesnę apetitą rizikai, taikydami griežtesnius reikalavimus paskoloms – ypač prekybos laivynė.

Iš kitos pusės, specialiojoje laivyboje – pirmiausia kruizinėje ir naftos bei dujų ofšoruose – rinkos yra nepalies-

tos frachtų užsakymų lygio. Į ateitį žiūrėti optimistiškai gali ne tik specialaus tonažo operatoriai. Vokietijos jūrinis tiekimas ir laivų statybos industrija, kuri dažnai yra technologinės pasaulio rinkos lyderė pagal šiuos segmentus, taip pat turi naudoti iš užsakymų naujų laivų statybai kruizinei ir ofšorinei industrijai. „KfW IPEX-Bank“ remia šią ekonomikos tendenciją finansuoti ilgalaikius individualius projektus Vokietijos jūriniame sektoriuje.

– GMEC – Pasaulio jūrinės aplinkos kongresas – šiemet vyksta kaip SMM dalis. Ar svarbios yra „žaliosios“ technologijos laivyboje?

– Aplinkosaugos reikalavimai laivybos operatoriams vis didėja. Anksčiau, palyginti su sausumos industrija, jūrinė industrija buvo reguliuojama mažiau. Reikėjo vyti – tai atvedė prie emisijų kontrolės ir dar toliau (prie balasto). Bankams ir laivybos kompanijoms ypač svarbu finansuoti „žaliųjų“ laivų, kuriuos be apribojimų galima naudoti visame pasaulyje, eksploatavimą.

– Kokiame sektoriuje matote didžiausią pardavimų potencialą Vokietijos laivų statykloms ir jūriniam tiekėjams?

– Didelį potencialą matome Vokietijos ofšorinėje naftos ir dujų industrijoje. Ilgesnis galiojimo terminas ir didėjantis itin gilių vandens rezervuarų tyrinėjimas reikalauja milžiniškų investicijų į ofšorinės naftos ir dujų infrastruktūros plėtrą. Vien tik Brazilijoje iki 2020 m. reikia inves-

tuoti daugiau nei 140 milijardų JAV dolerių. Didelė šių investicijų dalis teks plūduriuojančios produkcijos sandėliavimui ir ofšoriniams laivams (FPSO), platformoms, vamzdynams bei pagalbiniais laivams, kurie turi atitikti aukščiausius techninius reikalavimus. Panašūs techniniai reikalavimai taikomi ir Vakarų Afrikos ofšorinių rezervuarų tyrinėjimui, kur jau yra paskelbtos didelės investicinės programos. Tai papildomas pardavimų potencialas Vokietijos eksportuotojams.

Dauguma svarbiausių laivų statyklų, statančių kompleksinius laivų tipus, įkurtos Azijoje, o gręžimo, saugos, navigacijos ir atskyrimo įrangą dažnai galima įsigyti Europoje (pirmiausia Norvegijoje, Vokietijoje, JK ir Prancūzijoje). Vokiška ir europinė įranga ofšoriniams laivams sudaro iki 60 proc. visų statybos kaštų (individualaus projekto kaštai – iki 2–3 milijardų JAV dolerių FPSO laivams).

Industrijos asociacijos (VDMA) duomenimis, maždaug 400 Vokietijos laivų statybos ir ofšorinių tiekėjų industrijos kompanijų, kur dirba 68 000 darbuotojų, 2013 m. generavo 11,7 milijardo eurų apyvartą, iš kurios 70 proc. buvo parduota kaip eksportas.

Tai iškelia industriją į aukščiausią poziciją tarptautiniu mastu pagal produkciją ir eksportą bei parodo gerą Vokietijos tiekėjų konkurencingumą šiame kapitalo ir investicijų sektoriuje, kur labai svarbų vaidmenį vaidina inovacijos.

Vokietijos laivų statyklos daug naudos gauna iš nuolatinio aukštos specializacijos laivų poreikio (gręžinių intervencijos laivai, seisminiai laivai ir t. t.). Šiuo požiūriu Vokietijos laivų statyklos pranašesnės už Azijos laivų statyklas, kurios mėgina gauti ekonomiją pagrindinį dėmesį kreipdamos į serijinę ofšorinių laivų statybą (ypač gręžimo laivus) ir SGD tanklaivius.

– Kokį vaidmenį eksporto finansavimas vaidina atidarant pardavimų potencialą ofšorinėje naftos ir dujų industrijoje?

– Laivai, skirti ofšorinei naftos ir dujų industrijai, reikalauja didelių investicijų, o finansavimo galimybė visada turi poveikį apsisprendimui dėl pirkimo. Norėdami įvertinti finansavimo šaltinius iš eksporto šalių, kai kurie pirkėjai iš anksto pasitiksina nacionalines kvotas. Taigi pirkimo sprendimui įtakos turi kilmės šalis ir galimybė gauti ilgalaikį finansavimą, kartu su reikalavimais kokybei bei kainai.

Kitose šalyse, pavyzdžiui, Norvegijoje, valstybės finansinės institucijos ir jūrinio tiekimo industrija sėkmingai finansavimo klausimu diskutuoja

bendradarbiau su „KfW IPEX-Bank“.

– Kokias finansavimo galimybes „KfW IPEX-Bank“ gali pasiūlyti?

– „KfW IPEX-Bank“ skatina Vokietijos jūrinių laivų statybos ir tiekimo industrijos konkurencingumą, siūlydamas ilgalaikį įrangos finansavimą galutiniam klientui (laivybos kompanijai ar rangovams). Toks finansavimo požiūris yra suformuotas ir gali būti dengiamas ECA arba grynai komerciniu pagrindu, priklausomai nuo projekto specifikos. Minimali finansavimo apimtis turi būti apie 30 milijonų JAV dolerių. Nors „KfW IPEX-Bank“ indėlis finansavimui yra neribojamas vokiškai įrangai, tačiau remiasi Europos turiniu. Tai mums leidžia remti Vokietijos tiekėjų veiklą, nežiūrint į tai, kad vokiška dalis bus mažesnė nei 30 milijonų JAV dolerių už projektą (laivą ar naujo laivyno statybą). Paskolos pradinis terminas įrangos finansavimui dalimis būtų 12 metų. Mes turime galimybes ir patirtį, kad galėtume vaidinti deramą vaidmenį, sudarant tarptautinį finansavimo konsorciumą, ar mažesnių vaidmenį, tokį kaip paprastas dalyvavimas, kuris priklauso nuo vokiško ir europietiško turinio. Bendra investavimo suma – nuo 50 milijonų iki 2 milijardų JAV dolerių.

– Ką turi padaryti laivų statyklos ir tiekėjai, kad iš „KfW IPEX-Bank“ gautų finansavimą savo klientams?

– Finansavimas visada skiriamas didelių apimčių projektams. Tiekėjai ir laivų statyklos dėl naujų projektų turėtų kreiptis į mus kaip galima anksčiau. Taigi, jei projektas yra gautinai geras, mes galime prisidėti ir sustiprinti pasiūlymą, pranešdami apie mūsų susidomėjimą teikti finansavimą pirkėjui.

Mes taip pat kviečiame pirkėjus (laivybos kompanijas ir rangovus) aptarti potencialius finansavimo sprendimus būsimam investiciniams projektams su Vokietija kaip galima greičiau. Labai svarbu yra skaidrumas, atrenkant Vokietijos įrangos potencialą tam tikro tipo laivams.

Laivybos kompanijų ar ofšorinių rangovų techniniai skyriai glaudžiai bendradarbiauja su finansų skyriais. Laivo specifikacijos, aptartos kartu su laivų statykla, taip pat nustato papildomo finansavimo galimybę, kuri gali būti parinkta iš eksportą skatinančių finansavimo institucijų ir tiekimo šalių. Vokietijos pramonės asociacijos šiuo metu sudarinėja specifinius pagrindinių laivų gamintojų sąrašus jūrinei industrijai.

Paruošė SMM



ЛИЧНО С КИТАЕМ (2)

Зита Таллат-Кялпшайте

Пекин – город императоров

Эта поездка в Китай не связана с транспортно-логистической выставкой или конференцией, в которых журнал обычно ежегодно принимает участие. На этот раз я отправляюсь в путь по приглашению министерства иностранных дел Китайской Народной Республики.

МИД КНР организует ознакомительные поездки для представителей зарубежных СМИ. Цель этих поездок – через прессу, личное восприятие журналистов показать миру сегодняшний Китай таким, каков он есть. Подобные цели, очевидно, преследуют и ежедневные пресс-конференции, на которых представители министерства отвечают на самые разные вопросы журналистов.

В предлагаемом вашему вниманию дневнике я передаю свои впечатления и несколько деталей из официальной позиции Китая по тому или иному вопросу, которые обсуждались в то время, когда проходила эта двухнедельная поездка. Это лишь небольшой фрагмент из сложной мозаики жизни огромной страны, однако он подлинный.

12 сентября – полет в Пекин

В этом году, когда Китайская Народная Республика отмечает 65-летие, в ознакомительную поездку были приглашены шесть представителей Балтийских стран – Литвы, Латвии и Эстонии. В их числе и международный бизнес-журнал JÜRA MOPE SEA – пожалуй, единственный в Евразии, который уже 15 лет периодически выходит на четырех языках – английском, китайском, русском и литовском.

Из Вильнюса лечу на аэробусе «Аэрофлота». Хотя стыковочного авиарейса на Пекин в московском аэропорту Шереметьево приходится ждать целых шесть часов, полет экономически привлекателен, а российские пилоты не бастуют.

Тем временем в Пекине, в министерстве иностранных дел, проходит традиционная пресс-конференция. Один из вопросов таков:

В: Судя по тому, что президент Си Цзиньпин сказал на встрече с президентом России Владимиром Путиным, Китай должен проявлять больше симпатий к России, Китай и Россия должны протягивать друг другу руку помощи, поскольку обе страны сталкиваются с внешними вызовами. Согласен ли Китай с этим?

О: Президент Си Цзиньпин встречался с президентом России Владимиром Путиным 11 сентября в Душанбе. Президент Си отметил, что Китай хочет сохранить тесные связи с Россией, поощряет взаимовыгодную помощь и открытость, протягивает руку помощи в борьбе с внешними рисками и вызовами и, соответственно, настроен на развитие и обновление

этих связей. Как вы видите из мотивации и стратегического руководства двух глав, Китай и Россия придерживаются личных обменов мнениями и контактов на высшем уровне, продолжают высказываться за практическое сотрудничество в разных сферах и сохраняют тесные контакты и сотрудничество по важным международным и региональным вопросам. И Китай, и Россия являются постоянными членами Совета Безопасности ООН. Добра соседские китайско-российские отношения и поддержание тесных стратегических консультаций и сотрудничества не являются лишь уважительным поведением в стремлении к развитию обеих стран, но и важны для мира, стабильности и мирового развития.

С пресс-конференции в МИДе КНР 12 сентября 2014 г.

13 сентября. Запретный город и хутонги

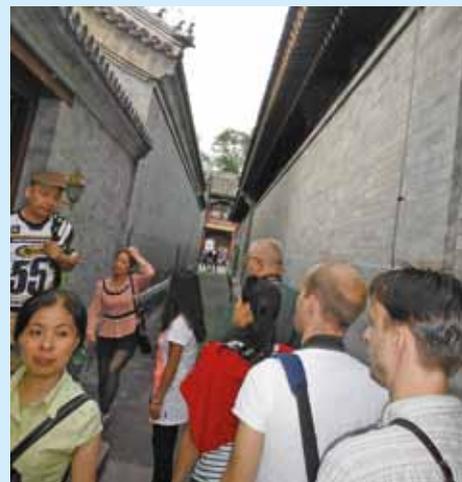
В древний город императоров, история которого насчитывает свыше 3000 лет, в легендарную столицу, откуда управление Китайским государством велось почти тысячу лет, я приехала уже не впервые. Сначала познакомилась с ним по книгам. Когда впервые увидела Запретный город, то ходила здесь, словно по давно знакомым местам, находя хорошо знакомые по романам дворцы и храмы с романтическими названиями, места, где бывали император, его жены и наложницы, алтари и ворота, в которые нельзя было заходить простым смертным. Каждая ступенька, скульптура, гранитная глыба на площади рассказывают об истории гордого и величественного



народа, которую может услышать и понять лишь желающий этого. Каждый раз открываешь и узнаешь здесь что-либо новое.

Пекин встречает приятной прохладой конца лета и легким ветерком. Приятно любоваться видами, когда от канала Запретного города можешь видеть изумительный храм, возвышающийся на холме на другой стороне города.

На трехколесных велосипедах с рикшами облетаем старую часть Пекина – хутонги. Это лабиринты из узких улочек, закрытых дворики и одноэтажных жилых строений, которые местные жители называют «настоящим Пекином». Довелось бывать здесь до реконструкции, которая была проведена в ходе подготовки к летним Олимпийским играм. На старинных улочках с трудом могли разминуться два человека. После реконструкции они заметно расширились, и в быт обитателей хутонгов пришло больше цивилизации, место которой все чаще уступает древнее наследие. Теперь здесь центр искусства, ремесел, туриз-



В: По приглашению Генерального секретаря ООН Пан Ги Муна вице-премьер Государственного совета Чжан Гаоли в качестве специального представителя президента Си Цзиньпина примет участие в саммите ООН по вопросам климата, который пройдет в штаб-квартире ООН в Нью-Йорке. Какие цели стоят перед Китаем, направляющим вице-преьера на эту встречу?

О: В настоящее время Китай делает прогресс в развитии экологии и стремится извлечь выгоды и надежды для обеих сторон пути развития, нацеленный на экономическое развитие. Китай намерен бороться с изменением климата, поскольку это соответствует реалиям страны. Участие вице-преьера Чжан Гаоли в качестве специального посланника президента Си Цзиньпина прекрасно демонстрирует, что Китай уделяет большое внимание борьбе с изменением климата и данному саммиту. Китай и впредь будет играть конструктивную роль в этом саммите, на котором вице-премьер Чжан Гаоли сделает основной доклад и подробно изложит позицию Китая и меры для активного решения проблем изменения климата. На саммите Чжан Гаоли встретится с Генеральным секретарем ООН Пан Ги Муном и главами некоторых стран. Китай рассчитывает присоединиться к положительным результатам саммита международного сообщества и подключиться к международному сотрудничеству по вопросам изменения климата.

С пресс-конференции в МИДе КНР 12 сентября 2014 г.

ма. Сам быт жителей хутонга становится объектом туризма, то есть источником существования, а старые жители хутонгов, унаследовавшие это место от своих отцов и дедов, являются интереснейшими экспонатами для туристов.

В хутонгах мы любуемся особняком принца Гуна Мансиона, который словно повторяет Запретный город, только в значительно меньших масштабах. Особняк принца Гуна, представителя последней династии Цин (1644–1912), считается одной из самых элегантных императорских резиденций. Мы слушаем уличных музыкантов, играющих на разных инструментах, наслаждаемся прохладой, исходящей от воды и ветвистых деревьев.

Злобный смог опустится на Пекин через месяц, в начале октября, когда концентрация опасных вредных веществ в воздухе в пятнадцать раз превышает стандарты Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), когда в окутанном смогом Пекине просто невозможно выйти на улицу без защитной маски, когда нельзя рассмотреть

здания. Даже движение на улицах становится опасным, и в столице Китая с населением свыше 20 миллионов человек приходится объявить второй, так называемый оранжевый, уровень опасности. Обычно загрязненность воздуха в Пекине в дневное время превышает стандарты ВОЗ почти в пять раз. Прекрасный, изумительный Пекин считается, к сожалению, одним из наиболее загрязненных городов мира.

15 сентября в министерстве иностранных дел: возможности сотрудничества Китая и Балтийских стран

Встреча в министерстве иностранных дел КНР – важнейшее и ответственнейшее мероприятие этого визита. Нас принимает руководитель департамента по делам Европы МИДа Ци Мэй со своей командой. Она подчеркивает, что растущий экономически быстрыми темпами Китай является современным, светским государством. Проводимая в Китае в последние десятилетия политика реформ и открытости дала великолепные плоды. Картина Китая, высвободившего мышление и пропагандирующего гармонию общества, кардинально меняется. Он открыт для равноценного сотрудничества с большими и малыми странами.

Кажется, тот факт, что все три Балтийские страны вместе взятые по численности населения равны лишь одному китайскому городу среднего размера, не вызывает никаких неудобств и комплексов при двустороннем сотрудничестве. Ци Мэй видит неиспользованные возможности в сфере туризма, культуры. По ее мнению, туристический обмен мог бы быть намного интенсивнее. Жители Китая и Балтийских стран довольно-таки мало знают друг о друге. В Китае имеется множество интересных объектов, которые в основном посещают сами китайцы, а мировому туризму они почти неизвестны. Это могут быть маршруты и культурного наследия древнего Китая, и традиционной китайской медицины, и невероятно разнообразного ландшафта.

Ци Мэй живо интересуется, какие интересы могут быть у Балтийских стран в Китае.

Проект «Синергия бизнеса, науки и искусства»

Интересы Литвы в Китае достаточно подробно изложены в 5-м номере журнала JURA MOPE SEA, немалое количество экземпляров которого я привезла в Китай. Итак, я представляю журнал

и его стремление прокладывать мосты сотрудничества между Европой и Азией. Ци Мэй и других участников беседы заинтересовывает то, что в Китай я приехала с конкретным предложением о сотрудничестве, которое представляю как проект «Синергия бизнеса, науки и искусства», осуществляемый журналом уже третий год. Идеи этого проекта, изложенные на китайском и английском языках, вручаю Ци Мэй. Предлагаю претворить проект в жизнь в Китае. Ци Мэй обещает, что департамент по делам Европы МИДа внимательно рассмотрит предложение.

Экономический пояс Шелкового пути и Морской Шелковый путь XXI века

Не остается без внимания и тема Шелкового пути, который в последнее время носит несколько названий.

Шелковый путь, истоки которого уходят корнями во 2-й век до н.э., до сих пор интересен Азии и Европе.

Провозглашенная в сентябре прошлого года идея президента Китая Си Цзиньпина о создании Экономического пояса Шелкового пути совместными усилиями оживила евразийское региональное сотрудничество. В Европе послышались рассуждения, что Экономический пояс Шелкового пути, цель которого – стимулировать сотрудничество между Китаем и другими азиатскими государствами, создавать свободные торговые экономические зоны, охватывающие Китай и евразийские страны с населением свыше трех миллиардов человек, может одержать победу в конкурентной борьбе с протежируемой Россией идеей Евразийского союза. Тем более что переход от идей к делу идет ускоренными темпами. За один год подготовлены концепция и стратегическое планирование нового проекта, началось осуществление конкретной идеи. ▶

В: Считаете ли вы, что Индия поддержит и присоединится к предложению Китая создать Морской Шелковый путь XXI века и Экономический пояс Шелкового пути?

О: В прошлом году президент Си Цзиньпин предложил вооружиться стратегическим мышлением при создании Экономического пояса шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века, точнее, продолжать углубление выгодного взаимного сотрудничества, стремясь вперед к совместному развитию и воплощая в жизнь совместное благополучие. В истории Шелкового пути много раз говорилось о мирном сосуществовании и выгодном для всех стран сотрудничестве между Китаем и его соседями. Входя в новый исторический этап, сотрудничество с соседями мы интегрируем в структуру Шелкового пути, стремясь еще более обогатить долгосрочное дружеское и взаимовыгодное сотрудничество и придать ему новый импульс, чтобы все страны получили выгодный результат на пути к общему развитию и ощутимой выгоде для людей.

С пресс-конференции в МИДе КНР 18 сентября 2014 г.





15 сентября, в то самое время, когда наша группа представителей Балтийских стран беседовала с руководителем департамента по делам Европы министерства иностранных дел Китая, в столице Синьцзян-Уйгурского автономного региона Северо-Западного Китая Урумчи открылась 4-я международная китайско-евразийская выставка, тема и основной вопрос повестки которой – «Открытость и сотрудничество при создании Экономического пояса Шелкового пути». На мероприятие прибыли около 25 тыс. участников из Китая, представители 60 зарубежных государств и четырех международных организаций. В нем приняли участие вице-премьер Китая Ван Ян, премьер-министр Казахстана Карим Масимов, премьер-министр Киргизии Джоомарт Оторбаев, заместитель председателя парламента Грузии Звиад Дзидзигури.

В это же время президент Китая Си Цзиньпин продолжает поездку по четырем государствам Азии: Таджикистану, Мальдивам, Шри-Ланке и Индии. 15 сентября Си Цзиньпин встречается с главой Мальдивского государства Абдулло Ямином. В обнародованном после встречи коммюнике говорится, что стороны договорились о создании совместными усилиями Морского Шелкового пути XXI века и, пользуясь этой возможностью, об укреплении сотрудничества в таких областях, как морская экономика, морская безопасность, изучение океанов, экология и првенция несчастных случаев.

Главы всех четырех организаций изъявили желание и готовность вместе с Китаем участвовать в проектах Морской Шелковый путь XXI века и Экономический пояс Шелкового пути, тесными связями соединить страны Азии. В ходе визита Китай с Таджикистаном, Мальдивами, Шри-Ланкой и Индией подписали свыше 60 договоров о сотрудничестве.

По завершении этого визита на 14-м заседании глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества (ШОС) было подчеркнуто, что первый визит президента Китая Си Цзиньпина в азиатские страны открыл новую страницу в истории добрососедских отношений, дружбы и сотрудничества между Китаем и другими странами Азии, что начинается новый процесс прокладки Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI века, который будет тесно связан со стратегией развития упомянутых стран.

Забегая вперед, скажу, что в конце поездки нам, представителям Балтийских стран, были вручены анкеты с несколькими вопросами. Один из них – что мы думаем о выдвинутой президентом Си Цзиньпином идее Экономического пояса Шелкового пути и каким образом наши страны могли

бы принять активное участие в этом проекте.

Я ответила, что, в частности, журнал JŪRA MOPE SEA с самого начала своего существования уже 15 лет анализирует историю Великого шелкового пути, существующую ситуацию и перспективы и готов активно делать это и впредь.

А ответ на вопрос о позиции моей страны Литвы пришел уже во время написания данной статьи.

Как сообщили представители Министерства транспорта и коммуникаций Литвы, 21–23 октября в работе проходящей в китайском портовом городе Ляньюньгане, провинция Цзянсу, выставке и конференции Экономический пояс Шелкового пути принимает участие и делегация Литвы. Выставку вместе с главами округа Ляньюньган открыл вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы Арияндас Шлюпас.

Руководители округа Ляньюньган заявили, что Китай рассчитывает на более интенсивное сотрудничество с целью соединения европейского и азиатского континентов. Создание единой транспортной системы, соединяющей страны Балтийского моря и Тихого океана и проходящей через территорию Литвы, было бы особенно важным, поскольку для осуществления идеи Нового шелкового пути важно сотрудничать с надежными и амбициозными партнерами.

Вице-министр транспорта и коммуникаций Литвы отметил, что Новый шелковый путь является основой процесса интеграции, а логистика и транспорт – существенной частью этого этапа. Цель Литвы в этом процессе – при помощи единой транспортной системы соединить европейский и азиатский континенты. Литва отличается мотивированной рабочей силой и развитой современной инфраструктурой, современными проектами, оказывающими влияние на весь регион, поэтому может и должна стать сильной опорной точкой Нового шелкового пути в Европе.

Масштабы «People's daily»

На тот же день был намечен другой важный визит – в редакцию крупнейшей газеты Китая, расположенную в восточной части города в центре делового района. Наш микроавтобус въезжает на строго охраняемую территорию, подобную городу в городе, в котором великолепно сочетаются зелень и небоскребы. Точнее, один небоскреб – впечатляющее творение архитектора, профессора Юго-Восточного университета провинции Цзянсу Чжоу Ци (Zhou Qi), который в конкурсе на возведение этого строения в 2009 году соперничал с четырьмя архитектурными компаниями и выиграл его. Это здание является главной штаб-квартирой газеты «Жэньминь жибао», или «People's daily».



Еще в прошлом году по его поводу в Пекине ходили забавные истории, а в интернете бурлили страсти. Здание офиса солидного государственного издания люди стали называть «колоссальным фаллосом». И действительно, строящийся небоскреб с одного ракурса выглядел провокационно. Интернет-порталы были завалены снимками строящегося объекта и всевозможными фотомонтажами и шуточками на эту тему. Под огонь виртуальных насмешек попало и здание бюро китайского телеканала CCTV, спроектированное архитектором Ремом Колхасом, которое люди прозвали «гигантскими подштанниками». Фотомонтаж этих двух зданий в СМИ действительно вызывал улыбку. Уважаемому профессору архитектуры Чжоу Ци пришлось в общественном виртуальном пространстве излагать тонкости замысла и объяснять интернавам, что такой оптический обман вызывает незавершенное строительство, леса и определенный ракурс. Но когда работы будут закончены и леса будут сняты, люди перестанут видеть здание так, как видят сейчас, сказал Чжоу Ци. И он оказался совершенно прав. Завершенное в начале этого года, 150-метровое здание бюро «People's daily» сложной конструкции стало одним из самых впечатляющих небоскребов Китая.

Не меньше здания впечатляет и сама история «People's daily». Газета, издание которой было начато 15 июня 1946 года в скромном провинциальном помещении, уже в марте 1949-го переселится в столицу и попадает в самый центр жизни Китая.

«Жэньминь жибао» довелось быть очевидцем и летописцем «Культурной революции», событий на площади Тяньаньмэнь и других сложных событий жизни страны, посредником между властями и людьми.

Сегодня «People's daily» – мощная, контролируемая государством информационная индустрия, формирующая общественное мнение и оказывающая влияние не только на жителей Китая, но и на мировое сообщество. Основной пакет «People's daily» принадлежит государству, 28 процентов – частным акционерам. Здесь работает 2500 человек. Продукция «People's daily» издается тиражом в несколько миллионов экземпляров на китайском и на восьми иностранных языках – английском, японском, французском, испанском, русском, арабском, казахском, корейском, а также на семи этнических языках. Интернет-версия ежедневной газеты выходит на 15 языках.

По оценке ЮНЕСКО, «People's daily» входит в десятку наиболее авторитетных и влиятельных газет мира.

Журналу JŪRA MOPE SEA и до гораздо более скромных масштабов требуется пройти очень

долгий путь. Но, как учат древние мудрецы, дорогу осилит идущий.

16 сентября. Пекинское метро

День начинается в пункте управления и контроля Пекинского метрополитена. Немного жаль, что на этот пункт мы прибыли не на метро, а на микроавтобусе, на котором в течение трех дней изучали Пекин и преодолевали все его пробки. При знакомстве с системой Пекинского метро пригодились бы свежие впечатления.

Архитектура здания контрольного центра напоминает и даже немного повторяет схему линий Пекинского метрополитена. Внутри в глаза бросается чистота и порядок (позднее с этой приметой мы столкнемся и в других китайских компаниях). При входе в основное огромное округлое помещение надо встать на некий довольно простой аппарат, и он моментально надевает на ваши ноги синие пластиковые мешочки, такие же, какие используются в аэропортах, когда пассажир для проверки безопасности обязан разуться. Разница в том, что в аэропортах в ходе проверки это происходит очень хаотично, неудобно для пассажиров и занимает много времени, а здесь процедура производится мгновенно. Так, может, аэропортам следует приобрести такие аппараты?

В центре управления и контроля все Пекинское метро как на ладони. Операторы могут видеть на экранах каждую станцию метрополитена, каждый поезд и, по сути, каждого человека. Поэтому не забывайте улыбаться в метро: за вами наблюдают и вас фиксируют видеокamеры. При необходимости это позволяет принимать оперативные решения и производить необходимые действия. Все это делается здесь, в центре управления и контроля.

Возле экранов сидит не так много людей. Они сосредоточены, углублены только в свою работу, ни малейшим движением не проявляют никакого любопытства к посетителям. То же самое я заметила в редакции «People's daily». И там, и здесь с нами очень профессионально и внимательно общаются встречающиеся и сопровождающие нас лица. Все остальные просто сосредоточенно выполняют свою работу. Сопровождающая сотрудница предупреждает, что в этом помещении фотографировать запрещено.

Строительство Пекинского метро было начато в 1965 году. Первая 24-километровая ветка открыта 1 октября 1969 года. Это была первая линия метро в Китае.

Развитие столичного метро заметно активизировали прошедшие в Пекине в 2008 году летние Олимпийские игры. В ходе подготовки к ним были построены новые линии и станции метро. До 2013 года сеть Пекинского метрополитена составляли 17 линий, 456 км путей и 227 станций. В течение дня услугами метро пользуется примерно 9,75 миллиона пассажиров. В июле прошлого года был побит рекорд – 11,05 миллиона пассажиров.

Пекинское метро развивается ускоренными темпами. В последнее время по протяженности путей оно превосходит Шанхайское метро и, как говорят представители этой компании, собирается превзойти такие гигантские системы, как метро Лондона, Нью-Йорка, Москвы и Токио. До 2015 года планируется иметь 19 линий и 708 км путей, а к 2020-му – 1050 км путей.



Сопровождающая нас сотрудница с гордостью подчеркивает, что Пекинское метро наиболее ориентировано на человека – в Пекине самые дешевые в мире билеты на метро. Цена билета – 2 юаня.

Красный театр и кун-фу

Впечатления от визита в Пекин увенчал спектакль кун-фу в Красном театре.

Не секрет, что женщина в красном платье на банкете не останется без внимания, но здание, сверкающее ярко-красным цветом в черной ночи, из которого доносятся звуки барабана, вызывает особые эмоции.

Первый спектакль кун-фу был показан 15 июля 2004 года. За десять лет театр получил множество наград и заслужил признание в мире.

Кун-фу – это смесь традиционных китайских боевых искусств и современного театра, в котором переплетаются легенда, музыка, балет и, разумеется, великолепно тренированные тела. Как и Пекинская опера, акробатическое шоу, театр кун-фу в Китае является одним из самых популярных и любимых зрелищ. Экзотические спектакли, несомненно, привлекают и группы туристов. Хотя билеты на эти спектакли стоят недешево – от 200 юаней на самых дальних местах до 880 в VIP-рядах, их надо приобретать заранее. Во время сезона проходят два спектакля в день, и зал Красного театра, находящегося недалеко от Храма Неба, бывает полон.

Спектакль «Легенда о кун-фу» никого не оставляет равнодушным. Трудно поверить в происходящее на сцене, однако приходится признать, что это безумно фантастическое проявление физических и духовных возможностей человека.

Ассоциация сценических искусств Китая: язык искусства от сердца к сердцу

Границы государств, языковые и культурные барьеры легче всего, пожалуй, преодолевает искусство, поскольку язык искусства идет от сердца к сердцу.

В Ассоциации сценических искусств Китая мы убеждаемся, что искусство Балтийских стран и других стран Восточной Европы в Китае желанно, понятно и ценимо. Вице-президент ассоциации Пань Янь, исполнительный вице-председатель Чжу Кенинг и глава отдела внешней политики Джонатан Сунь знакомят с деятельностью ассоциации и проектами сотрудничества. Они говорят, что в Китае хорошо известны такие коллективы, как камерный хор Эстонской филармонии, традиционная и современная эстонская му-

зыка, песни латвийского композитора Раймонда Паулса и их исполнители, латвийские рок-опера и национальный балет, литовские квартет им. М.-К.Чюрлениса, Балтийский гитарный квартет, театр Оскараса Коршунюваса, джаз и народная музыка, коллективы других стран Восточной Европы. В ноябре 2014 года Ассоциация сценических искусств Китая организует фестиваль искусств Балтийских стран в Китае. Выступления эстонских, латвийских и литовских коллективов проходят на сценах Пекина, Шанхая, Тяньцзиня, Цзинаня, Суйчжоу, Гуанчжоу, Сианя.

В такой обстановке, принимая участие в беседе с главами ассоциации, мне приятно и легко представить проект журнала JŪRA MOPE SEA «Синергия бизнеса, науки и искусства», художественная часть которого – персональная выставка известного литовского скульптора Витаутаса Бальсиса в Китае. Ее вместе с партнером, галереей «Parko galerija», журнал предлагает провести в одном из мегаполисов Китая. Внимательно выслушав идеи проекта, главы Ассоциации сценических искусств обещают передать эту информацию своим коллегам, работающим со скульпторами.

Еще не успев вернуться из Китая, получаю предложение о сотрудничестве. Международная ярмарка искусств в Гуанчжоу приглашает еще в этом декабре представить литовское искусство на этом, одном из крупнейших в мире, проходящем уже в 18-й раз мероприятии, в котором принимает участие свыше 20 стран мира, более 200 агентств. На этой международной ярмарке представляется свыше 20 000 различных произведений искусства.

Для подготовки к этому мероприятию, видимо, не хватит времени, но о Международной ярмарке искусств в Гуанчжоу будущего года стоит серьезно подумать.

17 сентября. Путешествие в провинцию Ганьсу

Ранним утром покидаем Пекин. Нам предстоит полет в Дуньхуан, расположенный в провинции Ганьсу. Также мы посетим Цзюцюань и Ланьчжоу. О впечатлениях от этого края пустынь и гор, через который простирался Великий шелковый путь, и о Шанхае, где мы завершим это великолепное путешествие, я расскажу в следующем номере журнала уже в 2015 году. ■





ASMENIŠKAI SU KINIJA (2)

Zita Tallat-Kelpšaitė

Pekinas – imperatorių miestas

Ši kelionė į Kiniją nėra susijusi su transporto ir logistikos paroda ar konferencija, kur paprastai žurnalas kasmet dalyvauja. Pastarąjį kartą į kelionę vykstu Kinijos Liaudies Respublikos užsienio reikalų ministerijos kvietimu. KLR užsienio reikalų ministerija rengia pažintines keliones užsienio šalių žiniasklaidai. Šių kelionių tikslas – per žiniasklaidą, asmeninį žurnalistų potyrį parodyti pasauliui šiandieninę Kiniją tokią, kokia ji yra. Panašių tikslų, matyt, siekiama ir kasdien rengiamomis spaudos konferencijomis, kur ministerijos pareigūnai atsako į pačius įvairiausių žurnalistų klausimus.

Šiame dienoraštyje pateikiu savo įspūdžius ir keletą detalių iš oficialios Kinijos pozicijos vienu ar kitu klausimu, kurie buvo aptariami šios dviejų savaitių kelionės metu. Tai tik mažas fragmentas iš sudėtingo didžiulės šalies gyvenimo mozaikos, tačiau jis yra tikras.

Rugsėjo 12 d. Skrydis į Pekiną

Šiomet, Kinijos Liaudies Respublikai švenčiant 65-ąsias metines, buvo pakviesti šeši Baltijos šalių – Lietuvos, Latvijos ir Estijos – atstovai. Tarp jų ir tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA, bene vienintelis Eurazijoje jau 15 metų periodiškai leidžiamas keturiomis – anglų, kinų, rusų ir lietuvių – kalbomis.

Iš Vilniaus skrendu „Aeroflot“ oro linijų lėktuvu „Airbus“. Nors jungiamojo skrydžio į Pekiną Maskvos Šeremetjevo oro uoste tenka laukti šešias valandas, skrydis yra ekonomiškai patrauklus, o Rusijos lakūnai nestreikuoja.

Tuo metu Pekine, Užsienio reikalų ministerijoje, vyksta tradicinė spaudos konferencija. Vienas iš klausimų yra toks:

K: Sprendžiant iš to, ką Prezidentas Xi Jinping pasakė susitikime su Rusijos Prezidentu Vladimiru Putinu, Kinija turėtų rodyti daugiau simpatijų Rusijai, šios dvi šalys turėtų siūlyti viena kitai pagalbos ranką, nes abi susiduria su išoriniais iššūkiais. Ar Kinija su tuo sutinka?

A: Abiejų šalių prezidentai susitiko Dušanbėje rugsėjo 11 d. Prezidentas Xi Jinping pažymėjo, kad Kinija nori išlaikyti artimus ryšius su Rusija, skatina abipusę paramą ir atsivėrimą, tiesia pagalbos ranką kovoje su išorine rizika bei iššūkiais ir atitinkamai suvokia plėtrą bei atsinaujinimą. Kaip matote iš dviejų vadovų motyvacijos ir strateginio vadovavimo, Kinija ir Rusija laikosi asmeninių aukšto lygio mainų ir kontakto, pasisako už praktinį bendradarbiavimą įvairiose srityse bei išlaiko artimus ryšius ir bendradarbiavimą svarbiais tarptautiniais bei regioniniais klausimais. Ir Kinija, ir Rusija yra

nuolatinės JT Saugumo Tarybos narės. Geri šalių santykiai yra ne tik pagarbus elgesys siekiant abiejų šalių plėtrą, bet ir reikšmingi taikai, stabilumui ir pasaulio vystymuisi.

Iš KLR užsienio reikalų ministerijos spaudos konferencijos 2014 m. rugsėjo 12 d.

Rugsėjo 13 d. Uždraustasis miestas ir hutongai

Senajame imperatorių mieste, kurio istorija siekia 3000 metų, legendinėje sostinėje, iš kurios Kinijos valstybė buvo valdoma beveik 1000 metų, lankausi nebe pirmą kartą. Pirmiausia jį pažinau iš knygų. Kai pirmą sykį pamačiau Uždraustąjį miestą, vaikščiojau čia, tarsi po seniai žinomą vietą, atradama iš romanų gerai pažįstamus rūmus ir šventyklas romantiškais pavadinimais, imperatoriaus, jo žmonų ir sugulovių buveines, aukojimų vietas ir vartus, pro kuriuos nevalia buvo įžengti paprastiesiems mirtingiesiems. Kiekvienas laiptelis, skulptūra, granito luitas aikštėje pasakoja iškilios ir didingos tautos istoriją, kurią gali išgirsti ir suprasti tik to norintis. Kiekvieną kartą čia atrandi ir sužinai kažką naujo.

Pekinas pasitinka malonia vasaros pabaigos vėsa ir lengvu vėjelio. Gera grožėtis vaizdais, kai nuo Uždraustųjų rūmų kanalo kitoje miesto pusėje gali matyti ant kalvos stūksančią nuostabią šventyklą.

Rikšų minamais triračiais aplekiame Pekino senamiestį – hutongus. Tai – siaurų gatvelių, uždarytų kiemų ir vienaaukščių gyvenamųjų pastatų labirintai, vietinių gyventojų vadinami „tikruoju Pekinu“. Teko čia vaikščioti prieš rekonstrukciją, kuri buvo atlikta rengiantis olimpinėms vasaros žaidynėms. Senosiose gatvelėse sunkiai prasilenkdavo



du žmonės. Po rekonstrukcijos jos gerokai praplėtė ir į hutongų gyventojų buitį atėjo daugiau civilizacijos, kuriai vietą vis labiau užleidžia senovės paveldas. Dabar čia – menų, amatų, turizmo centras. Pati hutongų gyventojų buitis tampa turizmo objektu ir pragyvenimo šaltiniu, o senieji hutongų gyventojai, šią vietą paveldėję iš savo tėvų ir protėvių, yra įdomiausi eksponatai turistams.

Hutonguose grožimės princo Kung Mansion rūmais, kurie tarsi pakartoja Uždraustąjį miestą, tik kur kas mažesniu masteliu. Paskutinės Čing (Qing) dinastijos (1644–1912) princo Kung rūmai laikomi viena elegantiškiausių imperatoriškų rezidencijų. Klausomės įvairiais instrumentais grojančių gatvės muzikantų, mėgaujamės vandens bei medžių paunksmės teikiama vėsa.

Piktasis smogas ant Pekino nusileis po mėnesio, spalio pradžioje, kai pavojingų kenksmingų medžiagų koncentracija ore penkiolika kartų viršijo Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) standartus, kai smogo užtemdytame Pekine ne tik nega-

K: Jungtinių Tautų generalinio sekretoriaus Ban Ki-moon kvietimu, Valstybės tarybos vicepremieras Zhang Gaoli, kaip specialusis Prezidento Xi Jinping pasiuntinys, dalyvaus Jungtinių Tautų viršūnių susitikime klimato klausimais, kuris vyks JT būstinėje Niujorke. Kokie yra Kinijos siekiai siunčiant vicepremierą dalyvauti šiame susitikime?

A: Šiuo metu Kinija daro pažangą ekologijos plėtroje ir nori tyrinėti abiem pusėm naudingą ir tvarų vystymosi kelią, siekiant ekonominės plėtrą. Vicepremiero Zhang Gaoli, kaip specialiojo Prezidento Xi Jinping pasiuntinio, dalyvavimas puikiai demonstruoja, kad Kinija skiria didelį dėmesį kovai su klimato kaita. Kinija ir toliau vaidins konstruktyvų vaidmenį šiame viršūnių susitikime, kuriame vicepremieras Zhang Gaoli padarys pagrindinį pranešimą ir išsamiai išdėstys Kinijos poziciją bei priemones, aktyviai sprendžiant klimato kaitos problemas. Viršūnių susitikimo metu Zhang Gaoli susitiks su JT generaliniu sekretoriumi Ban Ki-moon ir kai kurių šalių vadovais. Kinija tikisi prisijungti prie tarptautinės bendrijos viršūnių susitikimo teigiamų rezultatų ir prisidėti prie tarptautinio bendradarbiavimo klimato kaitos klausimais.

Iš KLR užsienio reikalų ministerijos spaudos konferencijos 2014 m. rugsėjo 12 d.



lėjai išeiti į gatvę be apsauginės kaukės, įžiūrėti pastatų, net eismas gatvėse tapo pavojingas, ir daugiau nei 20 milijonų gyventojų turinčiai Kinijos sotinei teko paskelbti antrą, arba vadinamąjį oranžinį aukštą pavojaus laipsnį. Paprastai oro užterštumas Pekine dienos metu PSO standartus viršija beveik penkis kartus. Gražusis, nuostabus Pekinas laikomas, deja, vienu labiausiai užterštų pasaulio miestų.

Rugsėjo 15 d. Užsienio reikalų ministerijoje: Kinijos ir Baltijos šalių bendradarbiavimo galimybės

Susitikimas KLR užsienio reikalų ministerijoje – svarbiausias ir atsakingiausias šio vizito renginys. Mus priima šios ministerijos Europos reikalų departamento vadovė Qi Mei su savo komanda. Ji pabrėžia, kad ekonomiškai sparčiai auganti Kinija yra šiuolaikiška, pasaulietiška valstybė. Pastaruosius dešimtmečius Kinijoje vykdoma reformų ir atvirumo politika davė puikių vaisių. Išlaisvinusios mąstymą ir propaguojančios bendruomenės harmoniją, Kinijos vaizdas kardinaliai keičiasi. Ji yra atvira lygiaverčiam bendradarbiavimui su didelėmis ir mažomis šalimis.

Atrodo, kad tai, jog visos trys Baltijos šalys kartu sudėjus gyventojų skaičiumi teprilygsta vienam vidutinio dydžio Kinijos miestui, nesukelia jokių nepatogumų ir kompleksų tarpusavio bendradarbiavimui. Qi Mei mato neišnaudotas galimybes turizmo ir kultūros srityje. Jos manymu, turizmo mainai galėtų būti kur kas intensyvesni.



Kinijos ir Baltijos šalių žmonės gana mažai žino vieni apie kitus. Kinija turi galybę įdomių objektų, kuriuos daugiausia lanko patys kinai, o pasaulio turizmo maršrutuose jie beveik nežinomi. Tai galėtų būti ir senojo Kinijos kultūros paveldo, ir tradicinės kinų medicinos, ir labai įvairaus kraštovaizdžio maršrutai. Qi Mei gyvai domisi, kokių interesų gali turėti Baltijos šalys Kinijoje.

Projektas „Verslo, mokslo ir meno sinergija“

Lietuvos interesai Kinijoje gana išsamiai išdėstyti 5-ajame šių metų JŪRA MOPE SEA žurnalo numeryje, kurio nemažą kiekį atsivežiau į Kiniją. Taigi pristatau žurnalą ir jo siekius tiesti bendradarbiavimo tiltus tarp Europos ir Azijos. Qi Mei ir kitus pokalbio dalyvius sudomina tai, kad į Kiniją atvykau su konkrečiu bendradarbiavimo pasiūlymu, kurį pristatau kaip žurnalo jau trejus metus vykdomą projektą „Verslo, mokslo ir meno sinergija“. Šio projekto idėjas, išdėstytas kinų ir anglų kalba, įteikiu Qi Mei. Siūlau projektą įgyvendinti Kinijoje. Qi Mei pažada, kad Užsienio reikalų ministerijos Europos reikalų departamentas atidžiai išnagrinės pasiūlymą.

„Šilko kelio ekonominė juosta“ ir „XXI amžiaus jūrinis šilko kelias“

Nelieka be dėmesio ir „Šilko kelio“, kuris pastaruosiu metu įvardijamas keletu pavadinimų, klausimas.

„Šilko kelias“, kurio ištakos prasideda II amžiuje prieš Kristų, iki šiol tebėra įdomus Azijai ir Europai.

Kinijos Prezidento Xi Jinping pernai rugsėjį paskelbta idėja bendromis pastangomis kurti „Šilko kelio ekonominę juostą“ pagyvino Eurazijos regioninį bendradarbiavimą. Europoje pasigirdo svarstymų, ar „Šilko kelio ekonominė juosta“, kurios tikslas yra skatinti bendradarbiavimą tarp Kinijos ir kitų Azijos valstybių, sukurti laisvos prekybos ekonomines zonas, apimančias Kiniją ir Eurazijos šalis, kur gyvena daugiau nei trys milijardai gyventojų, nenukonkuruos Rusijos proteguojamos Eurazijos sąjungos idėjos. Juolab kad nuo idėjų prie darbų einama labai sparčiai. Per vienerius metus parengta naujojo projekto koncepcija, strateginis planavimas ir pereita prie konkretaus įgyvendinimo.

Rugsėjo 15-ąją, tuo metu, kai mūsų – Baltijos



K: Kaip manote, ar Indija pritaris ir prisijungs prie Kinijos pasiūlymo kurti „XXI amžiaus jūrinį šilko kelią“ ir „Šilko kelio ekonominę juostą“?

A: Praėjusiais metais Prezidentas Xi Jinping pasiūlė strateginį mąstymą, kuriant „Šilko kelio ekonominę juostą“ ir „XXI amžiaus jūrinį šilko kelią“ su kaimynais, siekiant gilinti naudingą tarpusavio bendradarbiavimą, veržiantis į priekį su bendra plėtra ir įgyvendinant bendrą gerovę. „Šilko kelio“ istorijoje daug kartų kalbėta apie taikų sambūvį ir visoms šalims naudingą bendradarbiavimą tarp Kinijos bei jos kaimynų. Žengiant į naują istorinį etapą, bendradarbiavimą su kaimynais mes integruojame į „Šilko kelio“ struktūrą, siekdami dar labiau praturtinti ilgalaikį draugišką ir abipusį naudingą bendradarbiavimą ir suteikti jam naują impulsą, kad visos šalys gautų apčiuopiamą naudą žmonėms.

Iš KLR užsienio reikalų ministerijos spaudos konferencijos 2014 m. rugsėjo 18 d.

šalių atstovų – grupė kalbasi su Kinijos užsienio reikalų ministerijos Europos reikalų departamento vadove, Šiaurės Vakarų Kinijos Sincziango (*Xinjiang*) uigūrų autonominio regiono sostinėje Urumči (*Urumqi*) atidaroma 4-oji tarptautinė Kinijos ir Eurazijos paroda, kurios tema ir pagrindinis darbotvarkės klausimas – „Atsivėrimas ir bendradarbiavimas, kuriant „Šilko kelio ekonominę juostą“. Į renginį atvyko apie 25 tūkst. dalyvių iš Kinijos, 60 užsienio valstybių ir 4 tarptautinės organizacijos. Jame dalyvauja Kinijos ▶



vicepremjeras Wang Yang, Kazachstano ministras pirmininkas Karimas Masimovas, Kirgizijos ministras pirmininkas Džomartas Otorbajevs, Gruzijos parlamento pirmininko pavaduotojas Zviadas Dzdiziguris.

Tuo pat metu Kinijos Prezidentas Xi Jinping tęsia kelionę po keturias Azijos valstybes: Tadžikistaną, Maldyvus, Šri Lanką ir Indiją. Rugsėjo 15-ąją Xi Jinping susitinka su Maldyvų valstybės vadovu Abdulla Yameen. Po susitikimo išplatintame pranešime teigiama, kad sutarta bendromis jėgomis kurti „XXI amžiaus jūrinį Šilko kelią“ ir pasinaudojant šia galimybe sustiprinti bendradarbiavimą tokiose srityse kaip jūrinė ekonomika, jūrinis saugumas, vandenynų tyrimai, aplinkosauga ir nelaimingų atsitikimų prevencija.

Visos keturios šalys išreiškė norą ir pasirėmimą kartu su Kinija tiesti „XXI amžiaus jūrinį Šilko kelią“ ir „Šilko kelio ekonominę juostą“ – tai glaudžiais ryšiais sujungs Azijos šalis. Vizito metu Kinija su Tadžikistanu, Maldyvais, Šri Lanką ir Indija pasirašė per 60 bendradarbiavimo susitarimų.

Pasibaigus šiam vizitui, Šanchajaus bendradarbiavimo organizacijos (ŠBO) 14-ajame valstybių narių vadovų posėdyje pabrėžiama, kad pirmasis Kinijos Prezidento Xi Jinping vizitas į Azijos šalis atvertė naują puslapį geros kaimynystės, draugystės ir bendradarbiavimo istorijoje tarp Kinijos bei šių Azijos šalių, pradėdamas naują „Šilko kelio ekonominę juostą“ ir „XXI amžiaus jūrinio šilko kelio“ tiesimo procesą, kuris bus glaudžiai susietas su minėtų šalių vystymosi strategija.

Užbėgdama įvykiams už akių, pasakysiu, kad baigiantis kelionei mums, Baltijos šalių atstovams, buvo įteiktos anketos su keletu klausimų. Vienas iš jų: „Ką mes manome apie Prezidento Xi

Jinping iškeltą „Šilko kelio ekonominę juostą“ idėją ir kokių būdu mūsų šalys galėtų aktyviai dalyvauti šiame projekte?“

Atsakiau, kad, be kita ko, žurnalas JŪRA MOPE SEA nuo pat savo gyvavimo pradžios, jau 15 metų, analizuoja „Didžiojo šilko kelio“ istoriją, esamą situaciją bei perspektyvas ir yra pasiruošęs aktyviai tai daryti ateityje.

O atsakymas apie Lietuvos poziciją atėjo berašant šį straipsnį.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija pranešė, kad spalio 21–23 d. Kinijos Lianjungano (*Lianyungang*) uostamiestyje Džiangsu (*Jiangsu*) provincijoje vykstančioje parodoje ir konferencijoje „Šilko kelio ekonominę juostą“ dalyvauja ir Lietuvos delegacija. Parodą kartu su Lianjungano regiono vadovais atidarė Lietuvos Respublikos susisiekimo viceministras Arijandas Šliupas.

Lianjungano regiono vadovybė pareiškė, kad Kinija tikisi intensyvesnio bendradarbiavimo, siekiant sujungti Europos ir Azijos žemynus. Vieningos transporto sistemos, jungiančios Baltijos jūros ir Ramiojo vandenyno šalis bei einančios per Lietuvos teritoriją, sukūrimas būtų itin reikšmingas, nes siekiant įgyvendinti „Naujojo šilko kelio“ viziją, svarbu bendradarbiauti su patikimais ir ambicingais partneriais.

Lietuvos Respublikos susisiekimo viceministras pabrėžė, kad „Naujasis šilko kelias“ yra integracijos proceso pagrindas, o logistika ir transportas – esminė šio etapo dalis. Lietuvos siekis šiame procese – vieninga transporto sistema sujungti Europos ir Azijos žemynus. Lietuva pasižymi motyvuota darbo jėga ir išvystyta modernia infrastruktūra, tarptautiniais projektais, turinčiais poveikį visam regionui, todėl gali ir turi tapti stiprių „Naujojo šilko kelio“ atramos tašku Europoje.

„People's daily“ mastai

Tą pačią dieną numatytas kitas svarbus vizitas į didžiausio Kinijos dienraščio redakciją, esančią rytinėje miesto dalyje, verslo rajono centre. Mūsų autobusiukas įvažiuoja į griežtai saugomą teritoriją, tarsi atskirą miestą mieste, kuriame puikiai dera žaluma ir dangoraižiai. Tiksliau vienas dangoraižis – įspūdingas architekto, Džiangsu universiteto profesoriaus Zhou Qi, kuris šio statinio konkurse 2009 m. varžėsi su keturiomis architektūros kompanijomis ir jį laimėjo, kūriny. Šis pastatas yra pagrindinė „People's daily“, arba „Ženmin Žibao“, grupės būstinė.

Dar pernai dėl jo Pekine sklandė linksmos istorijos, o internete virė aistros. Solidaus valstybinio leidinio būstinės pastatą žmonės pradėjo vadinti „didžiuoju arba auksiniu peniu“. Ir tikrai – statomas dangoraižis iš vieno šono atrodė provokojančiai. Interneto portalai buvo užgrūsti statomo objekto nuotraukomis ir įvairiausiais fotografijų montažais bei juokeliais šia tema. Į internautų pašaipų ugnį pakliuvo ir architekto Rem Koolhaas suprojektuotas Kinijos televizijos kanalo CCTV biuro pastatas, kurį žmonės praminė „didelėmis kelnėmis“. Šių dviejų žiniasklaidos pastatų fotografijų montažas tikrai kėlė šypseną. Gerbiamam profesoriui Zhou Qi teko viešojoje erdvėje dėstyti sumanymo subtilybes ir aiškinti internautams, kad tokią optinę apgaulę sukuria nebaigta statyba, pastoliai ir tam tikras žiūrėjimo kampas. Pa-

sak jo, kai darbai būsią baigti ir pastoliai nuimti, žmonės nustosią matyti pastatą taip, kaip mato dabar. Jis buvo visiškai teisus. Šių metų pradžioje užbaigtas 150 metrų aukščio „People's daily“ biuro sudėtingos konstrukcijos pastatas yra vienas įspūdingiausių Kinijos dangoraižių.

Ne mažiau nei pastatas įspūdinga ir pati „People's daily“ istorija. 1946 m. birželio 15 d. varganose provincijos patalpose pradėtas leisti laikraštis gana greitai, jau 1949 m. kovą, persikelia į sostinę ir į Kinijos gyvenimo sūkurį.

„People's daily“ teko būti „Kultūrinės revoliucijos“, Tiananmeno aikštės ir kitų sudėtingų šalies gyvenimo įvykių liudininku bei metraštininku, tarpininku tarp valdžios ir žmonių.

Dabar „People's daily“ – galinga valstybės kontroliuojama informacijos industrija, formuojanti nuomonę bei daranti įtaką ne tik Kinijos, bet ir pasaulio bendruomenei. Jos pagrindinis akcijų paketas priklauso valstybei, 28 proc. – privatiems akcininkams. Čia dirba 2 500 darbuotojų. „People's daily“ produkcija leidžiama kelių milijonų egzempliorių tiražu kinų ir aštuoniomis užsienio: anglų, japonų, prancūzų, ispanų, rusų, arabų, kazachų, korėjiečių, bei septyniomis etninėmis kalbomis. Internetinė dienraščio versija leidžiama penkiolika kalbų.

UNESCO vertinimu „People's daily“ yra autoritetingiausių ir įtakingiausių pasaulio laikraščių dešimtuokė.

Žurnalui JŪRA MOPE SEA ir iki kur kas kuklesnių mastų reikėtų nueiti labai ilgą kelią. Bet kaip moko senovės išminčiai, kelią nueina einantis.

Rugsėjo 16 d. Pekino metro

Diena prasideda Pekino metro tinklo kontrolės ir valdymo centre. Truputį gaila, kad į šį centrą atvažiuome ne metro, o mikroautobusu, su kuriu tris dienas sėkmingai tyrinėjome Pekiną ir įveikėme visas jo spūstis. Susipažįstant su Pekino metro sistema, būtų pravertę švieži įspūdžiai.

Kontrolės centro pastato architektūra primena ir gal net šiek tiek atkartoja Pekino metro linijų schemą. Viduje į akis krenta ideali švara ir tvarka (vėliau su šiuo požymiu susidursime ir kitose Kinijos kompanijose). Įeinant į pagrindinę, didžiulę apskritimo formos valdymo patalpą, reikia užlipsti ant tokio gana paprasto aparato ir jis akimirksniu apmauna kojas mėlynais plastiko maišeliais, tokiais pat, kokie naudojami oro uostuose, kai keleivis saugos patikrai privalo nusiąti batus. Skirtumas toks, kad oro uostų patikros metu tai vyksta labai chaotiškai, keleiviams nepatogu ir užima daug laiko, o čia procedūra atliekama akimirksniu. Tad gal oro uostams vertėtų įsigyti tokius aparatus?

Kontrolės ir valdymo centre visas Pekino metro kaip ant delno. Operatoriai ekranuose gali matyti kiekvieną metro stotelių, kiekvieną traukinį ir iš esmės kiekvieną žmogų. Tad metro nepamirškite šypsotis: jus stebi ir filmuoja vaizdo kameros. Reikalui esant, tai leidžia priimti labai operatyvius sprendimus ir atlikti reikalingus veiksmus. Visa tai daroma čia, kontrolės ir valdymo centre.

Prie ekranų sėdi ne itin daug žmonių. Jie susikaupę, įsigilinę tik į savo darbą, nė menkiausiu judesiu neparodo jokio susidomėjimo atvykėliais. Tą patį pastebėjau „People's daily“ redakci-





joje. Ir ten, ir čia su mumis atidžiai, labai profesionaliai bei dėmesingai bendrauja sutinkantys ir lydintys asmenys. Visi kiti tiesiog susikaupę dirba savo darbą. Lydinti darbuotoja perspėja, kad šioje patalpoje fotografuoti negalima.

Pekino metro statyba pradėta 1965 m. Pirmoji 24 kilometrų linija atidaryta 1969 m. spalio 1 d. Tai buvo pirmoji metro linija Kinijoje.

Sostinės metro plėtrą smarkiai suaktyvino 2008 m. Pekine vykusios olimpinės vasaros žaidynės. Joms ruošiantis pastatytos naujos metro linijos ir stotys. Iki 2013 m. Pekino metro tinklą sudarė 17 linijų, 456 kilometrų kelias ir 227 stotys. Per dieną metro paslaugomis pasinaudoja maždaug 9,75 milijono keleivių. Pernai liepą buvo pasiektas rekordas – 11,05 milijono keleivių.

Pekino metro sparčiai vystosi. Pastaruoju metu kelio ilgiu jis lenkia Šanchajaus metro ir, kaip sako šios kompanijos atstovai, ketina pranokti tokias milžiniškas sistemas kaip Londono, Niujorko, Maskvos ir Tokijo metro. Iki 2015 m. pla-

nuojama turėti 19 linijų ir 708 kilometrus kelio, o iki 2020 m. – 1 050 kilometrų kelio.

Mus lydinti darbuotoja išdidžiai pabrėžia, kad Pekino metro yra labiausiai orientuotas į žmogų – Pekine pigiausi pasaulyje metro bilietai. Bilieto kaina – 2 juaniai (RMB).

Raudonasis teatras ir kung fu

Viešnagės išpūdžius Pekine apvainikuoja kung fu spektaklis Raudonajame teatre.

Ne paslaptis, kad raudona suknele pasidabinusi moteris pobūvyje tikrai neliks be dėmesio, bet ryškia raudona spalva juodoje naktyje žaižaruojantis pastatas, iš kurio sklinda būgno garsai, sukelia ypatingas emocijas.

Pirmasis kung fu spektaklis buvo parodytas 2004 m. liepos 15 d. Per dešimtį metų teatras sulaukė daugybės apdovanojimų ir pelnė pripažinimą pasaulyje.

Kung fu – tai tradicinių kinų kovos menų ir šiuolaikinio teatro mišinys, kuriame persipina legenda, muzika, baletas ir, žinoma, puikiai treniruoti kūnai. Kaip ir Pekino opera, akrobatikos šou, kung fu teatras Kinijoje yra vienas populiariausių ir mėgstamiausių reginių. Egzotiški spektakliai, be abejo, traukia ir turistų grupes. Nors bilietai į šiuos spektaklius nepigūs – nuo 200 juanų tolimiausiose vietose iki 880 VIP eilėse – juos reikia įsigyti iš anksto. Sezono metu vyksta du spektakliai per dieną, ir netoli Dangaus šventyklos esančio Raudonojo teatro salė būna pilna.

Spektaklis „Legenda apie kung fu“ nepalieka abejingų. Sunku patikėti tuo, kas vyksta scenoje, tačiau tenka pripažinti, kad tai yra beprotiškai fantastiška žmogaus fizinių ir dvasinių galimybių išraiška.

Kinijos scenos menų asociacija: meno kalba iš širdies į širdį

Valstybių sienas, kalbų ir kultūrų barjerus turbūt lengviausiai įveikia menas, nes menas kalba iš širdies į širdį.

Kinijos scenos menų asociacijoje įsitikiname, kad Baltijos šalių ir kitų Rytų Europos šalių menas Ki-



nijoje yra laukiamas, suprantamas bei vertinamas. Asociacijos viceprezidentas Pan Yan, vykdančioji vicepirmininkė Zhu Kening ir Užsienio politikos skyriaus vadovas Jonathan Sun supažindina su asociacijos veikla ir bendradarbiavimo projektais. Jie sako, kad Kinijoje gerai žinomi tokie kolektyvai, kaip Estijos filharmonijos kamerinis choras, tradicinė ir šiuolaikinė muzika, Latvijos kompozitoriaus Raimonds Pauls dainos ir jų atlikėjai, roko opera, nacionalinis baletas, Lietuvos – Čiurlionio kvartetas, Baltijos gitarų kvartetas, Šiaulių jaunimo choras, Oskaro Koršunovo teatras, džiazas ir liaudies muzika, bei kitų Rytų Europos šalių kolektyvai. 2014 m. lapkritį Kinijos scenos menų asociacija rengia Baltijos šalių meno festivalį Kinijoje. Estijos, Latvijos ir Lietuvos kolektyvų pasirodymai vyksta Pekino, Šanchajaus, Tiandzino (*Tianjin*), Dzinano (*Jinan*), Siudžou (*Xuzhou*), Guangdžou (*Guangzhou*), Siano (*Xi-an*) scenose.

Tokioje aplinkoje, dalyvaujant pokalbyje su asociacijos vadovais, man miela ir lengva pristatyti žurnalo JŪRA MOPE-SEA projektą „Verslo, mokslo ir meno sinergija“, kurio meninė dalis – planuojama žinomo Lietuvos skulptoriaus Vytauto Balsio personalinė skulptūrų paroda Kinijoje. Ją kartu su partnere „Parko galerija“ žurnalas siūlo surengti viename iš didžiųjų Kinijos miestų. Dėmesingai išklausę projekto idėją. Scenos menų asociacijos vadovai šią informaciją pažada perduoti savo kolegoms, dirbantiems su skulptoriais.

Dar nespėjusi grįžti iš Kinijos, gaunu pasiūlymą bendradarbiauti. Guangdžou tarptautinė menų mugė (angl. *Guangzhou International Art Fair*) kviečia dar šiemet gruodį Lietuvos meną pristatyti viename iš didžiausių pasaulyje, jau 18 kartą vykstančiame meno renginyje, kuriame dalyvauja daugiau nei 20 pasaulio šalių, per 200 agentūrų. Šioje tarptautinėje mugėje pristatoma daugiau nei 20 000 įvairių meno kūrinių. Pasiruošti šiam renginiui, matyt, neužteks laiko, bet apie kitų metų Guangdžou tarptautinę menų mugę verta rimtai pagalvoti.

Rugsėjo 17 d. Kelionė į Gansu provinciją

Ankstų rytą paliekame Pekiną. Mūsų laukia skrydis į Dunhuangą Gansu provincijoje. Ten taip pat aplankysime Dziučuaną (*Jiuquan*) ir Landžou (*Lanzhou*). Apie potyrius šiame dykumos ir kalnų krašte, per kurį driekėsi „Didysis šilko kelias“, ir Šanchajų, kur užbaigsime šią puikią kelionę, papasakosiu kitame žurnalo numeryje jau 2015 m. ■





SMM 2014: сохраняя курс Оптимистично и изобретательно индустрия принимает вызовы (Гамбург, Германия)

Эстер Шольц

Это был еще один полный успех: в выставке приняли участие более 2100 участников со всего мира, включая 150 новичков, количество посетителей достигло 50 000, а сама выставка заняла примерно 90 000 квадратных метров. Выставка SMM вновь продемонстрировала, что значит быть ведущей международной торговой ярмаркой в морском судостроении. После четырех дней, наполненных активной деятельностью, 26-я выставка SMM была успешно завершена.

- В этом году мы установили новые рекорды,- отметил генеральный директор и президент «Hamburg Messe und Congress» GmbH Бернд Ауфдерхайде.

Главное мероприятие в сфере индустрии вновь прошло под патронатом канцлера Германии доктора Ангелы Меркель.

Инновация стала главной темой повестки дня выставки SMM этого года, которая представила весь спектр инноваций морской индустрии от масштабного судостроения и судостроительной продукции и до оснащения и поставки оборудования для судов, от грузовых систем и морских технологий до специализированных услуг.

Обширная география

В этом году ярмарка была еще более интернациональной, чем обычно, поскольку в 26 национальных павильонах расположились участники из 67 разных стран. Компании из Египта и Шри-Ланки впервые приняли участие в ярмарке, а Дубай установил свой первый национальный павильон. Азиатский рынок был также хорошо представлен. Главные игроки из Кореи, Японии и Китая продемонстрировали свои впечатляющие портфолио. Конечно, немецкие компании также ярко представили себя на выставке SMM.

«Немецкие судовладельцы и операторы являются ключевой целевой группой этой ярмарки. Инвестировав миллиарды в передовую технику как для новостроя, так и для уже действующих судов, они сделали Германию по величине третьей в мире морской нацией», - сказал президент ассоциации судовладельцев Германии Ральф Нагель.



«Выставка SMM 2014 установила новые рекорды по количеству участников, благодаря множеству инновационных продуктов был продемонстрирован высокий уровень технологического развития в этой индустрии», - подчеркнул генеральный директор Ассоциации судостроения и судостроения Германии (German Shipbuilding and Ocean Industries Association) доктор Рейнхард Люкен.

Высокий уровень удовлетворенности посетителей

Не только участники выставки были в восторге от ярмарки, посетители также выразили свое удовлетворение. Согласно независимому опросу, 96 процентов опрошенных посетителей оценили ярмарку как хорошую или очень хорошую. 94 процента сказали, что с удовольствием порекомендовали бы посетить выставку SMM. На выставке присутствовали руководители всех целевых сегментов, и этот факт отразился в положительных отзывах участников.

«Эта ярмарка является международным местом встреч, и мы очень довольны посещаемостью», - сказал вице-президент по маркетингу «Rolls Royce Marine» Эндрю Райс.

Директор по управлению материальными ресурсами «Meyer Werft» Ральф Семпф одобрил непредубежденность посетителей ярмарки: «Благодаря нашим замечательным посетителям и решительно положительному, оптимистичному мышлению, которое я заметил среди участников и посетителей, в этом году, по моему мнению, выставка SMM прошла с полным успехом. С собой я забираю багаж с чрезвычайно инновационными идеями и концепциями».

Впечатляющий результат: 50 000 посетителей на 26-й международной морской торговой выставке.

«Сегодняшняя судостроительная отрасль столкнулась с некоторыми тяжелыми техническими и операционными проблемами, требующими долгосрочных решений. Благодаря программе собраний и форумов, а также самой выставке SMM предлагает мировой судостроительной отрасли возможность наладить новые контакты, обменяться ноу-хау и совместно обдумать будущее. В этом году выставка SMM расширила свою программу, включив офшорную индустрию, позволяя нам на ABS информировать посетителей о нашем бизнесе и внести вклад в диалог между судостроительной и офшорной отраслями».

Президент и главный директор по производству «ABS Europe Division» Курсу Тукка

«Благодаря этой ярмарке мы обрели отличный опыт! Здесь можно буквально почувствовать позитивную атмосферу, а также провести конкретные переговоры. Мы остались более чем просто довольны».

Начальник отдела сбыта «Baoyi Top Titanium Industry» Co. Ltd. Ханс-Йоахим Рафель

«Эта торговая ярмарка является для нас обязательным мероприятием. Мы рады возможности активизировать многие наши контакты и глубоко впечатлены разнообразием участников выставки».

Менеджер по маркетингу «DSME» Минсунг Ким



«Мы рады быть дебютантами на выставке SMM этого года. Мы поражены масштабами и разнообразием этого мероприятия. Это правильное место для встречи с аудиторией, с которой хотелось бы общаться. Нет лучшей возможности для представления самих себя для этой индустрии».
Главный исполнительный директор «Inrotech» Герт Йоргенсен

«Эта торговая ярмарка совершенно невероятная. За последние четыре года я принимал участие в стольких захватывающих дискуссиях, сколько у меня их было за последние десять лет вместе взятых. Мы обязательно вернемся сюда».
Главный инспектор портовой полиции Гамбурга Торстен Копп



Большой успех

В этом году ярмарка вновь предоставила идеальный фон для подписания деловых сделок. В сущности, крупный контракт был подписан между Питером Феттенем («Carnival») и генеральным директором «Blohm+Voss Repair» Яном-Кисом Пилар в палатке «B+V». «Carnival Corporation», Майами (США), является крупнейшей в мире круизной компанией и собирается завладеть всем европейским флотом, включая суда, принадлежащие «Aida Cruises», «Costa Crociere», «Cunard Line» и «P&O Cruises» и, среди прочих, отремонтированные и эксклюзивно обновленные лайнеры «Blohm+Voss». «MAN Diesel&Turbo» SE подписала новое лицензионное соглашение с «Qingdao Haixi Marine Diesel» Co., Ltd. (QMD), что позволит компании лучше обслуживать своих клиентов на важном северо-китайском рынке.

Текущие темы

Защита морской среды и повышение эффективности работы судов были одними из главных тем повестки дня выставки SMM.

«Судоходная отрасль, которая тесно сотрудничает с судостроителями и поставщиками, продолжает выделять существенные средства и капитал на развитие и создание большого ассортимента новых технологий, защищающих качество воздуха и воды и повышающих энергоэффективность», - сказал руководитель «MAN Diesel & Turbo» доктор Стефан Тиммерман. Он добавил, что в особенности большой спрос имеется на технологии СПГ-терминалов.

Впечатляющие презентации

Множество инновационных концепций презентаций превратили ярмарку в праздник для глаз.

Компания «DNV GL» очаровала посетителей одним из наиболее впечатляющих и инновационных стендов всей ярмарки. Для того, чтобы было достаточно места для лекций, панельных дискуссий и дебатов, мировое ведущее классификационное общество «DNV GL Forum» подготовило большую аудиторию рядом с палаткой компании, которая активно использовалась. Генеральный директор «DNV GL Maritime» Тор Е. Свенсен похвалил инновационный дух, излучаемый на выставке SMM: «Как промышленная ярмарка, которая концентрируется на технологиях, SMM четко иллюстрирует огромный инновационный потенциал судостроительной отрасли».

Компания «DNV GL» была главным спонсором выставки SMM в этом году.

Однако выставка SMM отличалась не только своими выставочными залами; сопровождающая ее программа специальных мероприятий также установила новые стандарты в этом году. В особенности приветствовались интегрированные конференции, включая «gmes», «MS&D, SMM Offshore Dialogue» (где приняли участие 450 человек), SMM «Ship Finance Forum» (120 посетителей) и совершенно новая конференция «Recruiting Day», направленная на привлечение внимания высококвалифицированного персонала в судоходную отрасль.

«Выставка SMM – это витрина судоверфи и судостроительной индустрии в целом, а также отрасли-поставщика. Я особенно рад видеть, что эта индустрия смотрит более оптимистично в будущее после преодоления трудных времен. Этот позитивный сигнал из Гамбурга был слышен на весь мир», - сказал парламентский секретарь Федерального министерства экономики и энергетики и федеральный правительственный координатор по вопросам морской промышленности Уве Бекмейер. Промышленность придерживается девиза выставки SMM этого года: «Следуя курсу».

Прогноз на 2016 г. также оптимистичен: примерно одна треть участников этого года уже планирует посетить следующую выставку SMM, которая будет проходить с 6 по 9 сентября 2016 г. ■

«Мы встретили много давних и новых клиентов и обсудили с ними, как мы, «Alfa Laval», можем помочь судовладельцам экономить энергию и снизить свои «экологические отпечатки». Презентация наших новых очистителей выхлопных газов PureSOx 2.0 особенно привлекла внимание участников. Вице-президент «Marine & Diesel Division Alfa Laval»
Анне Курстине

«Очень довольны этой торговой ярмаркой. Презентация новой компании «MacGregor» получила положительные отзывы, наш стенд привлек внимание многих наших старых и новых клиентов. Стартовое событие уже обратило на себя внимание многих посетителей, и мы с радостью узнали, что количество посетителей нашего стенда в этом году было больше, чем в 2012 г. Выставка SMM на самом деле является одним из ведущих мероприятий в судоходной индустрии».

Региональный директор в Северной Европе, эксперт по управлению грузоперевозками Великобритании в «MacGregor» Йорг Толмин



На Белорусской транспортной неделе – взгляды в будущее (Минск, Беларусь)



Белорусская международная транспортная неделя с каждым годом приобретает все большие масштабы и становится все более интересным международным событием на транспортном рынке.

Организуемая в ее ходе в Минске международная специализированная выставка «Транспорт и логистика» и Белорусский транспортно-логистический конгресс в этом году прошли уже в восьмой раз. Участники выставки «Логистический инжиниринг» собирались в третий раз. Наряду с выставками прошло несколько конференций, форумов, семинаров, дискуссий за круглым столом, подписаны важные документы о сотрудничестве. В этих мероприятиях транспортной недели, состоявшихся 7–10 октября, приняли участие свыше 100 компаний из Австрии, Беларуси, Бельгии, Германии, Ирана, Казахстана, Латвии, Литвы, Молдовы, Польши, России, Турции.

В те же дни с участием этих компаний прошли заседание Совета государственных администраций морского и речного транспорта стран СНГ, юбилейное XXXV заседание Межправительственного совета дорожников СНГ, международная конференция «Ситуация и перспективы литовско-белорусского сотрудничества в области транспорта и логистики», круглый стол «Перспективы и барьеры развития транспортно-логистического сотрудничества между Беларусью и Польшей», дискуссии за круглым столом «Белорусско-латвийское взаимодействие в области транспортной логистики» и «Индекс эффективности логистики Всемирного банка 2014. Меры по повышению рейтинга Республики Беларусь».

На специализированных семинарах, круглых столах и конференциях были представлены перспективы развития транспортной инфраструктуры Минска, рассмотрены вопросы экологии и энергоэффективности на транспорте, развития железнодорожных грузовых перевозок на евроазиатском рынке транспортных услуг в 2015 году, совершенствования структуры авиаперевозок и транспортного обслуживания в национальном аэропорту «Минск». В рамках Белорусской транспортной недели прошли II международная научно-практическая конференция «Общественный транспорт — основа городской

(региональной) мобильности. Меры по повышению качества пассажирских перевозок», научно-практический семинар «ИТ в транспорте и логистике. Геоинформационные и навигационные технологии».

Важным мероприятием обширной программы Белорусской транспортной недели стал VIII Белорусский транспортно-логистический конгресс. В рамках пленарной дискуссии руководители министерства транспорта и коммуникаций, министерства торговли, Государственного таможенного комитета, Белорусской железной дороги, профильных ассоциаций и зарубежные эксперты обсудили основные направления повышения конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности белорусской транспортно-логистической системы.

В этом году, как и в прошлом, Белорусская транспортная неделя началась с международной конференции «Ситуация и перспективы литовско-белорусского сотрудничества в области транспорта и логистики». Представители власти и бизнеса Беларуси и Литвы дискутировали о том, при помощи каких мер повышать конкурентоспособ-





ность транспортных секторов обеих стран, принимать современные транспортно-логистические решения, наращивать партнерство стран. Опираясь на примеры успешно осуществленных проектов, таких как контейнерный поезд «Викинг», контрейлерный поезд «Нямунас», искали решения, необходимые для развития инфраструктуры, использования технических и электронных средств, улучшения процедур пересечения границы и условий транзита. С докладами на конференции выступили министр транспорта Беларуси Анатолий Сивак и министр транспорта и коммуникаций Литвы Римантас Синкявичюс.

А.Сивак, в частности, акцентировал, что вступление Литвы в Евросоюз и участие Беларуси в Евразийском экономическом союзе отнюдь не разделяет страны, а, наоборот, открывает дополнительные возможности для их взаимного сотрудничества, хорошие перспективы для увеличения объемов транзитных грузоперевозок через Беларусь, улучшения их обработки в логистических центрах и терминалах. На основании результатов 2012 и 2013 годов министр транспорта Беларуси отметил, что показатели сотрудничества улучшаются.



Во время мероприятия руководство литовской ассоциации автоперевозчиков «Linava» и аналогичной белорусской ассоциации БАМАП подписали договор о дальнейшем сотрудничестве.

На выставке глава компании «Летувос гяляжинкяляй» подписал трехлетний договор о сотрудничестве с «Белорусской нефтяной компанией».

Во время дискуссии за круглым столом «Белорусско-латвийское взаимодействие в области транспортной логистики» заместитель госсекретаря министерства сообщений Латвии Улдис Рейманис отметил, что на выставке в Минске свою деятельность представляют 30 латвийских компаний и что латыши настроены активно работать, дабы все они могли успешно сотрудничать с белорусскими коллегами.

Между представителями Беларуси и Литвы, Беларуси и Польши, Беларуси и Латвии также подписаны различные соглашения и меморандумы. ■

Неопределенность – это то, к чему мы должны привыкнуть

(Ренне, Дания)

Балтийские порты встретились в Ренне, остров Борнхольм (Дания), для обсуждения основных проблем, стоящих перед морским транспортом в регионе. Председатель Организации Балтийских портов (ОБП) Джулиан Скельник представил проблемы, с которыми сталкивается портовый сектор, среди них ситуация на Украине и ослабление российской экономики, что создает новую геополитическую обстановку для портов. Кроме того, влияние нового режима зоны контроля за содержанием серы в выбросах, выхлопах (SECA) также остается нерешенным вопросом для сектора судоходства. Эти главные темы создали основу для дискуссии в конференции Балтийских портов 2014.



Новые ограничения по выбросам серы в судоходстве (инициированы по правилам SECA) будут введены в Балтийском море в течение следующих четырех месяцев. Стратегии по краткосрочному соблюдению достаточно очевидны. Большинство судовладельцев будут использовать дистиллятное топливо (MDO/MGO) с низким содержанием серы вместо тяжелой топливной нефти. Некоторые владельцы паромов и судов ро-ро решили установить скрубберы. Это, конечно, повысит расходы по эксплуатации и капиталовложения, а также повлияет на стоимость судоходного транспорта. Следствием этого станут новые проблемы для судоходных линий и портов на Балтике. Главный консультант «DNVGL Maritime Advisory» Хеннинг Мон, выступая на конференции, заключил: «Большая часть бизнеса может справиться с правилами Агентства экспортного кредитования (ECA) и другими правилами, но расходы должны покрывать конечные пользователи».

Директор DFDS A/S по вопросам окружающей среды и устойчивому развитию Поул Вудалл представил обширное описание основных проблем, с которыми сталкиваются судовладельцы при подготовке к новому режиму SECA. Среди коммерческих проблем он также перечислил: упущенные сделки, изменения в торговом потоке, перераспределение грузов между сухопутными видами транспорта. Он также указал на то, что выполнение директивы ЕС относительно серы не согласовано между государствами-членами ЕС. Более того, неясно, смогут ли суда в портах пользоваться скрубберами из-за выполнения Рамочной водной директивы различными способами в некоторых странах ЕС.



Во время сессии, посвященной геополитике и макроэкономике как ведущим силам в портовом секторе, проф. Кари Люто из школы экономики Турку представил развернутый анализ российской экономики и структуры торговли со странами ЕС. Согласно его оценкам, половина российской экспортной торговли осуществляется со странами ЕС. Он прогнозирует довольно низкий экономический рост в России на ближайшие годы. Как было представлено, российские грузы являются очень важной частью бизнеса для многих Балтийских портов, таким образом, геополитическая ситуация в регионе тесно связана с ними.

Димитриос Теологитис из DG MOVE представил новую TEN-T политику и финансовый инструмент, называемый Механизмом европейского объединения (CEF). Новый вызов 2014 г. уже должен быть принят, и примерно 13 миллиардов евро планируется потратить на транспортную инфраструктуру (включая порты) на первом этапе CEF. Он также представил новшества портовой политики ЕС. Генеральный секретарь Европейской организации морских портов (ESPO) Изабель Рикбост, комментируя портовую политику ЕС, отметила, что «порты ЕС нуждаются в большей определенности рамочного законодательства».

Генеральный секретарь ВПО Богдан Олдаковски, подводя итоги конференции, сказал, что «в ближайшие годы у Балтийских портов будет все больше неопределенности, включая геополитическую ситуацию в Европе, состояние рынка, влияние правил SECA, а также и общую экономическую ситуацию в Европе. В этой сложной ситуации Европейская комиссия посылает хорошую новость для портов, которая заключается в распределении существенного бюджета на модернизацию транспорта и портовую инфраструктуру в ЕС. Балтийские порты очень рады этой новости. Однако порты средних размеров, включая порты с так называемым статусом «комплексных», желают, чтобы ЕС был более открыт для них».

Информация ВПО



На международной ярмарке логистики в Китае представлен павильон СК (Шэньчжэнь, Китай)

В октябре 2014 г. на Китайской международной выставке логистики и транспорта в Шэньчжэне впервые за девять лет был представлен павильон Соединенного Королевства (СК).

Организуемая совместно с министерством транспорта КНР международная ярмарка логистики в Шэньчжэне является крупнейшей выставкой логистики и транспорта в Азии, посвященной логистическим услугам, управлению цепочками поставок, портам и судоходству, авиатранспорту, мультимодальным перевозкам, технологическим решениям и реальному сектору грузовых работ.

В павильоне под торговым знаком СК «Business is Great» на немалой площади расположилась несколько компаний СК. Работа на общей площадке предоставила рентабельную платформу поставщикам услуг для изучения возможностей бизнеса в логистическом секторе Китая.

Инициативой и работой павильона СК руководил живущий в Китае лидер индустрии логистики, председатель комитета логистики Торговой палаты Великобритании в Гонконге и организатор этого международного мероприятия CILF в Шэньчжэне Марк Миллар.

Участовавшие в выставке компании СК пригласили на мероприятие издателя книг по бизнесу Когана Пейджа, глав идей технологии цепочек поставок из «Pantechnic International», специалистов учебных курсов этой индустрии из «The Resources group» и логистическую группу третьей страны из «Trade Distribution».

Для большинства участников выставки это было первое мероприятие и своеобразное приключение на рынке Китая.

Спонсоры ярмарки – Чартерный институт логистики и транспорта (CILT), компания «Logistics Executive», занимающаяся трудоустройством международных специалистов, а также расположенная в Лондоне группа СМИ «Warehousing & Logistics International».

В выставку CILF была включена Программа соответствия бизнеса, которая участникам выставки павильона СК показала особенно ценной как возможность установления новых контактов, изучения возможностей рынка и встречи с потенциальными бизнес-партнерами.

Комментируя мероприятия, директор «Pantechnic International» Марк Николс (Mark Nicholls) выразил удовлетворение: «Наши клиенты привели нас в Китай. Моя цель – как можно больше узнать об индустрии логистики в Китае. Пребывание здесь предоставило отличный шанс узнать, встретиться, найти партнеров и расширить контакты. Как и Китай, выставка CILF огромна! Мы будем приезжать сюда и в будущем».

После выставки CILF участники павильона СК присоединились к индустриальным мероприятиям в Гонконге, включая и цепочки поставок, и сеть профессионалов логистики («Networking Mixer for Supply Chain & Logistics Professionals», SCLP), и технические визиты – на терминал международного контейнерного порта Гонконга, терминал авиагрузов «Cathay Pacific», в торговый порт, где построен логистический центр площадью 30 00 кв. м, и в региональный центр распределения грузов Гонконгского международного аэропорта. День завершился коктейльной вечеринкой в морском музее Гонконга с видом на гавань Виктории.

Главный исполнительный служащий расположенной в Оксфорде «The Resources Group» Лоуренс Кейв сказал: «После выставки в Шэньчжэне участие в мероприятиях в Гонконге стало кульминацией очень полезной поездки. Сегодняшние планы становятся все интенсивнее, и «The Resources Group» собирается открыть здесь постоянное местное представительство. Наша поездка в Китай была приятной и очень ценной.



На встречах с людьми разных национальностей из разных отраслей промышленности было достигнута действительно важная перспектива логистики XXI века».

Распределение торговли на острове Мэн представлял директор по продажам Губерт Лаури, который прокомментировал: «Благодарю организаторов за помощь и подбадривание, которые получила наша компания во время первого визита в Китай и Гонконг. Мы рады, что встретили так много опытных, гостеприимных, информативных членов сообщества логистической цепи поставок. Поездка была невероятно успешной – мы нашли ценные новые деловые контакты. Чувствуем себя привилегированными, получив приглашение на участие, надеемся подключиться к этой деятельности и в будущем».

Ситуация на CILF 2014 г.

В работе выставки CILF 2014 г. приняли свыше 1200 участников из более чем 30 стран и 80 000 посетителей из 60 стран и регионов мира. Это мероприятие в Шэньчжэне является крупнейшей в Азии встречей тет-а-тет профессионалов, поставщиков и клиентов логистической индустрии для эффективного и продуктивного изучения и развития возможностей бизнеса.

Шэньчжэнь – центр экономики и логистики Южного Китая, граничащий с Гонконгом, одним из крупнейших центров логистики мира, международными воротами Китая на материк. ■





SMM 2014: išlaikyti kursą Jūrų industrija problemas sprendžia optimistiškai ir išradingai (Hamburgas, Vokietija)

Esther Scholz

Apie 90 000 kv. metrų plotas, daugiau nei 2 100 parodos dalyvių iš viso pasaulio, iš jų 150 dalyvavo pirmą kartą, 50 000 lankytojų, susijusių su industrija, – SMM dar kartą pademonstravo, esanti svarbiausia tarptautine jūrinės industrijos prekybos muge. Po keturių įtempto darbo dienų 26-asis SMM renginys sėkmingai baigėsi.

„Šiais metais mes pasiekėme naujų rekordų“, – sakė „Hamburg Messe und Congress GmbH“ generalinis direktorius ir prezidentas Bernd Aufderheide.

Svarbiausią jūrų industrijos renginį globojo Vokietijos kanclerė dr. Angela Merkel.

Daug dėmesio SMM dienotvarkėje buvo skirta jūrinių inovacijų temai. Ekspoziciniai aprėpė platų spektrą: nuo didelio masto laivų inžinerijos ir laivų statybos produktų iki laivų įrengimo ir įrangos tiekimo, nuo krovinių apdorojimo sistemų ir jūrinių technologijų iki specializuotų paslaugų.

Pasaulinis mastas

Šių metų mugė kaip niekad daugiatautė – net 26 nacionaliniai paviljonai ir parodos dalyviai iš 67 skirtingų šalių. Pirmą kartą mugėje dalyvavo kompanijos iš Egipto, Libano ir Šri Lankos, o Dubajus pirmą kartą įkūrė savo nacionalinį paviljoną. Įspūdingai savo veiklą pristatė stambieji industrijos dalyviai iš Korėjos, Japonijos ir Kinijos. Puikiai pasirodė ir Azijos bei Vokietijos kompanijos.

Pasak Vokietijos laivų savininkų asociacijos valdančiojo prezidento Ralf Nagel, Vokietijos laivų savininkai ir operatoriai sudarė šios mugės tikslingas grupes. Investavę milijardus į šiuolaikines technologijas, esamus ir naujai statomus laivus, jie padarė Vokietiją trečiaja pasaulyje laivybos tauta.

Vokietijos laivų statybos ir okeaninės industrijos asociacijos generalinis direktorius dr. Reinhard Lūken pabrėžė, jog 2014 m. SMM susirinko rekordinis dalyvių skaičius, pristatyti novatoriški produktai, parodantys aukštą technologinės plėtros lygį šioje industrijoje.

Patenkinti lankytojai

Mugė patiko ne tik parodos dalyviams, bet ir lankytojams. Remiantis nepriklausomos apklausos duomenimis, 96 proc. lankytojų teigė, kad renginys buvo „geras“ arba „labai geras“. Net 94 proc. rekomenduotų kitiems dalyvauti SMM. Mugėje dalyvavo visų tikslinių grupių vadovai – tai faktas, kuris atsispindėjo teigiamuose parodos dalyvių atsakymuose.

„Rolls Royce Marine“ rinkodaros viceprezidentas Andrew Rice sakė: „Ši mugė yra tarptautinė susitikimo vieta ir mes esame labai laimingi galėdami čia dalyvauti.“

O „Meyer Werft“ medžiagų valdymo direktorius Ralf Sempf džiaugėsi: „Daug optimistiškai nusiteikusių dalyvių ir lankytojų, puiki nuotaika. Man asmeniškai šių metų SMM renginys buvo sėkmingas. Išsivežu į namus daugybę novatoriškų idėjų ir koncepcijų.“

Didelė sėkmė

Šiais metais mugėje pasirašyti ir verslo sandoriai. Svarbią sutartį B + V stende pasirašė Peter Fettes („Carnival“) ir Blohm + Voss Repair“ direktorius Jan-Kees Pilaar.

Didžiausia pasaulyje Majamio (JAV) kruizinių laivų kompanija „Carnival Corporation“ ruošiasi įsigyti nemažą dalį Europos laivyno, įskaitant „Club“ laivus „Aida Cruises“, „Costa Crociere“, „Cunard Line and P & O Cruises“, taip pat ir „Blohm + Voss“ suremontuotą bei atnaujintą laivą.



Įspūdingas rezultatas: 50 000 lankytojų 26-ojoje tarptautinėje jūrinės industrijos mugėje.

„Šiandieninė laivybos industrija susiduria su sunkiausiais techniniais ir operaciniais iššūkiais per visą istoriją, ir mums reikia rasti ilgalaikius sprendimus. Kartu su konvencijomis, forumais ir pačia paroda SMM siūlo pasaulinei laivybos industrijai galimybę užmegzti naujus kontaktus, pasikeisti mokslinė ir praktine patirtimi (angl. know-how) ir kartu aptarti ateitį. Šiais metais SMM sudarė programą, leidžiančią mums informuoti lankytojus apie verslą ir prisidėti prie dialogo tarp laivybos bei kitos jūrinės industrijos.“

Kirsi Tikka, ABS Europos padalinio prezidentas

„Mes visada džiaugiamės tiesioginiu bendravimu su esamais ir potencialiais klientais, su žmonėmis ir kompanijomis iš viso pasaulio, turinčiais skirtingus poreikius ir išvalgas.“

SMM yra daugiau nei naujų produktų pristatymas – tai unikali galimybė bendrauti su tarptautinėmis rinkomis ir sužinoti apie naujausias kryptis. Mums patinka diskutuoti apie naujausias technologijas ir inovatyvias idėjas. Mugė įkvėpė būti novatoriškesniais.“

Claus Hein, „Logimatic“ tarptautinių pardavimų ir rinkodaros vadovas

„Mes džiaugiamės savo debiutu šiais metais SMM ir esame apstulbinti šio renginio dydžio bei įvairovės. Tai tinkama vieta susitikimams su tais, į kuriuos norėtume kreiptis. Nėra geresnės vietos mūsų industrijos pristatymui.“

Gert Jorgensen, „Inrotech“ vyriausiasis vykdančysis specialistas



„Esame labai patenkinti šiuo renginiu. Nauja „MacGregor“ kompanijos prezentacija sulaukė teigiamų atsiliepimų, o mes – daug naujų kontaktų. Jau pirmasis renginys pritraukė daug lankytojų, ir mums malonu pasakyti, kad lankytojų skaičius viršijo 2012 m. SMM yra vienas svarbiausių laivybos industrijos renginių.“
Joerg Tollmien, „MacGregor“ Šiaurės Europos regiono direktorius, JK krovinių valdymo ekspertas

„Puiki patirtis! Čia jaučiama teigiama atmosfera, o ir vyksta konkrečios derybos. Mes daugiau nei patenkinti.“
Hans-Joachim Raffel, „Baoji Top Titanium Industry Co., Ltd.“ pardavimų vadovas

„Ši mugė turėtų būti privaloma. Mes džiaugiamės galėdami suintensyvinti savo kontaktus, didelį įspūdį padarė parodos dalyvių įvairovė.“
Minsung Kim, DSME rinkodaros vadovas



„MAN Diesel & Turbo“ pasirašė naują licencijos sutartį su „Qingdao Haixi Marine Diesel Co., Ltd. (QMD)“, leisiančią kompanijai geriau aptarnauti klientus svarbioje Šiaurės Kinijos rinkoje.

Aktualios temos

Jūrinės aplinkos apsauga ir laivų efektyvumo gerinimas buvo pagrindiniai SMM dienotvarkės klausimai.

„MAN Diesel & Turbo“ atstovas Stephan Timmermann teigė, jog laivybos industrija, dirbdama kartu su laivų statytojais ir tiekėjais, skiria daug išteklių bei kapitalo plataus masto naujų technologijų plėtrai ir įgyvendinimui, kurios saugotų oro ir vandens kokybę bei didintų energijos efektyvumą.

Įspūdingos prezentacijos

Pagrindinis šių metų SMM rėmėjas DNV GL mugės metu džiugino lankytojus įspūdingais ir novatoriškais standais. Kompanija įrėngė didelę auditoriją „DNV GL Forum“, skirtą paskaitoms, viešoms diskusijoms ir debatams. „DNV GL Maritime“ direktorius Tor E. Svensen pagyrė inovatyvią dvasią: „Kaip į technologijas orientuota industrijos mugė, SMM aiškiai iliustravo nepaprastai inovatyvų laivų statybos industrijos potencialą.“

Naujus standartus šiais metais nustatė ir specialių renginių programa. Puikiai įvertintos integruotos konferencijos: MS & D, SMM tolimi jūriniai dialogai (450 dalyvių), SMM laivų finansavimo forumas (120 dalyvių) ir visiškai naujas dalykas – Įdarbinimo diena, kurios tikslas buvo pritraukti aukštos kvalifikacijos darbuotojus į laivybos industriją.

„SMM – tai galimybė pasirodyti laivų statybos ir jų tiekimo industrijai. Man labai malonu matyti, kad industrija, įveikusi neramius metus, į ateitį žiūri optimistiškai. Ši pozityvi žinia iš Hamburgo nusiųsta pasauliui“, – sakė Federalinės ekonomikos reikalų ir energijos ministerijos parlamentinis sekretorius bei Federalinės vyriausybės jūrinės industrijos koordinatorius Uwe Beckmeyer. Maždaug trečdalis šių metų dalyvių planuoja dalyvauti ir kitoje SMM, kuri vyks 2016 m. rugsėjo 6–9 d.

„Ši mugė yra neįtikėtina. Per keturias dienas aš turėjau tiek žavingų diskusijų, kiek per paskutinius dešimt metų. Mes tikrai sugrįšime.“
Thorsten Koops, Hamburgo uosto policijos vyriausiasis inspektorius

„Sutikome daug senų ir naujų klientų, kartu su jais aptarėme, kaip mes, „Alfa Laval“, galėtume padėti laivų savininkams taupyti energiją ir mažinti žalos pėdsakus aplinkai. Didelį susidomėjimą sukėlė naujo išmetamųjų dujų plautuvo PureSOx 2.0 prezentacija.“
Anne Kirstine Senderovitz, „Alfa Laval“ viceprezidentė





Baltarusijos transporto savaitėje žvilgsniai į ateitį (Minskas, Baltarusija)



Kasmet vis didesnį mastą įgauna ir įdomių įvykiu transporto rinkoje tampa Baltarusijos tarptautinė transporto savaitė. Jos metu Minske organizuojama tarptautinė specializuota paroda „Transportas ir logistika“ bei Baltarusijos transporto ir logistikos kongresas šiemet vyko jau aštuntą kartą. „Logistikos inžinerijos“ parodos dalyviai rinkosi trečią kartą. Kartu su parodomis vyko keletas konferencijų, forumų, seminarų, apskritojo stalo diskusijų, pasirašyta svarbių bendradarbiavimo dokumentų tarp partnerių. Spalio 7–10 d. vykusiuose Transporto savaitės renginiuose dalyvavo per 100 kompanijų iš Austrijos, Baltarusijos, Belgijos, Irano, Kazachstano, Latvijos, Lenkijos, Lietuvos, Moldovos, Rusijos, Turkijos ir Vokietijos.



Dalyvaujant tokiai auditorijai, vyko NVS šalių jūrų ir upių transporto valstybinių administracijų tarybos posėdis, jubiliejinis 35-asis NVS keilinių tarpvyriausybinių tarybos posėdis, tarptautinė konferencija „Lietuvos ir Baltarusijos bendradarbiavimo perspektyvos logistikos ir transporto srityje“, apskritojo stalo diskusijos „Transporto ir logistikos vystymo perspektyvos ir kliūtys Baltarusijos ir Lenkijos bendradarbiavime“, „Baltarusijos ir Latvijos tarpusavio veikla transporto ir logistikos srityje“, „Pasaulinio banko logistikos 2014 m. efektyvumo indeksas ir priemonės gerinti Baltarusijos reitingus“.

Specializuotuose seminaruose, diskusijose ir konferencijose buvo pristatytos Minsko transporto infrastruktūros vystymo perspektyvos, aptarti ekologijos ir energijos efektyvaus naudojimo transporte klausimai, tarptautinių krovinių gabenimo geležinkeliais Eurazijos rinkoje perspektyvos 2015 m., krovinių gabenimo automobiliais struktūros tobulinimas, transporto paslaugų nacionaliniame Minsko oro uoste tobulinimas. Transporto savaitės metu vyko 2-oji tarptautinė mokslinė praktinė konferencija „Visuomeninis transportas – miesto (regiono) mobilumo pagrindas. Priemonės gerinti keleivių vežimo kokybę“ bei mokslinis praktinis seminaras „IT transporte ir logistikoje: geoinformacijos ir navigacijos technologijos“.

Svarbus Transporto savaitės renginys buvo 8-asis Baltarusijos transporto ir logistikos kongresas. Plenarinės sesijos metu Baltarusijos transporto ministerijos, Prekybos ministerijos, Valstybinio muitinės komiteto, geležinkelių, asociacijų vadovai ir užsienio ekspertai aptarė svarbiausias kryptis, kaip didinti Baltarusijos transporto bei logistikos sistemos konkurencingumą ir investicinį patrauklumą.

Kaip ir pernai, Baltarusijos transporto savaitė prasidėjo tarptautine konferencija „Lietuvos ir Baltarusijos bendradarbiavimo perspektyvos“





logistikos ir transporto srityje". Baltarusijos ir Lietuvos valdžios bei verslo atstovai diskutavo, kokiomis priemonėmis didinti abiejų šalių transporto sektorių konkurencingumą, kurti šiuolaikinius transporto ir logistikos sprendimus, stiprinti šalių partnerystę. Remiantis sėkmingai įgyvendintų projektų pavyzdžiais, tokiais kaip konteinerinis traukinys „Vikingas“ ar konteinerinis traukinys „Nemunas“, ieškota sprendimų, reikalingų infrastruktūros plėtrai, techninių ir elektroninių priemonių panaudojimui, sienos kirtimo procedūrų bei tranzito sąlygų gerinimui. Konferencijoje pranešimus skaitė Baltarusijos transporto ministras Anatolijus Sivakas ir Lietuvos transporto ministras Rimantas Sinkevičius.

A. Sivakas pabrėžė, kad Lietuvos įsiliejimas į Europos Sąjungą ir Baltarusijos dalyvavimas Eurazijos ekonominėje sąjungoje anaipol netaskiria šalių, o priešingai – jų tarpusavio bendradarbiavimas atveria papildomas galimybes bei perspektyvas didinti tranzitinių krovinių gabenimą per Baltarusiją, gerinti jų apdorojimą logistikos centruose ir terminaluose. Remdamasis 2012–2013 m. rezultatais, Baltarusijos transporto ministras pastebėjo, kad bendradarbiavimo rodikliai gerėja.

Renginio metu Lietuvos vežėjų automobiliais asociacija „Linava“ ir analogiška Baltarusijos asociacija BAMAP pasirašė tolesnio bendradarbiavimo sutartį.

Parodoje „Lietuvos geležinkeliai“ pasirašė trejų metų bendradarbiavimo sutartį su Baltarusijos naftos kompanija.

Baltarusijos ir Latvijos apskritojo stalo diskusijoje „Baltarusijos ir Latvijos tarpusavio veikla transporto ir logistikos srityje“ Latvijos transporto ministerijos valstybės sekretoriaus pavaduotojas Uldis Reimanis pabrėžė, kad Minske vykstančioje parodoje savo veiklą pristato 30 Latvijos kompanijų, ir latviai nusiteikę aktyviai dirbti, idant jos visos galėtų sėkmingai bendradarbiauti su kolegomis iš Baltarusijos.

Tarp Baltarusijos ir Lenkijos, Latvijos, Baltarusijos ir Lietuvos pasirašyta įvairių susitarimų bei memorandumų. ■



Netikrumas, prie kurio turime priprasti (Rionė, Danija)

Baltijos uostų atstovai susitiko Danijos mieste Rionėje aptarti pagrindinius iššūkius, kurie laukia jūrinio transporto šiame regione. Baltijos uostų organizacijos pirmininkas Julian Skelnik pristatė uosto sektoriaus iššūkių rinkinį, kurių svarbią vietą užima situacija Ukrainoje bei Rusijos ekonomikos silpnėjimas, sukuriantis naują geopolitinę aplinką uostams. Neišspręstu klausimu laivybai lieka ir naujo SECA (sieros emisijos limitai laivyboje) režimo poveikis. Šios pagrindinės temos sudarė pagrindą diskusijoms Baltijos uostų konferencijos metu.

Naujos sieros emisijos limitų laivyboje taisyklės (SECA) Baltijos jūroje bus įvestos per ateinančius ketverius mėnesius. Trumpalaikės atitikties strategijos yra akivaizdžios. Dauguma laivų savininkų vietoj mazuto naudos kuro distiliatą (MDO/MGO) su žemu sieros kiekiu. Kai kurie keltų ir ro-ro laivų savininkai nusprendė įrengti plautuvus. Tai, žinoma, padidins kaštus ir turės poveikį jūrinio transporto kainoms. Taip sukuriama iššūkių laivybos linijoms ir Baltijos uostams. Pagrindinis „DNVGL Maritime Advisory“ konsultantas Henning Mohn kalbėdamas konferencijoje padarė išvadą, kad dauguma verslų gali susidoroti su SECA, bet išlaidas reikia perkelti galutiniams naudotojams.

DFDS aplinkos ir tvarumo direktorius Poul Woodall plačiai apibūdino pagrindinius iššūkius, su kuriais susiduria laivų savininkai, besiruošiantys naujam SECA režimui. Tarp komercinių iššūkių jis įvardino verslo nuostolius, prekybos srautų pokyčius ir modalinį perėjimą prie sausumos transporto. Jis taip pat pažymėjo, kad ES direktyvos dėl sieros limitų įgyvendinimas nėra harmonizuotas tarp ES šalių narių. Be to, neaišku, ar laivai, stovintys uoste, galės naudoti plautuvus dėl skirtingo Vandens pagrindų direktyvos įgyvendinimo kai kuriose ES šalyse.

Sesijos, skirtos geopolitikai ir makroekonomikai kaip varomosios jėgos uosto sektoriuje, metu Turku ekonomikos mokyklos prof. Kari Liuhto labai išsamiai apibūdino Rusijos ekonomiką ir prekybos struktūrą su ES šalimis. Jo skaičiavimais, pusė Rusijos užsienio prekybos yra prekyba su ES. Jo manymu, ateinančiais metais Rusijos ekonomikos augimas bus



gana žemas. Kaip buvo akcentuota viešose diskusijose, Rusijos kroviniai labai svarbūs Baltijos uostų verslui, todėl geopolitinė situacija regione yra akylai stebima.

Europos Komisijos atstovas Dimitrios Theologitis pristatė naują TEN-T politiką ir finansinį instrumentą, vadinamą Europos infrastruktūros tinklų priemone (CEF). Greitai turi būti paskelbtas naujas 2014 m. kvietimas – transporto infrastruktūrai (įskaitant uostus) pirmajame CEF ture planuojama išleisti beveik 13 milijardų eurų. Jis taip pat pristatė atnaujintą ES uostų politiką.

ESPO generalinė sekretorė Isabelle Ryckbost, komentuodama ES uostų politiką, pabrėžė, kad ES uostams reikia daugiau aiškumo įstatyminės bazės sistemoje.

Apibendrinamas konferenciją BPO generalinis sekretorius Bogdan Ołdakowski konstatavo pagrindines jos išvadas: „Ateinančiais metais bus vis daugiau ir daugiau netikrumo Baltijos uostams, įskaitant geopolitinę situaciją Europoje, rinkos sąlygas, pagrindinius SECA taisyklių poveikius, taip pat bendrą ekonominę situaciją Europoje. Tačiau Europos Komisija praneša gerą žinią uostams – ES transporto atnaujinimui ir uostų infrastruktūrai paskirtas didelis biudžetas. Baltijos uostai sveikina šią žinią.“

BPO informacija





Kinijos tarptautinėje logistikos mugėje pristatytas JK paviljonas (Šendženas, Kinija)

2014 m. spalį Kinijos tarptautinėje logistikos mugėje Šendžene (Shenzhen) pirmą kartą per devynerius metus buvo pristatytas Jungtinės Karalystės paviljonas.

Kartu su KLR transporto ministerija organizuojama Šendženo tarptautinė logistikos mugė yra didžiausia logistikos ir transporto paroda Azijoje, skirta logistikos paslaugoms, tiekimo grandinių valdymui, uostams ir laivybai, oro transportui, multimodaliniams pervežimams, technologiniams sprendimams bei realiam krovo darbų sektoriui.

JK prekės ženklo „Business is Great“ nemažo ploto paviljone įsikūrė kelios JK kompanijos. Darbas bendrame plote suteikė rentabilią platformą paslaugų tiekėjams ištyrinėti verslo galimybes Kinijos logistikos sektoriuje.

JK paviljono iniciatyvai ir darbui vadovavo Kinijoje gyvenantis logistikos industrijos lyderis, Didžiosios Britanijos prekybos rūmų Logistikos komiteto Honkonge pirmininkas ir šio tarptautinio CILF renginio organizatorius Šendžene Mark Millar.

Parodoje dalyvaujančios JK kompanijos į renginį pakvietė verslo knygų leidėją Kogan Page, tiekimo grandinių technologijos idėjų vadovus iš „Pantech International“, šios industrijos mokymo kursų specialistus iš „The Resources group“ ir trečiosios šalies logistikos grupę iš „Trade Distribution“.

Daugumai parodos dalyvių tai buvo pirmasis renginys ir savotiškas nuotykis Kinijos rinkoje.

Mugės rėmėjai – Transporto ir logistikos teisių institutas (CILT), tarptautinių specialistų įdarbinimą vykdanči kompanija „Logistics Executive“ bei Londone įsikūrusi žiniasklaidos grupė „Warehousing & Logistics International“.

Į CILF parodą buvo įtraukta Verslo atitikimo programa, kuri JK paviljono parodos dalyviams pasirodė itin vertinga, kaip galimybė užmegzti naujus kontaktus, ištyrinti rinkos galimybes ir susitikti su potencialiais verslo partneriais.

Komentuodamas renginį, „Pantech International“ direktorius Mark Nicholls džiaugėsi: „Mūsų klientai atvedė mus į Kiniją. Mano tikslas yra kaip galima daugiau sužinoti apie logistikos industriją Kinijoje. Buvimas čia suteikė puikią galimybę sužinoti, susitikti, surasti partnerius ir plėsti ryšius. Kaip ir Kinija, CILF paroda yra didelė! Mes atvyksime čia ir ateityje.“

Po CILF parodos JK paviljono dalyviai prisijungė prie industrijos renginio Honkonge, įskaitant ir tiekimo grandinės, ir logistikos profesionalų tinklą („Networking Mixer for Supply Chain & Logistics Professionals“ (SCLP) bei techninius vizitus – į Honkongo tarptautinio konteinerių uosto terminalą, „Cathay Pacific“ oro krovinių terminalą, Prekybos uostą, kuriame pastatytas 30 000 kv. m logistikos centras, ir Honkongo tarptautinio oro uosto regioninį krovinių paskirstymo centrą. Diena pasibaigė kokteilium vakarų Honkongo jūrų muziejuje su vaizdu į Viktorijos uostą.

„The Resources Group“, įsikūrusios Oksforde, vyriausiasis vykdančiasis tarnautojas Laurence Cave sakė: „Po CILF parodos Šendžene dalyvavimas renginiuose Honkonge buvo labai naudingos kelionės kulminacija. Dabartiniai planai sparčiai intensyvėja ir „The Resources Group“ ruošiasi įkurti nuolatinę vietinę atstovybę. Mūsų kelionė į Kiniją buvo maloni ir itin vertinga. Susitikimuose su įvairių tautų žmonėmis iš įvairių pramonės šakų buvo pasiekta iš tiesų svarbi XXI amžiaus logistikos perspektyva.“

Prekybos paskirstymui Meno saloje atstovavo pardavimų direktorius Hubert Lowry, kuris pakomentavo: „Dėkoju organizatoriams už pagalbą ir padaršinimą, kurio sulaukė mūsų kompanija pirmojo vizito į Kiniją



ir Honkongą metu. Džiaugiamės sutikę tiek daug patyrusių, svetingų, informatyvių logistikos tiekimo grandinės bendrijos narių. Kelionė buvo nepaprastai sėkminga – mes suradome vertingų naujų verslo kontaktų. Jaučiamės privilegijuoti, gavę kvietimą dalyvauti, tikimės įsitraukti į šią veiklą ir ateityje.“

CILF 2014 M. SITUACIJA

CILF 2014 m. parodoje dalyvavo per 1 200 dalyvių iš daugiau nei 30 šalių ir 80 000 lankytojų iš 60 pasaulio šalių bei regionų. Šis renginys Šendžene yra didžiausias Azijoje logistikos industrijos profesionalų, tiekėjų ir klientų susitikimas akis į akį, siekiant efektyviai bei produktyviai ištyrinti ir vystyti verslo galimybes.

Šendženas – ekonomikos ir Pietų Kinijos logistikos centras, besiribojantis su Honkongu, vienu didžiausių logistikos centrų pasaulyje, tarptautiniai Kinijos vartai iš žemyno ir į jį.



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

18-20 November 2014
Ashgabat, Turkmenistan

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

18-20 ноября 2014
Ашхабад, Туркменистан



www.oilgasturkmenistan.com

ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОРЫ



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



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

CO-ORGANISER | СО-ОРГАНИЗАТОР



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

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

In London / в Лондоне:

Tel: +44 (0) 207 328 8899

Fax: +44 (0) 207 624 9030

e-mail: info@summittradeevents.com

In Ashgabat / в Ашхабаде:

Tel: +993 12 264000

e-mail: summittradeevents@gmail.com



TRANSPORT EVENTS

www.transportevents.com

3rd BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2014

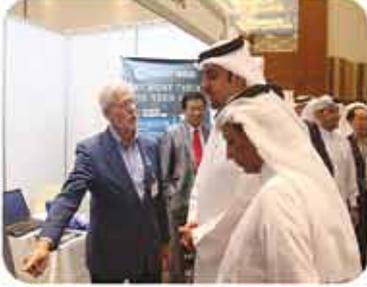
Wednesday 3 and Thursday 4 September 2014
Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey

12th Intermodal AFRICA 2014

Thursday 23 and Friday 24 October 2014
International Convention Centre Durban, South Africa

9th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2014 India

Thursday 27 and Friday 28 November 2014
Hosted by Chennai Port Trust
ITC Grand Chola Chennai, India



9th INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2015

Thursday 22 and Friday 23 January 2015
Hosted by Port Maputo
Girassol Indy Congress Hotel And Spa, Maputo, Mozambique

8th PHILIPPINE PORTS AND SHIPPING 2015

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



13th Intermodal AFRICA 2015

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

11th TRANS Middle East DOHA 2015

Wednesday 29 and Thursday 30 April 2015
InterContinental Doha The City, Qatar



4th BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2015

Thursday 28 and Friday 29 May 2015
Istanbul Marriott Hotel Asia, Istanbul, Turkey

13th ASEAN PORTS & SHIPPING 2015

Wednesday 24 and Thursday 25 June 2015
JW Marriott, Jakarta, Indonesia

10th Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2015 India

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



14th Intermodal AFRICA 2015

Thursday 29 and Friday 30 October 2015
Hosted by the Ministry of Transport, Works, Supply and Communications
Mulungushi International Conference Centre, Lusaka, Zambia

3rd MED PORTS 2015

Wednesday 25 and Thursday 26 November 2015
Sheraton Casablanca Hotel and Towers, Morocco



16th Intermodal AFRICA 2016

Thursday 27 and Friday 28 October 2016
Hosted by Kenya Ports Authority
Sai Rock Hotel Mombasa, Kenya

www.transportevents.com





logi trans

19-21 November 2014
Istanbul

International
Transport Logistics Exhibition

www.logitrans.com.tr

Organized by EKO MMI Fair Limited Co.



Logistics without stress



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



LITHUANIA
KAZAKHSTAN
GERMANY

Vilnius, tel.: +370 5 2159940, +370 685 50800, e-mail: info@sturvalas.lt

Almaty, tel.: +7 7272 584145, +7 747 6717911, e-mail: tlnika@tlnika.kz

Munich, tel.: +49 8105 7300043, e-mail: info@tlnika.de

www.tlnika.com www.sturvalas.lt www.tlnika.kz www.tlnika.de

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