



# JURA.MORE.SEA



**A Letter to the Future President  
of the Republic of Lithuania  
Lithuania Keeps Away from  
Inland Shipping  
Baltic Shores in  
the Yoldia Sea Period**

**20**  
years

**60**  
лет

**85**  
metai

**致未来立陶宛共  
和国总统的信**

**项目忘了立陶宛  
佑迪亚海洋时期的波罗  
的海海岸**

**Письмо будущему  
Президенту Литвы**

**В речном судоходстве  
Литва – в стороне  
Побережье Балтийского моря  
в иольдиевый период**

**Laiškas būsimajam  
Lietuvos Prezidentui  
Upių laivyboje Lietuva –  
nuošalyje**

**Baltijos pakrantės  
Joldijos jūros laikotarpiu**





# JŪRA·MOPE·SEA

## INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

交通 · 物流 · 能源 · 石油和天然气 · 科学和技术 · 环境

The first magazine in Eurasia published in four languages:  
English, Chinese, Russian and Lithuanian



Your loyal partner in international business

[www.jura.lt](http://www.jura.lt)



JŪRA MOPE SEA  
International Business Magazine  
ISSN 1392-7825

The Jūra magazine issued since 1935  
JŪRA MOPE SEA – since 1999

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

**Translator:**  
Betty Chen

#### Representatives of the magazine:

**UK, London**  
Milda Manomaitytė  
Tel.: + 44 7825924581  
E-mail: milda@globalairrail.com

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

**Kazakhstan, Almaty**  
Yevgeniy Rozenblat  
E-mail: yevgeniy@rozenblat.kz

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

**In Germany, Munich**  
Diana Wirtz  
Tel.: + 49 176 10342609  
E-mail: diana.wirtz@tlnika.de  
TL NIKA GmbH, Cecina Str. 76, 82205  
Gilching bei München

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

**Photo credit:**  
Vytautas Karaciejus, KSSA,  
Euromonitor International,  
Vytautas Magnus University,  
LAirA, Klaipėda University,  
JŪRA MOPE SEA magazine.

#### Cover:

Ingrida Ramanauskienė

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

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

Circulation of 3 000 copies

## CONTENTS • 內容

### 2 PUBLISHER'S WORD

A Letter to the Future  
President of the Republic of  
Lithuania

**编者寄语**  
致未来立陶宛共和国  
总统的信

### 4 PARTNERSHIP

...Then You Win  
Public and  
Private Partnership  
at the Port of  
Klaipėda

**合作伙伴关系**  
...然后你赢了  
克莱佩达港的公  
私合作伙伴关系



### 8 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES

Global Economic  
Forecasts  
Not Very Optimistic,  
but Not the Worst Case  
Scenario

**市场•分析•预后**  
全球经济预测  
不是很乐观,但不是最  
糟糕的情况



### 14 INLAND WATERWAYS

The Mega-Project of  
Connecting the Baltic and  
the Black Sea Shipping via  
Rivers Leaves  
Lithuania Behind

**内陆水道**  
通过河流连接波罗的  
海和黑海航运的巨型  
项目忘了立陶宛

### 20 MOBILITY

Landside Airport  
Accessibility Partners  
Considered Seven Action  
Plans to Improve Low  
Carbon Mobility

**流动性**  
陆边机场无障碍合作  
伙伴考虑了七项改善低  
碳流动性的行动计划



### 24 BUSINESS AND SCIENCE

Baltic Shores in the Yoldia  
Sea Period

The Search for the  
Prehistoric Settlements on  
the Shore and the Seabed  
**商业与科学**

佑迪亚时期的波罗的  
海海岸  
寻找岸边和海底的史  
前定居点



### 28 BUSINESS AND ART

The Third TheATRIUM  
Festival: a Showcase of  
Lithuanian Theatre and  
Theatrical Discoveries

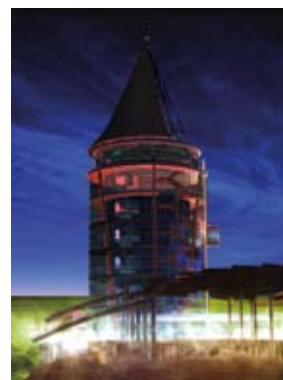
**商业和艺术**  
第三届 THE ATRIUM  
音乐节:展示立陶宛剧  
院和戏剧发现



### 30 RETRO

From the 20th Century  
The Second Life of the  
Cultural Monument  
The View of Klaipėda Castle  
from the Tower of Dreams

**回眸**  
从20世纪开始  
文化纪念碑的第二人  
生  
从梦之塔看克莱佩达  
城堡







# A LETTER TO THE FUTURE PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA

Dear Presidential Candidate,

First of all, I would like to wish you good luck in the honourable competitive battle.

I would like to draw your attention to certain historical aspects, related to the importance of the sea to the development, economy and culture of Lithuania as a state.

This year we will celebrate the 85th anniversary of the first Day of the Sea celebration in Lithuania. The Lithuanian President Antanas Smetona, who participated at this event in 1934, delivered a speech, emphasizing the historical importance of the sea to the development and prosperity of Lithuania, encouraging its citizens to 'work and live in a way to make the Lithuania a true maritime state'.

The next step in strengthening the maritime policies and maritime spirit took place a year later with the first issue of a Lithuanian maritime publication, named *Jūra (The Sea)*, during the second Sea Festival, which took place in summer of 1935. The purpose of the publication was to "implement maritime propaganda and education, replacing the continental spirit of the Lithuanian nation with a maritime one, as well as embedding the notion of understanding the advantage of having an access to the sea both to the state and its citizens in the wide public.

However, Lithuania's maritime aspirations fell in 1939, when Klaipėda region was annexed by the Nazi Germany.

The Sea Festival has been revived in 1959.

*Jūra* magazine took a bit longer. After a short attempt to peak out in 1989, the publication grew silent for one more decade.

*Jūra* magazine has been finally reborn in 1999, on the eve of the 40th anniversary of the Sea Festival.

Thus, this year we celebrate as many as three anniversaries: the 85th anniversary of the first Day of the Sea, the 60th anniversary of the revived Sea Festival and the 20th anniversary of the reborn magazine, which started out as a monolingual local publication and grew into an international magazine, featuring articles in Lithuanian, English, Russian and Chinese languages, that is today known as *JŪRA MOPE SEA*.

These anniversaries will be celebrated on the last week of July, when you will be already elected as the President of the Republic of Lithuania and, very likely, will come to Klaipėda to greet the people of Lithuania, celebrating the anniversary of the Sea Festival and *JŪRA MOPE SEA* magazine.

For this occasion, we will publish a special issue of *JŪRA MOPE SEA*, dedicated to these anniversaries.

Therefore, I would like to ask you to accept a rather extraordinary offer: write your presidential celebratory speech for the Sea Festival, i.e. a programme speech on your vision of the Lithuanian maritime policy, maritime business, as well as the development strategy for the ports of Klaipėda and Šventoji in the years of your tenure and the future.

This speech would be published in the special *JŪRA MOPE SEA* issue, dedicated to the event, together with the speech of Antanas Smetona, the first President of Lithuania, delivered during the first Sea Festival in 1934.

I am aware that my request is rather unusual – I feel inclined to do unusual things – and ask to refrain from rejecting this idea. This action of yours, if you take it now, is very likely to go down in history just like the speech of the President Antanas Smetona, delivered in 1934.

Sincerely,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of *JŪRA MOPE SEA* magazine since 1999



# 致未来立陶宛共和国总统的信

首先,我想祝您在光荣的竞争中获得好运。

我想提醒您注意某些历史方面,这些方面涉及海洋对立陶宛作为一个国家的发展经济和文化的历史性。

今年,我们将在立陶宛海洋节的第一天举行85周年庆祝活动。1934年参加这次活动的立陶宛总统 Antanas Smetona 发表讲话,强调海洋对立陶宛的发展和繁荣的历史重要性,鼓励其公民“工作和生活,使立陶宛真正成为现实海洋国家”。

加强海洋政策和海洋精神的下一步发生在一年后,第一期立陶宛海事出版物,名为 Jūra (海),在1935年夏天举行的第二届海上节日期间。该出版物旨在“实施海上宣传和教育,用海事国家取代立陶宛国家的大陆精神,以及将理解进入海洋的优势的概念融入国家及其广泛的公众公民”。

然而,立陶宛的海上愿望在1939年下降,当时克莱佩达地区被纳粹德国吞并。

海洋节于1959年复活。

Jūra杂志花了更长的时间。经过1989年的一次短暂尝试后,该出版物又沉默了十年。Jūra杂志终于在1999年海洋节40周年前夕重生。



因此,今年我们庆祝多达三个周年纪念:85周年海洋节首日,复兴海洋节60周年和重生杂志20周年,最初是作为一个单一的地方出版物发展而后成长为一本国际杂志,刊登立陶宛文、英文、俄文和中文的文章,如今被称作 JŪRA MOPE SEA。

这些纪念日将在7月的最后一周庆祝,届时您将被选为立陶宛共和国总统,很可能会来到克莱佩达迎接立陶宛人民,庆祝海洋和杂志的 JŪRA MOPE SEA 周年纪念。

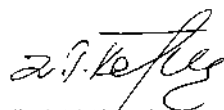
在这个场合,我们将发布一期 JŪRA MOPE SEA 特刊,致力于庆祝这些纪念日。

因此,我想请您接受一个非常特别的提议:为海洋节写您的总统庆祝演讲,即

在您任职和未来的岁月里,关于您对立陶宛海事政策、海事业务的愿景以及港口克莱佩达和斯文托吉发展战略的项目演讲。

这一演讲将在 JŪRA MOPE SEA 特刊发表,特刊专门介绍1934年在第一届海洋节期间立陶宛第一任总统 Antanas Smetona 的演讲活动。

我知道我的要求相当不寻常——我觉得有意做不寻常的事情——并且要求这个想法不被拒绝。如果您现在采取这种行动,您的这一行动很可能会像1934年总统 Antanas Smetona 的演讲那样被载入史册。



你真诚的朋友

Zita Tallat-Kelpšaitė

自1999年以来,JŪRA MOPE SEA杂志的出版者



## ...Then You Win

*First they ignore you, then they laugh at you, then they fight you, then you win...*

Mahatma Gandhi

JŪRA MOPE SEA magazine has started the 20th year of its activity.

This Lithuanian maritime publication is the only one with such a long maritime history and is the only one to reach its 20th anniversary, although there were various attempts to create Lithuanian maritime press before. The magazine with a history, dating back to 1935, grew out of the roots of its predecessors, unfolding the first of its branches only thanks to cooperation and sincere partnership with Lithuanian maritime business, port, transport and logistics companies, associations, Klaipėda City Municipality, science representatives and some of the Lithuanian ministries and the diplomatic corps. Later this cooperation has been successfully joined by international organisations and companies. Thus, celebrating the magazine's 20th anniversary, we would like to emphasize that it is the celebration of everyone, who has contributed to the creation of the magazine in one way or another.

This year is dedicated to you, our dear friends and honoured partners. We would like to share stories of how you did in the last 20 years and how you are doing now, your plans, goals and challenges of the future.

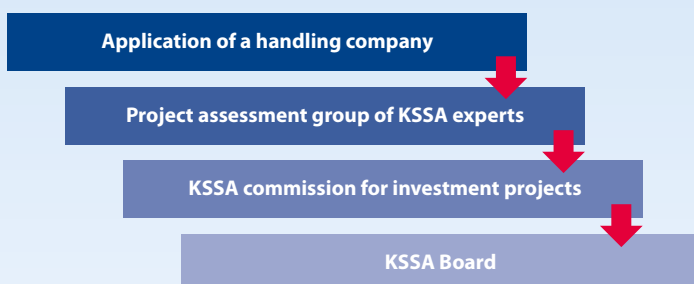
In this issue we introduce the story of the public and private partnership of Klaipėda State Seaport Authority.

## Public and Private Partnership at the Port of Klaipėda

In recent six years Klaipėda State Seaport Authority has invested 215.2 million Euro in the port infrastructure, which belongs to the state. This year cargo handling volumes at the port of Klaipėda have grown by 39.4 % and the revenues of the Seaport Authority before income tax – by 47.2 %.

Year	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Investments into port infrastructure (million Eur)	87.25	24.79	20.46	15.30	28.60	38.80

Each investment project at the port of Klaipėda is implemented according to a strict model – first, Klaipėda State Seaport Authority receives an application from a handling company, operating at the port and using the port's infrastructure, based on a land lease agreement. In the application the said company indicates the added value that would be created, how this investment would help to attract new cargo flows and what measures will be taken to reach the results, predicted in the application. During the initial stage the applications are assessed by experts of economics and infrastructure at Klaipėda State Seaport Authority, who prepare the investment project payback assessment and implementation plan, and evaluate the financial returns the said project could generate, as well as the benefit it would bring to the port and the state. The decision of making an investment into the state infrastructure at the port, temporarily used by the handling company, is made by a special commission, formed at the Seaport Authority. The commission evaluates each project according to very strict and objective criteria. In addition to that, before the implementation of the investment projects of the Seaport Authority, they are also discussed, evaluated and approved by the Board of Klaipėda State Seaport Authority. If approved by the Board, the Seaport Authority's strategic action plan and its investment projects then gets green light for four years.



The state seaport of Klaipėda is one of the examples of successful public and private partnership – the state company Klaipėda State Seaport Authority invests into state infrastructure, while private companies that use the land in terms of fixed-term contracts – into suprastructure (e.g. warehouses, lots, handling equipment, machinery, etc.) Based on calculations, 1 Eur, invested by the Seaport Authority into the development of the port infrastructure, brings on average 2 Eur of private sector investments into the port's suprastructure. The Seaport Authority is very responsible about its investments. According to statistics of the recent six years, it looks like targeted and high-quality investments of the Seaport Authority have contributed to the proportionally increasing handling volumes, which, in turn, increase the port's revenue and bring larger contributions to the state budget. The Port Authority believes that you can always find money for promising and useful investment projects.

The operation of all companies working at the port is subject to legislation. Newly-formed land plots of the port are leased on the basis of public tender and the Government's Resolution No. 643 of 02/08/2017 'Regarding





the Approval of the Description of the Procedure for Granting the Right to Lease Land of Klaipėda State Seaport' and the Rules for the Calculation of the Lease Rates for the Land of Klaipėda State Seaport, approved by the Order No. 3-671 of the LR Minister of Transport and Communications of 15/11/2010.

Successful implementation of investments at the port of Klaipėda brings direct benefit to the state. According to the study, conducted by Ernst & Young Baltic, 1 Eur of investments from Klaipėda State Seaport Authority brings 3.65 Eur of income to the public sector. It was also calculated that the investments into the port infrastructure, made by the Seaport Authority, pay off on average in 3 years and 3 months. However, there are some exceptions too, when the investments pay off in 1 or 2 years.

Talking about the port's specifics, it should be noted that the revenue of the Seaport Authority is used not only for investments, but also to ensure the port's functions, e.g. the activity of the captain, pilots, maintaining the port's depth, port security, infrastructure maintenance, development plans, etc. The Seaport Authority also pays dividends to the state. E.g. Last year the Seaport Authority supplemented the state budget with 22.3 million Eur dividends for 2017.

The port's rational investments and effective activity is illustrated by statistics. In the period of recent six years, the Seaport Authority has increased its assets by 16 % (from 505.6 million to 588.8 million Eur), the port's handling volumes have increased by 39.4 % (from 33.4 million to 46.6 million tonnes), the profit (before the income tax) – by 47 % (from 23.6 million to 34.7 million Eur). ■



Port company	2013 – 2018 investments (million Eur)	2013–2018 revenue received (million Eur)
AB Klaipėdos Nafta + LNG terminal	33.777	57.647
AB KLASCO	16.787	68.652
UAB Krovinių Terminalas	0.011	11.674
UAB Litectus III	-	0.749
AB Kruizinių Laivų Terminalas	1.590	0.313
AB Baltijos Laivų Statykla	0.004	2.346
UAB KJKK Bega	17.427	32.753
UAB Centrinis Klaipėdos Terminalas	13.478	9.974
LKAB Klaipėdos Smeltė	9.490	25.811
UAB Birių Krovinių Terminalas	15.467	44.595
UAB Kamineros Krovinių Terminalas	0.364	4.421
UAB Klaipėdos Konteinerių Terminalas	11.879	39.423
AB Vakarų Laivų Gamykla + Vakarų Krova	9.554	15.283
UAB Malkų Įlankos Terminalas	2.600	8.544
AB Smiltynės Perkėla	0.076	0.198
<b>TOTAL</b>	<b>132.504</b>	<b>322.383</b>
Investments into shared port infrastructure and assets (dredging of the navigation channel, access railway and motorway projects, investments needed for the implementation of the functions of the Seaport Authority)	82.697	
<b>TOTAL INVESTMENTS</b>	<b>215.201</b>	
TOTAL REVENUE (including other services at the port, port land lease revenue, cruise and recreation ship fees)		330.461

# ...然后你赢了

首先他们不理你，然后他们嘲笑你，  
然后他们打你，然后你赢了...

圣雄甘地

JÜRA MOPE SEA杂志开始了其发行的第20个年头。

这本立陶宛海事出版物是唯一一个有着悠久海洋历史的海上出版物，也是唯一一个成立20周年的出版物，尽管以前曾多次尝试创建立陶宛海事新闻。这本有着悠久历史的杂志可以追溯到1935年，由于立陶宛海事业、港口、运输和物流公司、协会，以及克莱佩达市政府、科学代表和一些立陶宛部委和外交使团的真诚合作，开启了杂志众多国际联络分部中的第一个。后来，这种合作已经成功地融合了其他国际组织和公司。

因此，在庆祝杂志成立20周年之际，我们想强调的是，每个人的庆祝活动都以这种或那种方式为杂志的创作做出了贡献。

今年是献给你，亲爱的朋友和尊敬的合作伙伴。我们想分享一下你过去20年的经历，以及你现在的表现，未来的计划、目标和挑战。

在本期中，我们将介绍克莱佩达州海港管理局公共和私营伙伴关系的故事。

## 克莱佩达港的公私合作伙伴关系

近六年来，克莱佩达州海港管理局投资了2.152亿欧元用于该州的港口基础设施。今年，克莱佩达港的货物处理量增长了39.4%，海港管理局的所得税收入增加了47.2%。

年	2013	2014	2015	2016	2017	2018
对港口基础设施的投资 (百万欧元)	87.25	24.79	20.46	15.30	28.60	38.80

克莱佩达港口的每个投资项目都是按照严格的模式实施的 - 首先，克莱佩达州海港管理局根据土地租赁协议收到装卸公司的申请，该公司在港口运营并使用港口的基础设施。该申请表明，该公司将创造的附加值，这项投资如何有助于吸引新的货物流量，以及将采取哪些措施来达到结果。在初始阶段，申请由克莱佩达州海港管理局的经济学和基础设施专家进行评估，他们准备投资项目回报评估和实施计划，并评估该项目可能产生的财务回报，以及它将带来的好处。在港口的国家基础设施进行投资的决定，由装卸公司在港口暂时使用的决定，都由海港管理局成立的特别委员会决定。委员会根据非常严格和客观的标准评估每个项目。除此之外，在实施海港管理局的投资项目之前，它们也由克莱佩达国家海港管理局董事会讨论、评估和批准。如果董事会批准，海港管理局的战略行动计划及其投资项目将获得四年的绿灯。



克莱佩达州的海港是成功的公共和私人合作伙伴关系的例子之一 - 国家公司克莱佩达州海港管理局投资于国家基础设施，而私人公司则将固定期限合同中的土地用于上层建筑（例如仓库、批次、处理设备、机械等）根据计算，海港管理局投资的1欧元用于港口基础设施的开发，平均为该港口的上层建筑带来2欧元的私营部门投资。海港管理局对其投资负有责任。根据最近六年的统计数据，海港管理局的目标和高质量投资看起来有助于按比例增加处理量，从而增加港口的收入并为国家预算带来更大的贡献。港务局认为，您总能找到有前途和有用的投资项目的资金。

在港口工作的所有公司的运作受立法限制。港口新成立的土地是根据公开招标和政府关于批准克莱佩达州海港租赁土地租赁权的程序说明的第643号租赁决议而出租的。“克莱佩达州海港土地租赁费用的计算规则”，由LR运输和通信部长的第3-671号命令批准。





港口公司	2013 -2018 投资 ( 百万欧元 )	2013 -2018 收到的收入 ( 百万欧元 )
AB Klaipėdos Nafta + LNG terminal	33.777	57.647
AB KLASCO	16.787	68.652
UAB Krovinių Terminalas	0.011	11.674
UAB Litectus III	-	0.749
AB Kruizinių Laivų Terminalas	1.590	0.313
AB Baltijos Laivų Statykla	0.004	2.346
UAB KJKK Bega	17.427	32.753
UAB Centrinis Klaipėdos Terminalas	13.478	9.974
LKAB Klaipėdos Smeltė	9.490	25.811
UAB Birių Krovinių Terminalas	15.467	44.595
UAB Kamineros Krovinių Terminalas	0.364	4.421
UAB Klaipėdos Konteinerių Terminalas	11.879	39.423
AB Vakarų Laivų Gamykla + Vakarų Krova	9.554	15.283
UAB Malkų Įlankos Terminalas	2.600	8.544
AB Smiltynės Perkėla	0.076	0.198
<b>总计</b>	<b>132.504</b>	<b>322.383</b>
投资共享港口基础设施和资产 ( 疏通导航渠道, 进入铁路和高速公路项目, 实施海港管理局职能所需的投资 )	82.697	
<b>总投资</b>	<b>215.201</b>	
总收入 ( 包括港口的其他服务, 港口土地租赁收入, 邮轮和娱乐船舶费用 )		330.461

在克莱佩达港成功实施投资可为该州带来直接利益。根据安永会计师事务所 (Ernst&Young Baltic) 的调查, 克莱佩达州海港管理局 (Klaipėda State Seaport Authority) 的1欧元投资为公共部门带来3.65欧元的收入。据计算, 海港管理局对港口基础设施的投资平均在3年零3个月内得到回报。但是, 当投资在1年或2年内收回时, 也有一些例外。

在谈到港口的具体情况时, 应该注意的是, 海港管理局的收入不仅用于投资, 还用于确保港口的功能, 例如: 船长、飞行员

的生活, 维护港口的深度, 港口安全, 基础设施维护, 发展计划等。海港管理局还向州支付红利。例如。去年, 海港管理局为国家预算补充了2017年的2230万欧元股息。

统计数据说明了港口的合理投资和有效活动。在最近六年期间, 海港管理局将其资产增加了16% (从5.056亿欧元增加到5.888亿欧元), 港口的处理量增加了39.4% (从3340万吨增加到4660万吨), 利润 (在所得税之前) - 增加了47% (从2360万到3470万欧元)。





## Global Economic Forecasts

# Not Very Optimistic, but Not the Worst Case Scenario

**Euromonitor international Analytics offers precise answers to vital business questions in an increasingly fast-paced and uncertain world. Our Macro Model provides regularly updated forecasts and 'what-if' scenarios for core macroeconomic variables, including GDP, growth and unemployment.**

Growth momentum in many of the world's economies might have peaked in 2018 and global expansion was projected to start cooling down gradually. Global real GDP growth was forecast at 3.8 % in 2018 (a pace similar to 2017), declining to 3.5 % in 2019–2020. Forecasts for many advanced economies have been downgraded since our previous quarterly forecast following worse than expected performance in 2018 and rising trade tensions. Advanced economies' real GDP growth was anticipated to remain strong in 2018 (at 2.3 %) and decline to 1.8–2.0 % annually in 2019–2020. Emerging economies' outlook has been adversely affected by the worsening global trade and external financing conditions, as well as lower investor confidence for countries such as Argentina and Turkey. Emerging economies' GDP were estimated to grow by 5.0 % in 2018 and are expected to slow to 4.8 % in 2019–2020.

Overall global risk outlook has worsened since August. Escalating trade barriers, higher political risks, and worsening financial market conditions could further reduce growth across advanced and emerging economies alike.

Better than expected performance has led to the US real GDP growth upgrade to 2.9 % in 2018. However, trade tensions with China have escalated, justifying a reduction in the 2019 forecast to 2.4%. The Eurozone outlook has continued to deteriorate and has lost its strong momentum from 2017. Real GDP was forecasted to increase by 2.0 % in 2018 and afterwards to slow to 1.8% in 2019. The UK economy picked up pace, aided by warm weather. The real GDP growth forecast has been raised to 1.4 % in 2018 and 1.5 % in 2019. However, the outlook is dimmed by lingering Brexit uncertainty. Japan is expected to start feeling the effects of the slowing global economy and China-US trade war. The GDP growth forecasts were at 1.1 % for 2018 and 1.0 % in 2019. Uneven economic recovery in Brazil and the apparent lack of tangible measures to kick-start the economy have prompted a downgrade in real GDP growth forecasts to 1.4 % in 2018 and 2.2% in 2019. China's economy continues to slow down gradually, consistent with a soft landing. However, rising trade tensions have worsened the outlook. We forecasted GDP growth of 6.6 % in 2018 and 6.1 % in 2019.

Higher oil prices had a favourable effect on the Russian economy, so did rising private consumption and net exports. Real GDP was expected to grow by 1.7 % in 2018, followed by a slow-down to 1.5 % in 2019. India has emerged from disruptions caused by demonetisation and GST, accelerating to a pace unseen in two years. GDP growth forecasts have been lifted to 7.7 % in 2018 and 7.6 % in 2019

## Major forecast revisions

### Brazil

The GDP growth forecasts for 2018 were downgraded. Private sector confidence declined further before the presidential election, industrial production dropped in September and inflation has increased. This puts further pressure on the central bank to raise interest rates. While the new government of Jair Bolsonaro is likely to implement more private sector and investor friendly policies, it faces significant barriers to legislation due to a divided Congress.

### India

Economic activity increased at the fastest pace in more than two years during April–June 2018, mainly due to faster consumption growth. This better-than-expected recovery from the previous demonetisation and the Goods and Services Tax overhaul shocks have led to an upwards revision of our GDP growth forecasts – to 7.7 % in 2018 and 7.6 % in 2019.

### Italy

The new Italian government presented its first budget in late September, with a budget deficit of 2.4 % of GDP – three times higher than the 0.8 % targeted by the previous government. The new budget has spooked bond markets, with Italian borrowing costs rising to around 3 percentage points higher than Germany's. The Italian government has refused to compromise on its budget so far, therefore, the higher Italian interest rates are likely to persist. The negative impact of higher interest rates on private sector investment are likely to slightly outweigh the stimulus effects of higher government spending and lower taxes. As a result, we had reduced Italy's expected GDP growth forecast to 1 % for 2018, expecting for 0.8 % in 2019

## General outlook

US GDP increased by almost 3 % year-on-year in the last 2 quarters, leading to a slight upwards revision in the growth results we forecasted for 2018. However, trade tensions with China have escalated. In September, the US imposed 10 % tariffs on another 200 billion USD of imports from China, rising to a 25 % tariff in 2019. The impact on 2018 GDP growth was negligible, but the higher 2019 tariffs justify a reduction of around 0.2 percentage points in the output growth forecast. Consumer spending is still rising faster than the long-term trend, and business investment is still expanding robustly. But the effects of the fiscal stimulus are likely to diminish in 2019. In our baseline forecast, 2018 US GDP growth was expected to reach 2.7–3 %, declining to 2–2.8 % growth in 2019 and 1.4–2.6 % growth in 2020. Afterwards, annual GDP growth settles at a long-term rate of 1.1–2.1 %.







The outlook for the Eurozone has continued to deteriorate since August. The economy has lost its strong momentum from 2017, when growth significantly outperformed expectations. In our baseline forecast, GDP growth was forecasted to increase by 1.9–2.1 % in 2018. Afterwards, output is expected to rise by 1.4–2.2 % in 2019 and by 1.1–2.1 % in 2020. Long-term growth over 2021–2026 is likely to stay within an average annual rate of 0.8–1.8 %.

Labour markets have improved further with the average unemployment rate now close to that from late 2008. Business investment is still rising faster than its long-term trend, supported by low financing costs, higher profit margins and stronger aggregate demand conditions. Financing costs remain low with the exception of Italy, whose borrowing costs relative to Germany have spiked following the recent government budget plans. However, consumption growth has been relatively slow, and overall GDP growth has declined to 1.7% year-on-year in Q3 of 2018. Private sector confidence indices have also declined. The deterioration of the global demand and trade outlook since 2017 has dampened prospects for exports. Recent declines in Eurozone stock markets also signal significant uncertainty about the region's economic outlook.

The UK economy picked up pace in Q3 2018, as real GDP growth accelerated to 1.5 % from 1.2 % year-on-year in Q2. Private consumption, a key growth driver, accelerated from 1.4 % in Q2 to 1.6 % year-on-year in Q3 2018, aided by more rapid wage growth and higher consumer sentiment during the summer. Fixed investment showed rather flat development with zero growth in Q3 2018, while export growth slowed to 0.7 % year-on-year as the previous year's boost from the weaker pound continued fading away.

After some amelioration during the summer, consumer sentiment dropped again in September and October. If sustained, the recent signs of faster wage growth could prop up consumer optimism. Business confidence, meanwhile, reached a two-year low in September. The on-going Brexit uncertainty is expected to continue depressing business investment decisions. Going forward, economic growth is forecast to remain subdued. In our baseline, which assumes a transition to final trade deal after 2020, we forecasted real GDP growth at 1.4 % in 2018 and 1.5 % in 2019. The possibility of chaotic Brexit remains a principal risk to the UK Outlook.

Japan's economic performance has been recently supported by healthy capex on the back of companies upgrading to labour saving equipment to cope with labour shortages, as well as infrastructure development ahead of the Tokyo Olympics in 2020. However, in Q3 2018, the economy started feeling the effects of the slowing global economy and China-US trade war, as well as the influence of temporary factors such as natural disasters disrupting manufacturing production, tourism and consumer activity.

Inflation has reached over 1 % in the last few months, with most of the gains coming from increased fuel prices. Retail sales have also been stronger recently, led by healthy sales of machine tools, food and clothing. At the same time, real wages edged down in August–September 2018, depriving consumers of purchasing power. In addition, natural disasters and global trade frictions have negatively affected industrial production in Q3



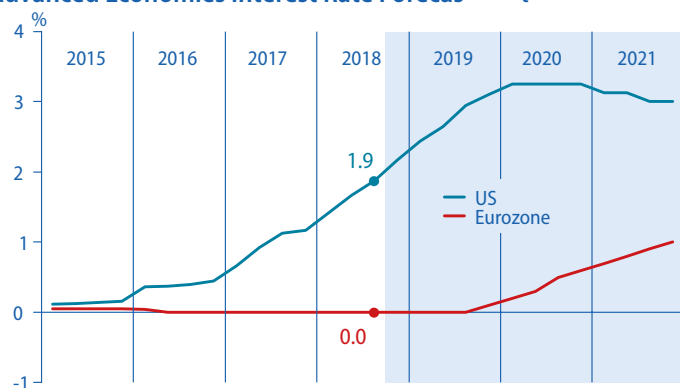
2018, all of which translates into a dull outlook for Japan's consumption and foreign trade.

China's economy has slowed down gradually in 2018. Rising trade tensions with the US and the associated uncertainty have been a key factor in a worsening outlook.

Most of the recent slowdown is consistent with a soft landing, in line with previous long-term forecasts of lower growth as China converges to advanced economies. In our baseline forecast, GDP was supposed to increase by 6.5–6.7 % in 2018, by 5.6–6.6 % in 2019 and by 5.2–6.6 % in 2020. Our long-term annual economic growth forecast for 2021–2025 remains 4.8–5.8 %.

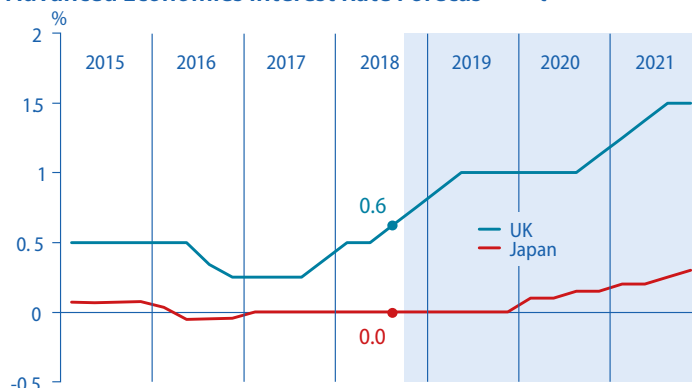
Russia's real GDP continued to accelerate in Q2 2018, showing 1.9 % year-on-year growth, relative to a 1.3 % in Q1 2018 and 1.0 % in Q4 2017. As before, in mid-2018 the dynamics of oil prices have had a favourable effect on economy. The average Brent price in Q2–Q3 2018 was about USD75 per barrel, which is almost 50 % more than a year earlier. Growing final consumption expenditure and, especially, rising net exports were the main contributors to the GDP growth improvement in Q2. The increase in consumption was mainly buoyed by recovery in real wages and consumer lending. For exports, a noticeable impact was provided by the FIFA World Cup, which boosted the turnover of catering, transport and accommodation service.

#### Advanced Economies Interest Rate Forecas t



Source: Euromonitor International Macro Model

#### Advanced Economies Interest Rate Forecas t



Source: Euromonitor International Macro Model



In Q3 2018, we expected real GDP growth to slow down, mainly due to unfavourable dynamics in agriculture (following a poor harvest this year compared to last year) and the fading World Cup effects. In our baseline, we expected real GDP to grow by about 1.7 % in 2018, slowing down to around 1.5 % annual growth over 2019–2020. Net exports were expected to continue to be the main driver of the economy in the second half of 2018. This is primarily caused by growth of hydrocarbon exports and reduction of imports, amid weakening of the rouble and a slowdown of investment activity after the completion of large-scale construction projects. Since July, the OPEC+ countries, mainly Saudi Arabia and Russia, have begun to increase oil production to compensate for the shortage of oil in the market following a reduction in exports from Iran.

Brazil's economy continues to slowly recover, with Q2 2018 real GDP growth of 1.0 % year on year affected by the May truckers' strike. Export growth was affected the most, moving into negative territory due to the strike. Consumption and investment growth also slowed down, although to a lesser extent. Brazil's presidential race wound up on 28 October, with Jair Bolsonaro, a far-right congressman, beating leftist Fernando Haddad with 55 % of votes. Investor and consumer confidence rebounded on the news, strengthening the Brazilian real estate after it reached all-time lows in September due to rising US treasury bond yields, stronger US dollar and increasing oil prices. Inflation has stood near the government target of 4.5 % for the last few months, and we expect it to stay there in 2019. Benchmark SELIC interest rate has also been steady at 6.5 %, as the Central Bank is in no hurry to increase interest rates on the back of a slow rise in inflation and underwhelming economic recovery.

The economy of India has accelerated to a pace unseen in two years as real GDP growth reached 8.0 % y-o-y in Q2 2018. This implies that India has finally recovered from the shocks caused by demonetisation and the Goods and Services Tax over the last couple of years. The real GDP performance has been boosted by robust private consumption growth, which increased from 7.2 % in Q1 to 7.9 % y-o-y in Q2 2018. Fixed investment growth slowed down from 13.8 % in Q1 to 10.4 % y-o-y in Q2 2018, however it remained a strong GDP growth driver. Meanwhile, public consumption growth halved and net exports continued to drag down the overall growth.

The rising oil prices have prompted a widening trade gap, as India is dependent on oil imports. The 12-month trade deficit reached USD1 75.9 billion in August 2018, a level unseen in several years. To narrow the external sector imbalances and support the struggling rupee, the Indian government has raised customs duties on various imports valued at USD 12 billion and has cut fuel taxes to alleviate the impact of surging oil prices. Though rising oil prices are upsetting the outlook, India's economic growth was forecasted to firm up to 7.7 % in 2018 and 7.6 % in 2019.

## Summary

Deteriorating global financial market conditions have raised the risks of Emerging Markets Slowdown or even Global Downturn. Combined with worse Eurozone financial market conditions and Italian fiscal policy tensions, it has amplified the chances of adverse Eurozone scenarios. In the US, democratic takeover of Congress suggests a lower probability of worst case Trump policies. The risk of a Global Trade War has also dropped significantly with the USMCA deal and trade talks with the EU in the picture. However, the trade risks have not gone away and they are now focused on US-China relations, with an increasing probability of US-China all-out trade war.

Prepared by 'Euromonitor International Report', 'The Global Economic Forecasts'.

\*Euromonitor International is a global market research company providing statistics, analysis and reports, as well as breaking news on industries, economies and consumers worldwide.

## 全球经济预测

# 不是很乐观，但不是最糟糕的情况

**Euromonitor** 国际分析机构在日益快节奏和不确定的世界中为重要商业问题提供精确答案。我们的宏观模型为核心宏观经济变量提供定期更新的预测和“假设”情景，包括 **GDP、增长和失业**。其全球范围确保我们的宏观预测和情景反映了我们所生活的经济上相互联系的世界。

世界许多经济体的增长势头可能在2018年达到顶峰，预计全球扩张将逐渐开始降温。2018年全球实际GDP增长率预计为3.8%（与2017年类似），2019 - 2020年下降至3.5%。

自上一季度预测以来，许多发达经济体的预测已经降级，因为2018年迄今表现差于预期，贸易紧张局势加剧。预计2018年发达经济体的实际GDP增长将保持强劲（2.3%），并在2019 - 2020年间逐年下降至1.8-2.0%。

新兴经济体的前景受到全球贸易和外部融资条件恶化的影响，以及投资者对阿根廷和土耳其等国家的信心下降。新兴经济体的GDP预计在2018年增长5.0%，并在2019 - 2020年减缓至4.8%。

自8月以来，整体全球风险前景恶化。不断升级的贸易壁垒，更高的政治风险以及恶化的金融市场状况可能会进一步减少发达经济体和新兴经济体的增长。

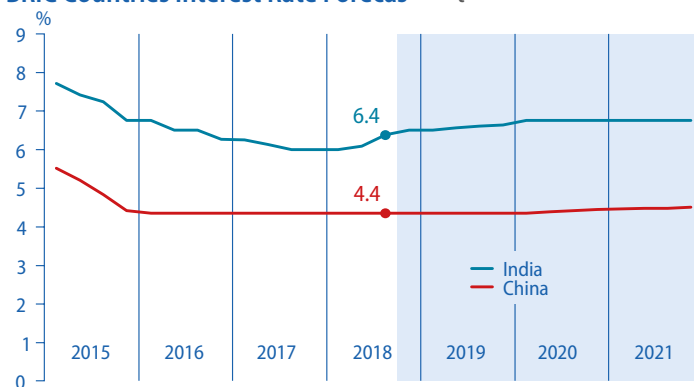
好于预期的业绩导致美国2018年实际GDP增长率升至2.1%。然而，与中国的贸易紧张局势升级，证明2019年预测减少至2.4%。

欧元区前景继续恶化，并从2017年开始失去强劲势头。预计2018年实际国内生产总值将增长2.0%，之后将在2019年放缓至1.8%。

受温暖天气的影响，英国经济加快步伐。实际GDP增长预测在2018年升至1.4%，在2019年升至1.5%。然而，英国脱欧的不确定性使得前景黯淡。

预计日本将开始感受到全球经济放缓和中美贸易战的影响。目前，我们维持2018年的GDP增长预测为1.1%，2019年为1.0%。

BRIC Countries Interest Rate Forecasts



Source: Euromonitor International Macro Model



巴西经济复苏不均,以及明显缺乏启动经济的切实措施,导致实际GDP增长预测下调至2018年的1.4%和2019年的2.2%。

中国经济继续逐步放缓,与软着陆一致。然而,贸易紧张局势加剧使前景恶化。我们预测2018年GDP增长6.6%,2019年增长6.1%。

高油价对俄罗斯经济产生了有利影响,私人消费和净出口也在增加。我们预计2018年实际GDP将增长1.7%,并在2019年放缓至1.5%。

印度已经摆脱了恶化和商品及服务税造成的破坏,加速到两年内未见的速度。国内生产总值增长预测在2018年提升至7.7%,2019年提升至7.6%。

## 主要预测修订

### 巴西

由于2018年第三季度数据弱于预期以及收紧货币政策,我们将2018年GDP增长预测下调至1.4%和2019年的2.2%。在总统大选之前,私营部门的信心进一步下降,工业生产在9月份下降,并且通货膨胀已经增加。这给央行提高了加息压力。虽然Jair Bolsonaro的新政府可能会实施更多的私营部门和投资者友好政策,但由于国会分裂,它面临着重大的立法障碍。

### 印度

在2018年4月至6月期间,经济活动以两年多来最快的速度增长,这主要是由于消费增长加快。这好于先前的恶化以及商品和服务税大修冲击的预期恢复,导致我们的GDP增长预测上调至2018年的7.7%和2019年的7.6%。

### 意大利

意大利新政府于9月底提出了第一份预算,预算赤字为GDP的2.4%,是前政府目标的0.8%的三倍。新预算吓坏了债券市场,意大利借贷成本上升至比德国高约3个百分点。到目前为止,意大利政府拒绝就其预算妥协,因此意大利的利率可能会持续上升。高利率对私营部门投资的负面影响可能略微超过政府支出增加和税收减少的刺激措施。因此,我们将意大利的GDP增长预测在2018年降至1%,在2019年降至0.8%。

## 总体展望

过去两个季度美国国内生产总值同比增长近3%,导致2018年增长预测略有上调。然而,与中国的贸易紧张局势已经升



级。9月,美国对来自中国的另外2000亿美元进口产品征收10%的关税,2019年目标达到25%。对2018年国内生产总值增长的影响可以忽略不计,但2019年的较高关税证明了产量增长预测减少约0.2个百分点。

消费者支出增长仍然高于长期趋势,商业投资仍在稳步增长。但是,2019年财政刺激措施的影响可能会减少。在我们的基准预测中,2018年美国GDP增长率达到2.7-3%,2019年增长率下降2-2.8%,2020年增长率为1.4-2.6%。之后,每年国内生产总值增长率将达到1.1-2.1%的长期增长率。基线预测概率:1年期间的20-30%。

自8月以来,欧元区的前景继续恶化。从2017年开始,经济已失去强劲势头,当时经济增长明显优于预期。在我们的基线预测中,预测2018年GDP增长率将增长1.9-2.1%。之后,预计2019年产量将增长1.4-2.2%,2020年将增长1.1-2.1%。长期增长超过2021-2026很可能保持在0.8-1.8%的年平均水平。基线情景概率:1年期间的20-30%。

劳动力市场进一步改善,平均失业率现已接近2008年底。由于融资成本低,利润率高和总需求条件强劲,商业投资的增长速度仍高于其长期趋势。

除意大利外,融资成本仍然很低,在最近的政府预算计划之后,意大利的借贷成本飙升。然而,消费增长相对缓慢,整体GDP增长率在2018年第三季度同比下降至1.7%。

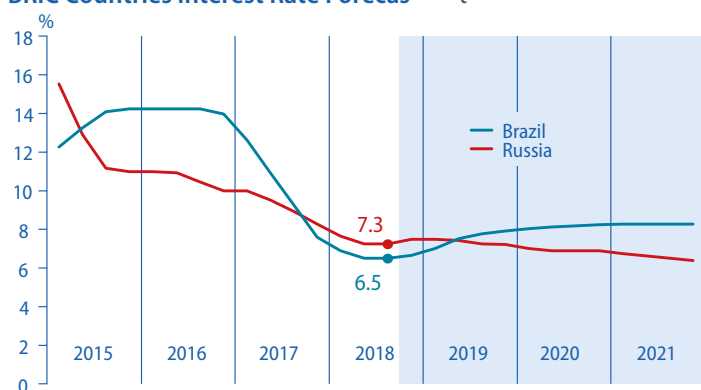
私营部门信心指数也有所下降。自2017年以来全球需求和贸易前景的恶化削弱了出口前景。近期欧元区股市下跌也表明该地区经济前景存在重大不确定性。

英国经济在2018年第三季度加速增长,实际GDP增长从第二季度的1.2%增长至1.5%。然而,这种改善主要得益于英国异常温暖的天气。

私人消费是一个关键的增长动力,在2018年第三季度从第二季度的1.4%加速到1.6%,这得益于更快的工资增长和夏季消费者信心的提升。2018年第三季度固定资产投资在发展中显示出零增长,而出口增长同比放缓至0.7%,因为前一年英镑疲软的推动继续逐渐消退。

在夏季进行了一些改善后,消费者情绪在9月和10月再次下

BRIC Countries Interest Rate Forecasts



Source: Euromonitor International Macro Model



降。如果持续下去,最近工资增长加快的迹象可能会助长消费者的乐观情绪。与此同时,商业信心在9月达到两年来的最低点。预计正在进行的英国脱欧不确定性将继续抑制商业投资决策。

展望未来,预计经济增长将保持低迷。在我们预测到2020年后最终贸易协议转型的基线中,我们预测2018年实际GDP增长率为1.4%,2019年为1.5%。英国脱欧的可能性仍然是英国前景的主要风险。

日本的经济表现最近得到健康资本支出的支持,因为公司在为节省劳力升级设备以应对劳动力短缺以及2020年东京奥运会之前的基础设施发展。然而,在2018年第三季度,经济开始感受到全球经济放缓和中美贸易战的影响,以及自然灾害等临时因素对制造业生产、旅游业和消费者活动的影响。

目前,我们将实际GDP增长预测维持在2018年的1.1%和2019年的1.0%不变。

在过去几个月里,飞涨率已超过1%,其中大部分收益来自原油价格的上涨。最近零售销售也走强,主要是机床、食品和服装的健康销售。与此同时,实际工资在2018年8月至9月期间小幅下降,剥夺了消费者的购买力。

此外,自然灾害和全球贸易摩擦在2018年第三季度对工业生产产生了负面影响,所有这些都转化为日本消费和对外贸易的沉闷前景。

中国经济在2018年逐渐放缓,第一季度至第三季度平均增长率为6.7%。与美国贸易紧张局势升级以及相关的不确定性是前景恶化的关键因素。9月,美国对来自中国的另外2000亿美元的进口产品征收10%的关税,在2019年达到25%的目标。因此,我们将2019年的GDP增长预测下调了0.2个百分点。

近期经济放缓的大部分与软着陆一致,与先前对经济增长放缓的长期预测一致,因为中国向发达经济体汇聚并且追赶潜力较小。

在我们的基线预测中,2018年GDP增长6.5-6.7%,2019年增长5.6-6.6%,2020年增长5.2-6.6%。我们对2021-2025的长期年度经济增长预测仍为4.8-5.8%。基线预测概率:1年期间的20-30%。

俄罗斯实际GDP在2018年第二季继续加速,相对于2018年第一季度的1.3%和2017年第四季度的1.0%同比增长1.9%。和以前一样,在2018年中期,石油价格的动态对经济产生了有利的影响。2018年第二季度至第三季度的平均布伦特原油价格约为每桶75美元,比去年同期增长近50%。不断增长的最终消费支出,尤其是净出口的增长是第二季度GDP增长改善的主要因素。

消费增长主要得益于实际工资和消费贷款的复苏。出口方面,国际足联世界杯提供了明显的影响,促进了餐饮、运输和住宿服务的营业额。

在2018年第三季度,我们预计实际GDP增长将放缓,这主要是由于农业的不利动态(今年与去年相比收成不佳)和世界杯的消退。

在我们的基线中,我们预计2018年实际GDP将增长约1.7%,并在2019-2020年间逐渐放缓至1.5%左右的年增长率。

净出口预计将继续成为2018年下半年经济的主要推动力。这主要是由于碳氢化合物出口的增长和进口的减少,卢布的疲软和投资活动在完成后的放缓。大型建设项目。自7月以来,欧佩克+国家(主要是沙特阿拉伯和俄罗斯)已经开始增加石油产量,以弥补伊朗出口减少后市场上的石油短缺。

巴西经济继续缓慢复苏,2018年第二季度实际GDP同比增长1.0%,受到5月卡车司机罢工的影响。出口增长受影响最大,因罢工而进入负值区域。

消费和投资增长也放缓,但幅度较小。不均衡的经济复苏以及明显缺乏启动经济的切实措施促使我们进一步将实际GDP增长预测下调至2018年的1.4%和2019年的2.2%(分别是1.9%和2.5%,来自我们8月的报告)。



10月28日巴西总统大选结束,极右翼国会议员Jair Bolsonaro以55%的选票击败左翼分子Fernando Haddad。由于美国国债收益率上升、美元走强以及油价上涨,9月达到历史最低点后,投资者和消费者信心反弹。

在过去的几个月中,政府的目标是接近4.5%的政府目标,我们预计它将在2018-2019年保持在那里。基准SELIC利率也稳定在6.5%,因为中央银行并不急于在经济复苏缓慢上升和经济复苏乏力的情况下提高利率。

由于2018年第二季度实际GDP同比增长达到8.0%,印度经济已经加速到两年未见的速度。这意味着印度最终从过去几年的恶化和商品和服务税带来的冲击中恢复过来。

私人消费增长强劲,实际GDP增长率从第一季度的7.2%上升至2018年第二季度的7.9%。固定投资增长率从第一季度的13.8%放缓至2018年第二季度的10.4%,但仍然是强劲的GDP增长动力。与此同时,公共消费增长减半,净出口继续拖累整体增长。

由于印度依赖石油进口,油价上涨促使贸易逆差扩大。2018年8月的12个月贸易逆差达到1,759亿美元,这是几年来看不到的水平。为了缩小对外部门的不平衡并支持挣扎的卢比,印度政府已经提高了对价值120亿美元的各种进口产品的关税,并削减了燃油税以减轻油价飙升的影响。虽然油价上涨令前景不景气,但预计2018年印度的经济增长率将达到7.7%,2019年将达到7.6%。

## 总结

不断恶化的全球金融市场状况增加了新兴市场放缓甚至全球经济衰退的风险。加上欧元区金融市场状况恶化以及意大利财政政策紧张局面,加剧了欧元区不利局面的可能性。

在美国,民主党统治国会表明特朗普政策的最坏情况可能性较低。全球贸易战的风险也随着USMCA与欧盟的贸易谈判而显著下降。

然而,贸易风险并没有消失,现在他们关注的是中美关系,美中全面贸易战的可能性越来越大。

由Euromonitor国际报告编写。全球经济预测

\* Euromonitor是国际一家全球市场研究公司,提供全球行业、经济和消费者的统计数据、分析报告以及突发新闻。





**CEO Betty Chen**

Ms. Chen is exploring the future  
of China's global economy  
and carrying out in-depth practice

## OVERSEAS SHARING COMMUNICATION CHINA

[www.osec.ebizchina.net](http://www.osec.ebizchina.net)

### Our business scope contains:

- I. Business Interpretation/ Translation
- II. Chinese/English Website Construction
- III. Chinese/English E-Media
- IV. Chinese/English E-Education
- V. Chinese/English E-Cooperation

### Contact Us

#### USA

Email: [newyork@ebizchina.net](mailto:newyork@ebizchina.net)

#### China - Shanghai

Email: [shanghai@ebizchina.net](mailto:shanghai@ebizchina.net)

#### China - Dalian

Email: [dalian@ebizchina.net](mailto:dalian@ebizchina.net)





# The Mega-Project of Connecting the Baltic and the Black Sea Shipping via Rivers Leaves Lithuania Behind

**Professor Petras Punys**

Faculty of Water and Land Management of Vytautas  
Magnus University, Kaunas-Academy  
petras.punys@asu.lt

Lithuania's neighbour Belarus is a landlocked country with no access to the sea, yet they keep intensively searching for the most efficient ways of transporting their goods to ports. Meanwhile the maritime states surrounding it (Lithuania, Latvia, Poland, Russia and Ukraine) do their best to offer the best conditions. After all, they get some of the profits and there are also some political dividends. The absolute majority of cargo, transported from Belarus to the Baltic Sea, travels by land – trains and trucks. The latter are especially harmful to our environment and we will not expand on their negative sides – everyone's already aware of them. Meanwhile, water transport – or shipping by rivers – is much more environmentally friendly option. Inland navigation can compete only in terms of carrying very large goods or bulk cargo, and only in very large amounts. Unfortunately, the infrastructure of the waterways that once used to prosper in the above-mentioned countries, is currently in decay and does not meet contemporary technical standards. We could definitely state that the cargo shipping on Daugava, Vistula or Nemunas rivers has nearly stopped, except for short downstream sections. A similar situation is known in other EU countries, except for Belgium, Holland, Germany, etc. The share of EU inland navigation constitutes a mere 6 % of the entire transport, including both motorways and railways.

Back in the 18th c. the Baltic and the Black seas used to be connected through Lithuanian territory from Nemunas to Dnieper using M. K. Oginski Canal. A similar Dnieper-Bug shipping canal used to connect Bug River in Poland with the Belarusian confluents into Dnieper. Nearly two centuries later, the exUSSR plan of connecting these seas for cargo shipping via Dnieper and Nemunas river was reborn again, in the 1950s. Except that now the direction from Belarus has radically changed, using the Polish river Vistula (waterway E40), instead of Nemunas (E41) as it was planned in the days of the former USSR. The first motive is the restrictive Lithuanian environmental protection legislation, included into the Law on Water, thus, instantly leaving the option of Nemunas behind.

Lithuania, advertised as the ace of transit cargo flows on the East-West axis, is left behind, replaced by the neighbouring Poland. In the future this could have an unpleasant effect on the port of Klaipėda, currently accepting large cargo flows from Belarus. Although, this inland navigation project through Poland is only in discussions and dreams, requiring enormous investments (about 13 billion Eur). Building this connection via inland waterways could take a couple of decades, which is already discussed, yet Lithuania has been left out.

## Former USSR plans for the 1950s

Lithuania's seniors remember well the grand plans of the 1950s to connect the Baltic and the Black seas through Ukrainian, Belarusian and Lithuanian rivers and renewed historical canals, yet the plan was never implemented (Fig. 1).

At that time Nemunas belonged to a single state – the USSR, which made it easier to solve all issues. Its direction also coincided with the historical waterway via M. K. Oginski Canal, built in 1783 between two confluents of Nemunas and Dnieper – Shchara and Yaselda (length – 54 km). According to historians, the opening of this waterway resulted in a prosperity of Kaunas city. An alternative water way to the Baltic Sea took to Gdansk on the Dnieper-Bug Canal through Vistula river in Poland. Historical waterways used to be shallow, while the new one was supposed to be deep (with a fairway depth of 3 m).



Several structures of this grand project were implemented in Lithuania at that time by building a hydroelectric power plant (HPP) in Nemunas along Kaunas and a high berth on the left bank, which were supposed to turn Kaunas into a river-sea port. There was also a plan for Jurbarkas HPP, which was supposed to raise the water level in the city. Upstream the modern-day Kaunas HPP there were also supposed to be a number of dams with HPPs, which would create the conditions for river-sea shipping.

River-sea navigation is one of the most universal of its forms. The same ship, which sails along the sea coast can continue its journey into the continent, using the inland waterways. Some European rivers (Rhine, Seine, Rona, Danube, etc.) take river-sea ships deep into the continent.

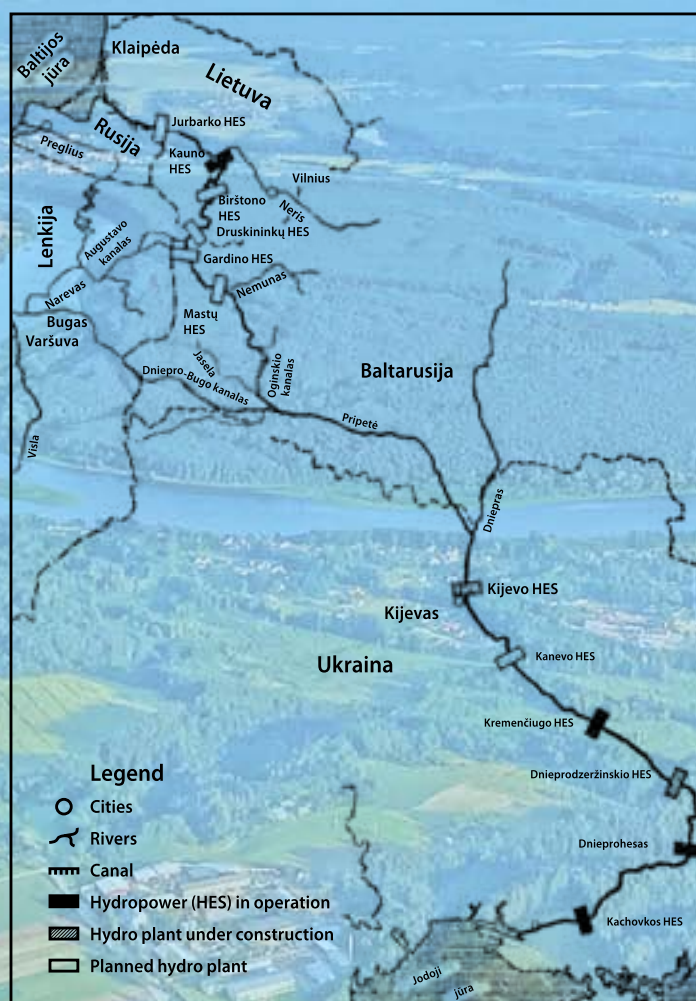


Fig. 1 The scheme of the waterway between the Baltic and the Black seas (Klaipėda-Kherson). Source: J. Jablonskis and M. Lasinskas, 1962



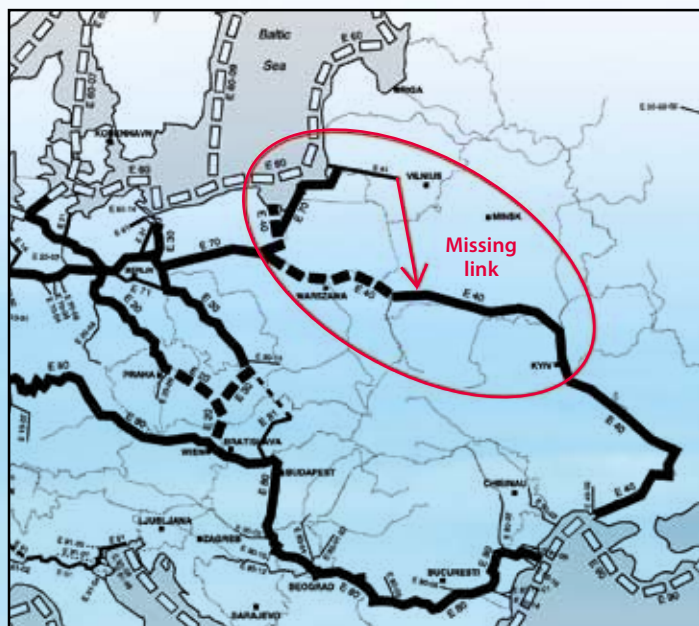


Fig. 2 The network of the European Main Inland Waterways of International Importance (AGN, 1996) The waterway E41 is not directly connected to E40 via Nemunas river.



Fig. 3 The planned E40 navigation route: Black Sea-Baltic Sea via Ukraine, Belarus and Poland. Source: E40, 2015

## European network of inland waterways (Eastern corridor)

Lithuania has signed the Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), which includes the waterway E41 on Nemunas river from Kaunas to Klaipėda and the waterway E70, connecting Klaipėda via Kaliningrad with the Western European inland waterway network and sea coastal route (Fig. 2). According to the agreement, the participants undertake to maintain the technical requirements in these waterways.

Aside from the sea coastal shipping route E60, the inland waterways, most important to Lithuania, are these:

- Waterway E41 from the entry of Nemunas to Kaunas. It meets the minimum requirements of E IV classification for inland waterways, but in reality it is barely alive. The development of the river-sea navigation route (an upgrade to the classification V) requires enormous investments.
- Waterway E70 (Northern route): Holland, Germany, Poland, Vistula Lagoon and rivers in Kaliningrad Oblast (Deyma, Pregolya, Matrosovka) towards Nemunas. Closed from the Polish side towards Lithuania. A complicated relationship with Russia and also difficulties of adapting the rivers in Kaliningrad Oblast to cargo shipping are definitely not something to encourage the development of this route. The best option for Lithuania is to integrate into the Western European waterways and use the E60 Baltic coastal route (river-sea navigation).
- E40 waterway (constantly closed, about 2 000 km long): from the Black Sea through Dnieper, Pripyat and Bug to Vistula and towards the Baltic Sea in Poland or through Western European inland waterways.

As we can see in Fig. 2, both E40 and E70 lack connections and there are also physical barriers – dams, low bridges – which make constant navigation impossible. Although the AGN waterway network had not been yet adopted in the 1950s, there was a plan to continue the E41 waterway on Nemunas eastward to E40.

## Belarus aims at becoming a maritime state

Several years ago Belarus, Poland and Ukraine, supported by the EU, have prepared the principal scheme for the modernisation of the E40 waterway. That is a very distinct example for Lithuania, where similar projects, based on a cross border cooperation programme with Belarus regarding the reviv-

al of continuous navigation on Nemunas, had been rejected as insufficiently important.

With a huge amount of cargo on its lap, this country is looking in all directions, waiting for the best offers from the neighbours in connecting the major rivers with the seas. It seems that the Baltic Sea would be more important than the Black Sea – Western European market must be more profitable.

In order to access the Black Sea, Belarus has been negotiating with Ukraine and planning to establish a river-sea port in Dnieper since 2016. There also has been an active search for foreign investors, but all that remains in plans and discussions. The navigation route from Dnieper to Brest belongs to the class 4 (like Nemunas from Kaunas to Klaipėda).

There are three possible ways for them to connect to the Baltic Sea: Daugava, Vistula and Nemunas rivers.

Nearly fifteen years ago, Belarus, supported by Ukraine, addressed Latvia regarding the establishment of a navigation route via Daugava (from the Black to the Baltic Sea, with a total length of 2 300 km). This new waterway (unspecified in the AGN, just like Nemunas upstream from Kaunas) from Ukraine and Belarus was supposed to carry 10–100 million tonnes of cargo every year. Unfortunately, Latvians refused to participate in the project, stating that inland shipping is not among one of their priorities. Belarusians had even started planning a canal between Orsha and Vitebsk (length – circa 80 km) towards Daugava.

A good five years ago, Belarus had sent foreign investors to investigate the possibilities of developing a deepwater navigation route on Nemunas river, but were put off by environmental restrictions.

Being unable to come to an accord with these neighbours, Belarusians addressed Poland. Pripyat river between Vistula and Dnieper would become a connecting point of the E40 route in Belarus (Fig. 3). Pripyat is a relatively small river, although its annual flow is only 1.5 times lower than that of Nemunas river. It should be regulated – widened and deepened or cascaded using dams and shipping locks. In truth, it should be heavily adjusted, which brings concern to local ecologists.

The E40 project should attract EU funding and it already has a River Commission, consisting of representatives from all the states. There was a time, when Belarus was quite in trouble and sanctioned by the EU. Now the sanctions are lifted. However, despite the EU sanctions, Belarus continued to develop its water projects and the country has some good experience. The middle of Daugava has two hydroelectric plants – in Vitebsk and Polotsk ▶





(2017). One of them has been funded and built by China using its own technology (based on a concession). While the other has been funded with a credit from the Eurasian Development Bank. Before that they had built Grodno HPP using their own funds, but keep searching for another concessionaire for Nemnovskaya HPP (about 6 km from the border with Lithuania). These projects also serve the navigation infrastructure. Meanwhile, the situation in Lithuania and Latvia is completely different. Building dams in Nemunas river is forbidden, while nearly at the same time, when Lithuania was challenging the construction of Kruonis PSHP, the construction of Daugavpils and Jekabpils HPPs had been cancelled due to similar environmental reasons as well.

## Poland gives green light for E40 project development

Poland (contrary to Lithuania) has been continuously emphasizing the plans to connect the Baltic and the Black seas through their territory, using Vistula river and expanding the E40 navigation route. However, this territory requires significantly higher investments, compared to Belarus and Ukraine. The major problem is Bug river, which doesn't meet the technical requirements for navigation. It connects Vistula up to Brest (Fig. 3). Moreover, although Vistula has 1.5 times more water than Nemunas, it has been neglected for a long time and is not suitable for navigation any more. 9 dam cascades are planned in order to ensure a deepwater route in the lower Vistula (Fig. 4). Hydro power has been proven to be the most suitable for river navigation, and results in the greatest public and economic benefits.

Siarzewo HPP has recently been designed to be built on this river, downstream Włocławek HPP. Despite the protests of environmentalists (they claim that this violates the EU Water Framework Directive, yet, differently from Lithuania, there are no restrictions for dam building), the government has approved this project, but it has encountered issues with investors.

## Lithuania – lost opportunities and stagnating inland navigation

Despite the above-mentioned technologically-advanced USSR project of the 1950s, the transport strategists of the independent Lithuania were unable (or perhaps even didn't try?) to legalise the development of the E41 route stretch on Nemunas to E40 by connecting M. K. Oginski Canal with Pripyat and Dnieper. The unwillingness to coordinate strategic interests with Belarus and restore constant navigation on Nemunas has been clearly bred by

some unreasonable ambitions. Differently from Kaliningrad Oblast, Belarus is very interested in this river. This waterway would become a part of a much larger part of the Belarusian territory, enabling to establish and renew more ports than in the E40 waterway.

Of course, there are certain physical obstacles (the dams of Kaunas HPP and the recently-built Grodno HPP, low bridges, etc.) and the connection with Pripyat river requires capital modernisation. The E40 route faces similar obstacles. It's a pity that nobody tried to compare the both waterway options. Lithuania should have shown initiative here.

And now, when cargo navigation on rivers is barely moving, we're implementing self-imposed isolation policies, focusing on the stretch of Kaunas-Klaipėda of Nemunas river. The modernisation is crucial: Kaunas should become a river-sea port, otherwise we will not be able to revive cargo navigation on rivers.

There are also purely objective reasons that inhibit our shipping development: we generate too little cargo, the competition with other modes – road and railway – transport is fierce and the inland navigation itself has several natural disadvantages. The recently – built Kaunas Marvel cargo port in Nemunas has no railway connection and can't find an operator to this day. Potential investors look at the whole picture and want a modern E41 waterway, which meets current, rather than yesterday's standards.

What prevents the modernisation of this navigation route to class 5 and, at the same time, develop river-sea navigation, is the above-mentioned Law on Water of the Republic of Lithuania. Efforts to introduce amendments to this law were fruitless, although the majority of politicians in all tenures did understand its flaws in terms of hydraulic construction and economy. Project proposals for the expansion of Nemunas navigation route with Belarusian navigation experts, as well as suggestions to use the EU cross border cooperation programme were rejected. Extended EU sanctions were detrimental to these initiatives too. Strangely, the E40 waterway project suggests that Poland managed to avoid that somehow.

## Ecologists rise against the E40 waterway

Despite political differences in various states, the opinion of environmentalists on the modernisation of navigation routes are nearly unanimous. Rivers are natural creations and sensitive to changes – no wonder many of them are surrounded with all kinds of reserves. Ecologists have calculated the number of reserves that would be affected by the E40 project and are concerned regarding the regulation of river flows, new dams and shipping locks. They see navigation on rivers in the ancient past and want it to stay there. ■

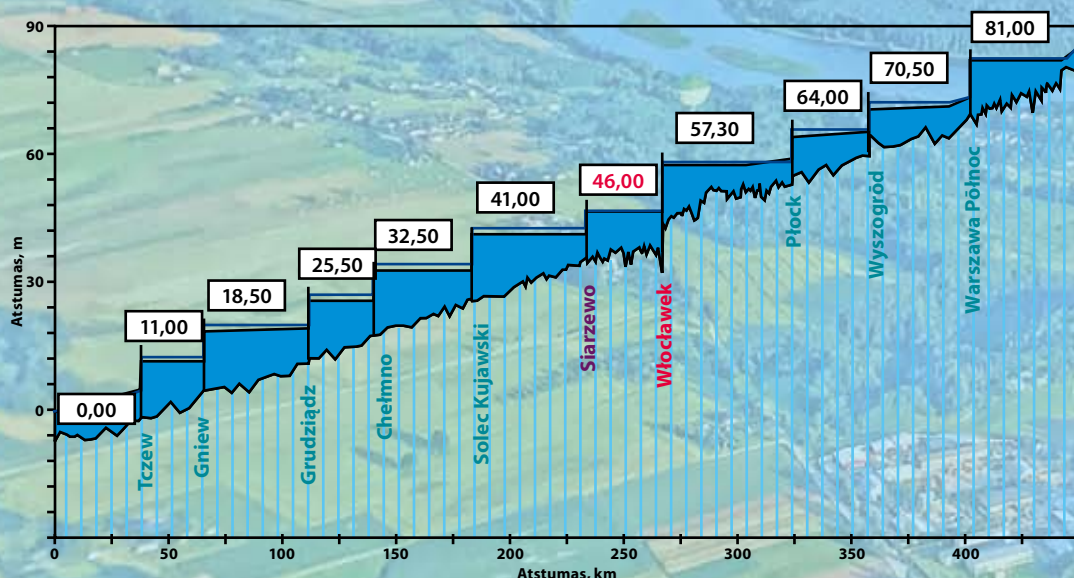


Fig. 4 Lower Vistula dam cascades for hydro power and deep-water navigation. Włocławek HPP is already in operation and the other – Siarzewo HPP – has recently been designed. Source: Granatowicz, 2017; Steller, 2018



# 通过河流连接波罗的海和黑海 航运的巨型项目忘了立陶宛

Petras Punys教授

考纳斯-阿卡德米加, 维陶塔斯马格努斯大学水与土地管理学院  
petras.punys@asu.lt



立陶宛的邻国白俄罗斯是一个内陆国家,无法进入大海,但他们一直在寻找最有效的方式将货物运往港口。与此同时,它周围的海洋国家(立陶宛、拉脱维亚、波兰、俄罗斯和乌克兰)尽力提供最好的条件。毕竟,他们获得了一些利润,也有一些政治红利。从白俄罗斯运往波罗的海的绝大多数货物通过陆路火车和卡车运输。后者对我们的环境特别有害,我们不会扩大他们的消极方面 - 每个人都已经意识到了这一点。同时,水运 - 或通过河流运输 - 是更加环保的选择。内陆航行只能在运载非常大的货物或散装货物方面进行竞争,而且只能以非常大的数量进行竞争。不幸的是,曾经在上述国家繁荣的水道基础设施目前处于腐烂状态,不符合当代技术标准。我们当然可以说叨嘎哇、维斯图拉或讷姆纳斯河上的货运几乎停止了,除了下游部分较短。除比利时、荷兰、德国外,其他欧盟国家也有类似的情况。欧盟内陆航运的份额仅占整个运输的6%,包括高速公路和铁路。

回到18世纪。波罗的海和黑海曾经使用M. K. 欧良斯基运河通过立陶宛领土从讷姆纳斯连接到第聂伯河。一条类似的狄涅泊-伯格运河用于连接波兰的伯格河和白俄罗斯的狄涅泊流域。近两个世纪之后,通过狄涅泊河和讷姆纳斯河连接这些海洋进行货运的exUSSR计划在20世纪50年代再次重生。除了现在白俄罗斯的方向发生根本变化,使用波兰河维斯瓦河(水路E40),而不是前苏联时期计划的讷姆纳斯(E41)。第一个动机是实现立陶宛环境保护立法的限制性,纳入“水法”,因此立即将讷姆纳斯的选择置于其后。

立陶宛被宣传为东西轴线上的过境货物流量王牌,被相邻的波兰所取代。在未来,这可能对克莱佩达港产生令人不快影响,目前接受来自白俄罗斯的大量物流。虽然,这个通过波兰的内陆航行项目只是在讨论和梦想,需要大量投资(约130亿欧元)。通过内陆水道建立这种联系可能需要几十年时间,已经讨论过,但立陶宛却被排除在外。

## 20世纪50年代的前苏联计划

立陶宛的老年人很好地记得20世纪50年代通过乌克兰、白俄罗斯和立陶宛河流以及更新的历史运河连接波罗的海和黑海的宏伟计划,但该计划从未实施过(图1)。

当时讷姆纳斯属于一个国家 - 苏联,这使得解决所有问题变得更加容易。它的方向也与M. K. 欧良斯基运河的历史水道相吻合,该运河建于1783年,位于讷姆纳斯和狄涅泊 - 史查亚和亚瑟达(长度为54公里)的两个流域之间。据历史学家说,这条水道的开通导致了考纳斯市的繁荣。通往波罗的海的另一条水路通过波兰的维斯瓦河在狄涅泊运河上的格但斯克。历史水路过去很浅,而新的水道应该很深(球道深度为3米)。

当时在立陶宛实施了这个宏伟项目的几个结构,在考纳斯的讷姆纳斯建造了一个水力发电厂(HPP),在左岸建造了一个高泊位,这应该将考纳斯变成一个河海港口。郡巴

卡斯HPP还有一个计划,该计划应该提高该市的水位。在现代考纳斯HPP的上游,也应该有许多带有HPP的大坝,这将为河海运输创造条件。

河海航行是其最普遍的形式之一。沿着海岸航行的同一艘船可以继续使用内陆水道进入大陆。一些欧洲河流(莱茵河、塞纳河、罗纳河、多瑙河等)将河海船舶深入到大陆。

## 欧洲内陆水道网(东部走廊)

立陶宛签署了“国际重要内陆水道协定”(AGN),其中包括从考纳斯到克莱佩达的讷姆纳斯河上的E41水道和E70



图1波罗的海与黑海之间的水道方案(克莱佩达-科森)  
资料来源: J. Jablonskis和M. Lasinskas, 1962年



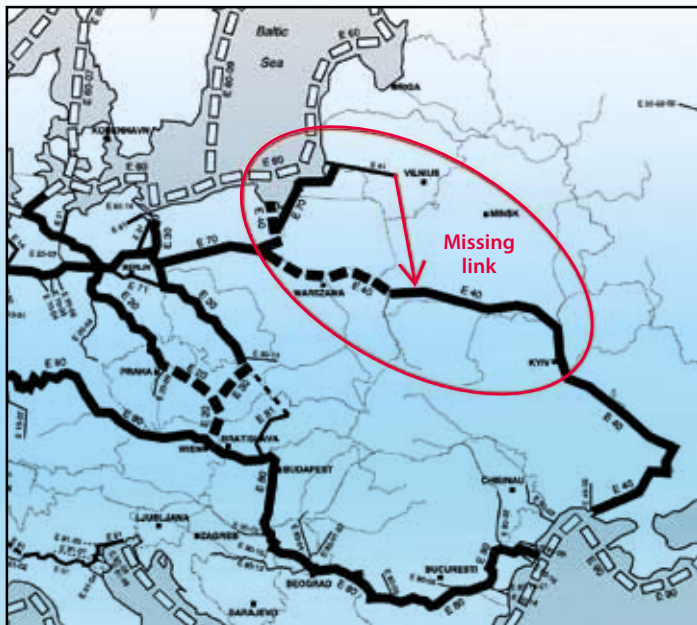


图2欧洲主要内陆水道的国际重要网络 (AGN, 1996) 水路E41没有通过讷姆纳斯河直接连接到E40。



图3计划中的E40航线：乌克兰、白俄罗斯和波兰的黑海波罗的海 资料来源：E40, 2015

水道，连接克莱佩达经加里宁格勒与西欧内陆水道网络和海上沿海航线（图2）。根据协议，参与者承诺维持这些水道的技术要求。

除了沿海航运路线E60，对立陶宛最重要的内陆水道是：

- 从讷姆纳斯进入考纳斯的水路E41。它符合内陆水道E IV分类的最低要求，但实际上它几乎没有活力。河海航行路线的发展（升级到分类V）需要大量投资。
- 水道E70（北部路线）：荷兰、德国、波兰、维斯瓦河潟湖和加里宁格勒州（戴马、普利构亚、马特斯沃卡）的河流，朝向讷姆纳斯。从波兰方面向立陶宛关闭。与俄罗斯的复杂关系以及使加里宁格勒州的河流适应货运的困难绝对不能促进这条路线的发展。立陶宛的最佳选择是融入西欧水道并使用E60波罗的海沿海航线（河海航行）。
- E40水道（不断关闭，长约2000公里）：从黑海通过狄涅泊河、普里皮亚特河和虫洞到维斯瓦河，再到波兰波罗的海或西欧内陆水道。

正如我们在图2中看到的那样，E40和E70都缺乏连接，并且还​​存在物理障碍 - 水坝，低桥。

这使得不可能进行恒定导航。虽然AGN航道网络在20世纪50年代尚未采用，但有计划继续。

E41航道延伸至讷姆纳斯东至E40。

## 白俄罗斯的目标是成为一个海洋国家

几年前，在欧盟的支持下，白俄罗斯、波兰和乌克兰已经制定了E40水道现代化的主要方案。这是立陶宛的一个非常明显的例子，其中基于与白俄罗斯的关于恢复讷姆纳斯持续航行的跨境合作计划的类似项目被拒绝为不够重要。

随着大量货物的运转，这个国家正在四面八方寻找邻居提供的最佳优惠，将主要河流与大海连接起来。波罗的海似乎比黑海更重要 - 西欧市场必须更有利可图。

为了进入黑海，白俄罗斯一直在与乌克兰进行谈判，并计划自2016年起在狄涅泊河建立一个江海港口。此外，还积极寻找外国投资者，但所有这些仍然在计划和讨论中。从

狄涅泊河到布雷斯特的航线属于4级（如从考纳斯到克莱佩达的讷姆纳斯）。

他们有三种可能的方式连接波罗的海：道加瓦河，维斯瓦河和讷姆纳斯河。

近十五年前，白俄罗斯在乌克兰的支持下，向拉脱维亚提出了关于通过道加瓦河（从黑海到波罗的海，总长度为2 300公里）建立航行路线的问题。这条来自乌克兰和白俄罗斯的新水道（在AGN中没有具体规定，就像考纳斯上游的讷姆纳斯一样）每年运载1000至1亿吨货物。不幸的是，拉脱维亚人拒绝参与该项目，并表示内陆航运不是他们的优先事项之一。白俄罗斯人甚至开始计划在奥尔沙和维捷布斯克（长度 - 大约80公里）之间朝向道加瓦河运河。

五年前，白俄罗斯已经派外国投资者调查在讷姆纳斯河上开发深水航道的可能性，但是受到环境限制的推迟。

白俄罗斯人无法与这些邻国达成协议，他们向波兰发表讲话。维斯瓦河和狄涅泊河之间的普里皮亚特河将成为白俄罗斯E40航线的连接点（图3）。普里皮亚特河是一条相对较小的河流，虽然其年流量仅比内讷姆纳斯河低1.5倍。它应该受到监管 - 使用水坝和运输锁加宽或加深或级联。事实上，它应该进行大量调整，这引起了当地生态学家的关注。

E40项目应该吸引欧盟资金，它已经有一个由所有州的代表组成的河流委员会。曾经有一段时间，白俄罗斯陷入困境并受到欧盟的制裁。现在取消了制裁。然而，尽管受到欧盟的制裁，白俄罗斯继续发展其水运项目，该国有一些良好的经验。道加瓦河中间有两座水电站 - 维捷布斯克和波洛茨克（2017年）。其中一个是由中国利用自己的技术（基于特许权）资助和建造的。而另一个则得到了欧亚开发银行的信贷资助。在此之前，他们使用自己的资金建造了格罗德诺HPP，但继续寻找讷姆纳斯HPP的另一个特许经营者（距立陶宛边境约6公里）。这些项目还为导航基础设施服务。与此同时，立陶宛和拉脱维亚的局势完全不同。禁止在讷姆纳斯河修建水坝，而几乎在同一时间，当立陶宛挑战克诺尼斯PSHP的建设时，由于类似的环境原因，道格皮斯和介略皮尔斯HPP的建设也被取消了。



## 波兰为E40项目开发提供了绿灯

波兰(与立陶宛相反)一直在强调通过其领土连接波罗的海和黑海的计划,使用维斯瓦河和扩大E40航线。但是,与白俄罗斯和乌克兰相比,这一领土需要更高的投资。主要问题是伯格河,它不符合导航的技术要求。它将维斯瓦河与布雷斯特连接起来(图3)。此外,虽然维斯瓦河的水量是讷姆纳斯e的1.5倍,但它长期以来一直被忽视,不再适合航行。计划建造9个大坝级联,以确保维斯瓦河下游的深水路线(图4)。水力发电已被证明最适合河流航行,并带来最大的公共和经济效益。

西尔泽沃HPP最近被设计为在这条河上建造,位于维罗克莱维克HPP的下游。尽管有环保主义者的抗议(他们声称这违反了欧盟水框架指令,但与立陶宛不同,对水坝建设没有限制),政府已经批准了这个项目,但它遇到了投资者的问题。

## 立陶宛 - 失去了机会,停滞不前的内陆航行

尽管上述20世纪50年代技术先进的苏联项目,独立立陶宛的交通战略人员无法(或者甚至没有尝试?)通过连接MK 欧基斯基合法化将讷姆纳斯到E40的E41航线延伸发展运河与普里皮亚季和狄涅泊河。不愿意与白俄罗斯协调战略利益并恢复对讷姆纳斯的持续航行,这显然是由一些不合理的野心所造成的。与加里宁格勒州不同,白俄罗斯对这条河非常感兴趣。这条水道将成为白俄罗斯领土大部分地区的一部分,能够建立和更新比E40水道更多的港口。

当然,存在某些物理障碍(考纳斯HPP大坝和最近建造的格罗德诺HPP,低桥等),与普里皮亚季河的连接需要资本现代化。E40航线面临类似的障碍。遗憾的是,没有人试图比较两种水路选择。立陶宛应该在这里表现出主动性。

而现在,当河流上的货物航行几乎没有移动时,我们正在实施自我强加的隔离政策,重点是讷姆纳斯河的考纳斯-克莱佩达。现代化至关重要:考纳斯应该成为一个河海港口,否则我们将无法恢复河流上的货物航行。

有纯粹客观的原因阻碍了我们的航运发展:我们产生的货物太少,与其他模式的竞争 - 公路和铁路 - 运输激烈,内陆航行本身有几个自然的缺点。最近在讷姆纳斯建造的考纳斯马沃雷货运港口没有铁路连接,直到今天仍无法找到运营商。潜在



投资者关注全局,想要一条现代化的E41航线,它符合当前的标准,而不是昨天的标准。

什么阻碍了这条导航路线现代化到第5类,同时又发展了河海航行,这就是上述立陶宛共和国的水法。尽管所有任期的大多数政治家都了解其在水利建设和经济方面的缺陷,但努力对这项法律进行修订是徒劳的。与白俄罗斯航海专家一起扩大讷姆纳斯航道的项目建议以及使用欧盟跨境合作计划的建议遭到拒绝。扩大的欧盟制裁也对这些举措不利。奇怪的是,E40航道项目表明波兰设法以某种方式避免了这种情况。

## 生态学家的反对在E40水道上兴起

尽管各州存在政治分歧,但环保主义者对航线现代化的看法几乎是一致的。河流是天然的创造物,对变化很敏感 - 难怪其中许多都被各种存留所包围。生态学家已计算出受E40项目影响的存留数量,并关注河流流量、新水坝和船闸的调节。他们看到古代河流上的航标,并希望它留在那里。 ■

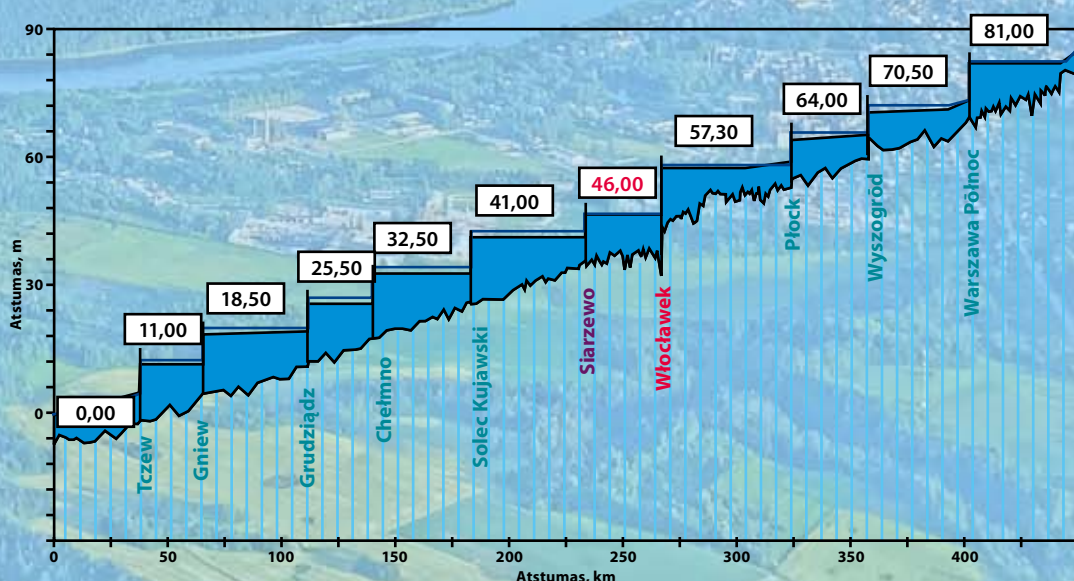


图4用于水力发电和深水航行的下维图拉大坝级联。维罗克莱维克HPP已经投入使用,而另一个 - 西尔泽沃 - HPP - 最近已经设计好了。资料来源: Granatowicz, 2017年; Steller, 2018





# Landside Airport Accessibility Partners Considered Seven Action Plans to Improve Low Carbon Mobility

**Milda Manomaitytė,**

*Founding Director of the Global AirRail Alliance*



**International mobility experts and partners of the LAirA (Landside Airport Accessibility) project, funded by Interreg Central Europe, met in Brussels on 23 January 2019 to discuss the merits of different solutions for low carbon mobility at airports. These solutions are meant to support local and regional authorities, infrastructure providers and airports in achieving their goals for green airport access.**

**The conference 'Towards smart and low carbon mobility', organised by the Airport Regions Conference, brought together European institutions, international transport associations, public authorities, airports, and advocacy groups.**

LAirA project partners represent seven Central Europe's Functional Urban Areas of Vienna, Budapest, Warsaw, Bologna, Stuttgart, Dubrovnik and Poznan. The conference mirrored one of the main objectives of LAirA project: to encourage airport passengers and employees to use sustainable transport modes when travelling to and from the airport. LAirA partners analysed seven action plans to implement low carbon mobility - electric mobility, air-rail links, walking and cycling, shared mobility, intelligent transport systems, wayfinding and road based public transport.

'The recommendations of these analyses could be a valuable input for the European strategy,' said Isabelle Vandoorne, Deputy Head of the Sustainable and Intelligent Transport Unit at the European Commission.

One of the key recommendations that was applicable to all action plans was a closer cooperation with the key stakeholders.

'All project partners have emphasized that building strong and sustainable relations with the many stakeholders is key in ensuring the success of the project,' said Milda Manomaitytė, Founding Director of the Global AirRail Alliance. 'LAirA project partners highlighted the political and local

support as one of the main challenges in delivering airport rail link projects. The political support can be strengthened if the local community is behind the project and is actively advocating for it.'

A surprising hot topic of the event was the walking and cycling, or 'Active Travel' action plan, looking at ways to encourage airport staff and passengers to forgo motorised transport and get active. Some airports are already offering cycling schemes to their employees with bicycle maintenance shops and cloakroom facilities. With car parking real-estate becoming a scarce resource, airports agree that it is good idea to convince their workers not to drive and park at the airport, but use public transport or active travel instead. The discussions, however, kicked off when conference participants started considering the active travel for passengers and if such option is realistic at all. An agreement was reached that walking and cycling would work best within the airport campus, for example, for passengers accessing nearby hotels and conference centres. Currently many airports do not offer safe and enjoyable pedestrian routes, so passengers rely on private hotel shuttles to move around the immediate airport environment.







LAirA project partners have also considered the opportunity to work together and establish a standard wayfinding signs for these new mobility services.

'A passenger that is arriving at the airport for the first time will not be familiar with local public transport system and terminology. For example, public transport can mean different things in different countries, and rail services have different names around the world, such as metro, u-bahn, s-bahn, subway, overground, underground, intercity and many more. Another good example is the app based transportation services, such as Uber and Lyft – each airport started to introduce their own wayfinding signs to represent them,' said Liam Henderson, Founding Director of Transporting Cities.

According to Liam, LAirA project partners should lead the way in developing standard wayfinding signs and definitions for different airport land access services.

Andrew Murphy, Manager-Aviation at Transport & Environment, highlighted that airports have a big role to play to change the access to the air-

port, but also that greater investment and regulation is needed to achieve low carbon mobility.

On behalf of LAirA's lead partner, Budapest 18th District, Gabor Csaba Sooki-Toth noted that 'sustainable airport access has an important role in the development of the region and LAirA project aims to support the European vision of sustainable transportation through better urban planning and by providing mobility solutions accessible for regions, airports and users.'

The solutions and actions presented at this event will help further future activities that will improve and decarbonize access to airports, supporting cleaner airport areas as well as the goals of the Paris Agreement.

'Public transport is undergoing major changes and challenges with e-mobility, car-hailing and other emerging mobility services, and it sometimes feels that infrastructures or administrations are not able to cope with these changes, but today we saw so many progresses that I am confident for the readiness of our public transport providers,' said Léa Bodossian, Director of Aspire and the moderator of the conference, summarising the event. ■



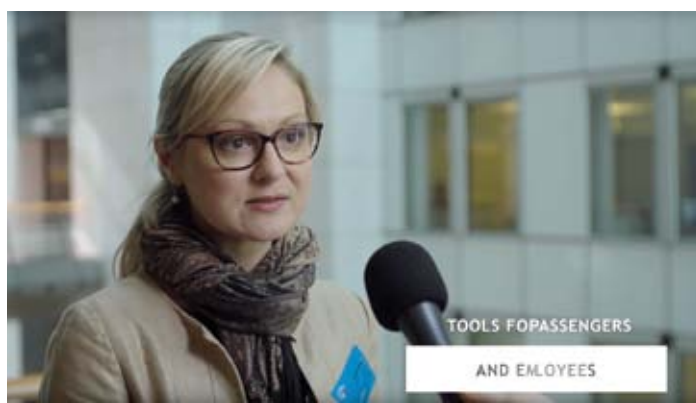
# 陆边机场无障碍合作伙伴考虑了七项改善低碳流动性的行动计划

**Milda Manomaitytė,**  
全球空铁联盟的创始董事



由跨区域中心欧洲资助的LAirA（陆侧无障碍机场）项目的国际流动专家和合作伙伴于2019年1月23日在布鲁塞尔举行会议，讨论了机场低碳流动的各种解决方案的优点。这些解决方案旨在支持当地和地区当局，基础设施提供商和机场实现绿色机场准入目标。

由机场地区会议组织的“迈向智能和低碳流动”会议汇集了欧洲机构、国际运输协会、公共机构、机场和倡导团体。







LAirA项目合作伙伴代表七个中欧的维也纳、布达佩斯、华沙、博洛尼亚、斯图加特、杜布罗夫尼克和波兹南的功能性城市区。会议反映了LAirA项目的主要目标之一：鼓励机场乘客和员工在往返机场时使用可持续的交通方式。LAirA合作伙伴分析了七项实施低碳流动的行动计划——电动交通、空中铁路连接、步行和骑自行车、共享机动性、智能交通系统、寻路和公路交通。

“这些分析的建议可能是欧洲战略的宝贵投入，”欧盟委员会可持续智能运输部副主任Isabelle Vandoorne说。

适用于所有行动计划的关键建议之一是主要利益攸关方进行更密切的合作。

“所有项目合作伙伴都强调，与众多利益相关者建立牢固和可持续的关系是确保项目成功的关键，”全球航空联盟创始主任Milda Manomaityte说。LAirA项目合作伙伴强调政治和地方支持是提供机场铁路连接项目的主要挑战之一。如果当地社区支持该项目并积极倡导，那么政治支持可以得到加强。

该活动的一个令人惊讶的热门话题是步行和骑自行车，或“积极旅行”行动计划，寻找鼓励机场工作人员和乘客放弃机动交通并积极参与的方法。一些机场已经为员工提供自行车维修店和衣帽间设施。随着停车场房地产成为稀缺资源，机场同意最好说服工人不要在机场开车和停车，而是使用公共交通工具或积极旅行。然而，当会议参与者开始考虑乘客的积极旅行以及这种选择是否切合实际时，讨论开始了。达成了一项协议，即步行和骑自行车在机场校园内最有效，例如，乘客可以进入附近的酒店和会议中心。目前，许多机场不提供安全和愉快的步行路线，因此乘客依靠私人酒店班车在周围的机场环境中移动。

LAirA项目合作伙伴还考虑了合作的机会，并为这些新的移动服务建立标准的寻路标志。

“第一次到达机场的乘客将不熟悉当地的公共交通系统和术语。例如，公共交通在不同的国家可能意味着不同的东西，铁路服务在世界各地有不同的名称，如铁轨、佑班、社班、地铁、地上、地下、城际等等。另一个很好的例子是基于应用程序的运输服务，例如Uber和Lyft——每个机场都开始引入他们自己的寻路标志来代表他们，”创始总监和城市运输的Liam Henderson说。

根据Liam的说法，LAirA项目合作伙伴应该在为不同的机场土地使用服务制定标准寻路标志和定义方面起带头作用。

运输与环境航空经理Andrew Murphy强调，机场在改变机场通道方面发挥着重要作用，但也需要更大的投资和监管来实现低碳流动。

Gabor Csaba Sooki-Toth代表LAirA在布达佩斯第18区的主要合作伙伴，指出“可持续的机场准入在该地区的发展中发挥着重要作用，LAirA项目旨在通过更好的城市规划和欧洲支持欧洲的可持续交通愿景。为区域、机场和用户提供移动解决方案。

本次活动提出的解决方案和行动将有助于今后进一步开展活动，改善和减少机场准入，支持更清洁的机场区域以及“巴黎协定”的目标。

“公共交通正在经历电子交通、汽车和其他新兴移动服务的重大变化和挑战，有时候基础设施或行政部门无法应对这些变化，但今天我们看到了很多进展，对于我们公共服务提供商的准备充满信心，”Aspire总监兼会议主持人Léa Bodossian总结了这一事件。



# Baltic Shores in the Yoldia Sea Period

## The search for pre-historic settlements on the shore and the seabed



**Prof. Vladas Žulkus,**  
Klaipėda University

Approximately 12 000 years ago the melting water of the last layer of ice, covering Scandinavia, gathered in what is now known as the Baltic Sea, flooding the modern-day shores. Nearly 11 500 years ago the water of the so-called Baltic Ice Lake, overflowed as a gigantic waterfall in place of the present-day Sweden, draining into the ocean, which was substantially lower back then. What was left in the Baltic was the Yoldia Sea, the shores of which are currently about 50 m deep under the water. The coast of that sea was inhabited by pre-historic people, but the water level was not stable. The ice had closed the strait into the ocean and the many rivers continued to carry the water, forming the freshwater Ancylus Lake, the water level of which forced the settlers to move further into the continent and away from the shores.

Early Mesolithic people lived on hills near rivers and lagoon lakes on the Lithuanian seaside 10-11 thousand years ago. As the water level of the Baltic Sea rose, some of them ended up under the water. The shores of the Baltic Sea between Nida and Šventoji during the Yoldia Sea period were about 15–50 km further west than today.



Kuriame  
Lietuvos ateitį  
2014–2020 metų  
Europos Sąjungos  
fondų investicijų  
veiksmų programa



Relict trees on the seabed, in the depth of 25 m.  
This pine grew about 10 400 years ago.

### The seaside settlements, established 10-11 thousand years ago are currently 25-30 m under the water

Researchers of Klaipėda University are currently implementing a scientific project: 'Man and Baltic Sea in the Meso–Neolithic: Relict Coasts and Settlements Below and Above Present Sea Level. *ReCoasts&People*'. The project is funded by the European Social Fund according to the activity 'Improvement of researchers' qualification by implementing world-class R&D projects' of Measure No. 09.3.3-LMT-K-712 by a grant (No. 09.3.3-LMT-K-712-01-0171) from the Research Council of Lithuania.

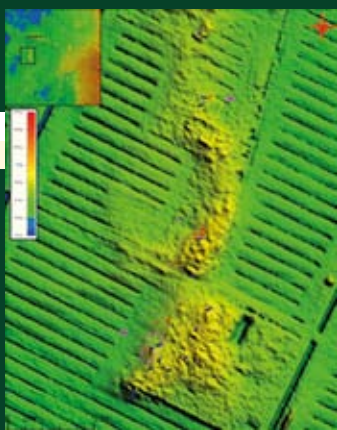
The results, achieved in 2018 are rather significant. Archaeologists have already found three pre-historic settlements, in the peatland of Nemunas Delta, a former island of the Yoldia Sea period. In the depth of 25 m along Juodkrantė, near the relicts of fresh-water lakes and well-preserved relict pines, underwater archaeologists have also found traces of pre-historic people. Another underwater research location is along Klaipėda, featuring 9 500-year-old tree stumps and, as it seems, remnants of pre-historic fishing weirs in the depth of 11–12 m, most likely near the old mouth of Dangė River. In the ancient times pole and stick fishing weirs used to be widely used for fishing on sea and lagoon coasts. Fishermen still use them on African and Asian coasts. It became clear that the coastline of the Yoldia Sea was also settled by Early Mesolithic people, with remnants of these settlements currently in the depth of 25–30 m under the sea.

### Researchers investigate traces of human history using modern technology

Pre-historic people usually settled at river mouths. The ancient deltas of the modern-day rivers and rivulets that connect to the sea, ended up under the water, far away from the modern-day coasts. Finding the locations of the relict rivers would make it much easier to find traces of the ancient settlements as well. Researchers will search for the river beds, buried under the bottom deposits, using *Mintis* vessel, equipped with sub-bottom profiling sonar technology.

What also helps to locate pre-historic settlements is biogeochemical research, because human activity leaves traces in the soil, changing its





Archaeological research locations of the pre-historical settlements in Aukštumala Moor of Nemunas Delta (by Darius Balsas, based on LiDAR)



Relict trees on the seabed, in the depth of 25 m. This pine grew about 10 400 years ago.



Ancient settlement of Aukštumala in Nemunas Delta. Soil sampling for geochemical analysis

chemical composition. The average general phosphorus concentration in the ancient settlements of Nemunas Delta was four times higher than background. Significant increase in phosphorus in various layers can confirm human activity in the location in question. Similar studies have been started with samples of wood and peat, recovered from the depth of 25–30 m under the sea.

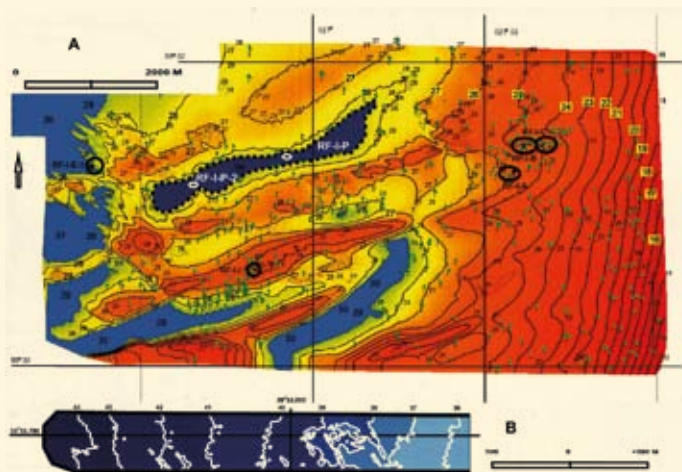
Sometimes stormy waves bring pre-historic artefacts to the shore or wash them out of the sand of the beach. Not far from Klaipėda archaeologists have found a mammoth tooth and stone Stone Age artefacts. The Stone Age artefacts, found on the shore or under the sea, are dated using the radiocarbon method and studied using traceological analysis, which helps to determine the way the tools and weapons were made, as well as the way they were used.

### The first pre-historical pine DNA study

The year of 2018 marked the first original DNA study of a pine, found on the bottom of the sea. An effective method of extracting DNA from wooden samples, found under the sea, is already developed. The comparison between the relict wood DNA and that of the modern-day pine population will help to find relations with the modern genetic groups in Lithuania and Eurasia.

The wood remnants of trees that grew thousands of years ago are so well-preserved, that archaeologists can take samples for annual growth ring measurements. This enables to draw dendrochronological scales, which mirror environmental conditions and enable to make precise calculations of how many years ago these trees actually grew.

The purpose of the project is to identify relict flooded landscapes on the shores of the Baltic Sea, using original methods, to explore the habitats of Early Mesolithic-Early Neolithic periods, identify the climate change periods, development of vegetation, as well as specify the migration of animals and people to the current Lithuanian territory. This knowledge is essential not only for the planning of further scientific and applied research, but also for the development and implementation of projects, related to sustainable use and development of the sea and coastal areas. ■



Underwater site with relict forest (RF) locations





# 佑迪亚时期的波罗的海海岸

## 寻找岸边和海底的史前定居点

Vladas Žulkus教授，  
克莱佩达大学

大约12000年前，覆盖斯堪的纳维亚半岛的最后一层冰层的融化水聚集在现在被称为波罗的海的地区，充斥着现代海岸。大约在11 500年前，所谓的波罗的海冰湖的水，作为一个巨大的瀑布溢出，取代了现今的瑞典，流入海洋，大大低于当时的海洋。在波罗的海留下的是佑迪亚海，其海岸目前在水下约50米深。那片海边的海岸居住着史前人，但水位并不稳定。冰已将海峡封闭在海洋中，许多河流继续带水，形成了安塞鲁斯湖新鲜水，其水位迫使定居者进一步进入大陆并远离海岸。

早在1-1.1万年前，中石器时代人早期居住在立陶宛海边的河流和潟湖附近的山上。随着波罗的海的水位上升，其中一些最终落在水下。在佑迪亚海洋时期，尼达和斯汶托吉之间的波罗的海海岸比今天向西大约15-50公里。



Kuriame  
Lietuvos ateitį  
2014–2020 metų  
Europos Sąjungos  
fondų investicijų  
veiksmų programa

### 建于1-1.1万年前的海滨定居点目前在水下 25-30米

克莱佩达大学的研究人员目前正在实施一项科学项目：“中新石器时代的人与波罗的海：在现有海平面以下的海岸和居民区。重现海岸与人”。该项目由欧洲社会基金资助，根据活动“通过实施世界级研发项目”（第09.3.3-LMT-K-712号文件）提供的“研究人员资格的改进”（编号09.3.3-LMT-K-712-01-0171）来自立陶宛研究理事会。

2018年取得的成果相当重要。考古学家已经在内穆纳斯三角洲的泥炭地找到了三个史前定居点，这是前佑迪亚海洋时期的岛屿。沿着卓克冉特25米的深度，靠近淡水湖泊和保存完好的子遗松树的遗迹，水下考古学家也发现了史前人物的痕迹。另一个水下研究地点位于克莱佩达（Klaipėda），有9个有500年历史的树桩，看起来像11-12米深的史前渔堰遗留物，很可能靠近当格河的旧口。在古代，杆和竿钓堰曾经被广泛用于在海上和潟湖海岸捕鱼。渔民仍在非洲和亚洲海岸使用它们。很明显，佑迪亚海的海岸线也被早期的中石器时代人民定居，这些定居点的残余物目前在海底25-30米深处。



在海床上放置树木，深度为25米。这种松树大约在10 400年前生长。



## 研究人员使用现代技术研究人类历史的痕迹

史前人通常在河口定居。现代河流和连接大海的河流的古老三角洲最终落在水下，远离现代海岸。找到子遗河流的位置可以更容易地找到古代定居点的痕迹。研究人员将使用明提斯容器搜索埋在底部沉积物下的河床，该船配备有底部剖面声纳技术。

什么也有助于找到史前定居点是地球生物化学研究，因为人类活动留下土壤中的痕迹，改变其化学成分。内穆纳斯三角洲古代定居点的平均一般磷浓度是背景的四倍。各层中磷的显著增加可以确认所讨论的位置中的人类活动。类似的研究已经从木材和泥炭样品开始，从海底25-30深度恢复。

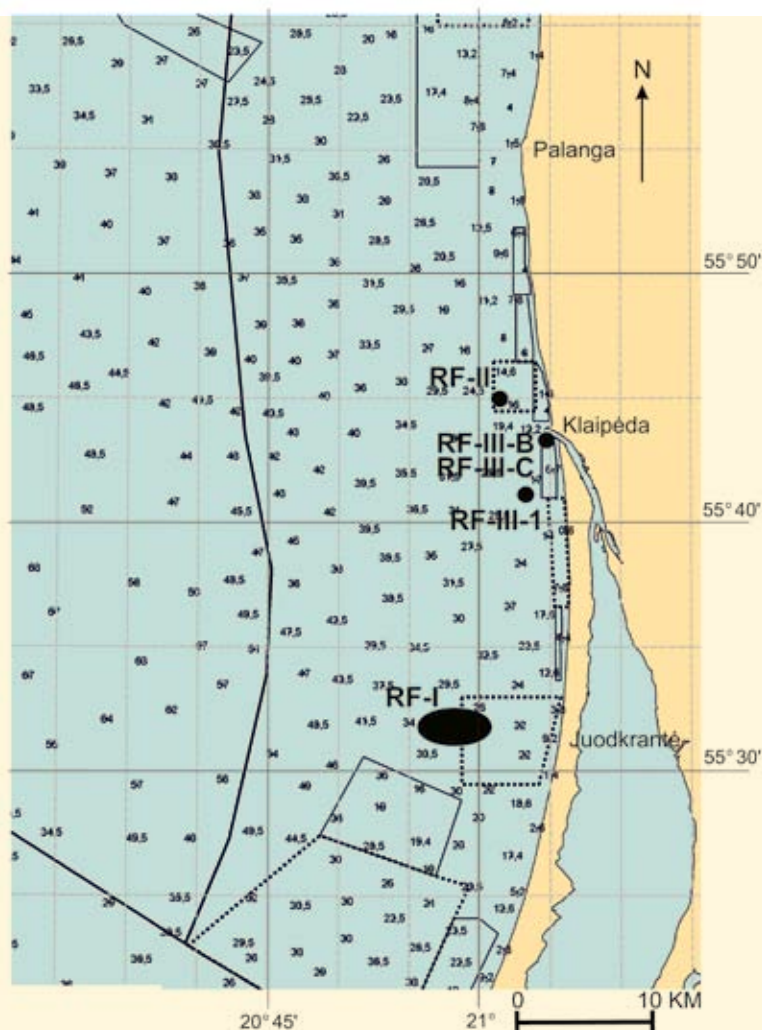
有时，暴风雨的波浪会将史前文物带到岸边或将它们从海滩的沙子中清洗出来。距离克莱佩达不远的考古学家们发现了一块巨大的牙齿和石头石器时代的文物。在岸上或海底发现的石器时代的人工制品使用放射性碳法进行测年，并使用痕量学分析进行研究，这有助于确定工具和武器的制造方式以及使用方式。

## 第一次史前松树DNA研究

2018年标志着在海底发现的第一棵原始DNA研究松树。已经开发出一种从海底发现的木样中提取DNA的有效方法。子遗木材DNA与现代松树种群之间的比较将有助于找到与立陶宛和欧亚大陆现代遗传群体的关系。

几千年前种植的木材残留物保存完好，考古学家可以采集样本进行年度增长环测量。这使得能够绘制树状年代尺度，这反映了环境条件，并能够精确计算这些树实际生长在多少年前。（见图7）

该项目的目的是利用原始方法识别波罗的海沿岸的残骸景观，探索早中石器时代——新石器时代早期的栖息地，确定气候变化时期，植被发展，指明动物的迁徙和当前立陶宛领土的人民。这一知识不仅对于进一步的科学和应用研究的规划，而且对于与海洋和沿海地区的可持续利用和开发有关项目的开发和实施至关重要。



内穆纳斯三角洲奥克斯杜马拉泊的史前定居点的考古研究地点（大流士巴尔萨斯，基于激光雷达）。



在现代海岸发现的晚中石器时代早期新石器时代的T形骨轴，沿着被淹的残骸树RF-II的位置。



在海床上放置树木，深度为25米。这种松树大约在10 400年前生长。





TheATRIUM

**This spring TheATRIUM international theatre festival will take place in Klaipėda for already the third time. This is the only festival of its kind in Western Lithuania and has already gained interest and support from audiences from various countries. In 2018 the festival was attended by more than 5 000 viewers, who enjoyed 21 performances, introduced by troupes from 8 countries.**



## The Third TheATRIUM Festival: a Showcase of Lithuanian Theatre and Theatrical Discoveries

**New: Lithuanian performances  
for international audiences**

The year of 2019 will bring a new feature, important for everyone interested in the latest Lithuanian theatre. On 21–26 May, Klaipėda Drama Theatre will host a showcase of Lithuanian performances, featuring as many as 15 brand new and, in the organisers' opinion, most interesting shows, introduced by creators of Lithuanian theatre. All of them will be shown with a translation into Lithuanian language. This event will introduce Lithuanian creators to developers of theatre and festival repertoire from abroad. The Showcase will feature performances of Klaipėda Drama Theatre, Lithuanian National Drama Theatre, Oskaras Koršunovas Theatre, Klaipėda Youth Theatre, Šiauliai Drama Theatre and independent creators.

**International programme features authors  
from Europe and South Africa**

2–16 June will feature an international theatre programme. It will traditionally be opened and closed with concerts that audiences are already looking forward to. The opening concert will feature the singer and music writer Alice Phoebe Lou, originating from South Africa and currently living in Berlin. This year the festival will invite to get to know contemporary Greek, Czech, French and Belgian theatre, as well as continue the discovery of the Polish theatre creators with the help of Adam Mickiewicz Institute.

In May and June TheATRIUM festival invites theatre lovers to Klaipėda! Follow the festival news and repertoire on TheATRIUM Facebook page.







# 第三届THEATRIUM 音乐节：展示立陶宛 剧院和戏剧发现

今年春天,THEATRIUM国际戏剧节将在克莱佩达举行,这已经是第三次了。这是立陶宛西部唯一的此类节日,已经得到了各国观众的关注和支持。2018年,超过5000名观众参加了这个节日,他们在8个国家的剧院中演出了21场。



## 新：立陶宛国际观众的表演

2019年将带来一项新功能,对于对立陶宛最新剧院感兴趣的每个人都很重要。5月21日至26日,克莱佩达戏剧院将举办立陶宛表演展览,展出多达15个全新的展览,并在组织者看来,由立陶宛剧院的创作者介绍最有趣的节目。所有这些都将以立陶宛语翻译。本次活动将向立陶宛的创作者介绍来自国外的戏剧和节日剧目的开发者。展示项目将展出克莱佩达戏剧院、立陶宛国家戏剧院, Oskaras Koršunovas 剧院, 克莱佩达青年剧院, Šiauliai 戏剧院和独立创作者的表演。



## 国际项目的特色是作者来自欧洲和南非

6月2日至16日将举办国际戏剧节目。传统上,它将通过观众已经期待的音乐会开放和关闭。首场音乐会将由歌手和音乐作家 Alice Phoebe Lou主演,她来自南非,目前居住在柏林。今年,该节日将邀请了解当代希腊、捷克、法国和比利时剧院并在亚当密茨凯维奇研究所的帮助下继续发现波兰戏剧创作者。

The ATRIUM 音乐节邀请剧院爱好者5月和6月前往克莱佩达!

在The ATRIUM 的 Facebook 页面上关注节日新闻和剧目。





## FROM THE 20TH CENTURY

Last year the port town of Klaipėda has made an announcement of choosing the way of the blue economy and fast solutions. JŪRA MOPE SEA covered this in the issue 3–4 of 2018. The city has been taking steps to achieve its goals.

Ričardas Zulcas, Director of the Department of Investments and Economy at Klaipėda City Municipality, introduces the objects that will change the city's landscape, informing that soon the Municipality will announce the tender for the project of the main tower of the castle area. 'We have exact drawings of what it should look like and there's no place for interpretations. The issue here is the infrastructure – what could be inside, perhaps some multifunctional device or innovations. The tower must become an object of tourist attraction, featuring an observation deck and technological measures, such as virtual reality devices or so – there are no limits for ingenuity there. The modern-day technology is very much advanced, offering lots of possibilities – it would be great to see some of that in the project. We'll be waiting for the offers this year,' said R. Zulcas to the Lithuanian press, emphasizing the fact that Klaipėda castle area really needs a tower.

A happy coincidence – in 1999, the first issue of JŪRA MOPE SEA, coming from the 20th century and celebrating its 20th anniversary, featured a topic 'Visions and Reality' with an article 'The Second Life of the Cultural Monument. The View of Klaipėda Castle from the Tower of Dreams'.

20 years have passed. Did those visions become reality? It's not hard to check it at Klaipėda Castle area.

We offer to read the full article here.





# THE SECOND LIFE OF THE CULTURAL MONUMENT

## The View of Klaipėda Castle from the Tower of Dreams

**Rita Bočiulytė**

*The article was published in the 1st issue of Jūra magazine, 1999.*

**The modern-day Klaipėda Castle – a cultural monument of the Republic of Lithuania – refers to the remains of the bastion castle of the former 13th–14th c. fortifications.**

What remains to this day? Two castle bastions with posterns, currently under renovation, surrounded by a defence ditch on one side, foundations of the castle buildings, as well as fragments of the northern curtain wall and yard pavement.

Research in the territory of Klaipėda Castle began back in 1968. In 1983 the castle's foundations have been conserved. Before that, this location belonged to the Pilot Ship Repair Company (currently joint stock company Klaipėda Shipyard) and some of its buildings still remain here, raising many issues after the company has been privatised. The matters of solving them was more than just a city matter. On 13 January 1994 the Government of Lithuania issued a resolution to begin the renovation of Klaipėda Castle – a cultural monument of the Republic of Lithuania – until 2009. The attitude towards the renovation of the castle area has been formulated as well.

Thanks to the city's effort and, first of all, Alfonsas Žalys, Signatory of the Act of Independence and Member of Klaipėda City Council, the castle area is gradually returning to the city. According to the heads of the city, the integration of the castle area has been going on purposefully, featuring historical, archaeological and architectural research, with a decision to demolish the low-value buildings of the joint stock company Klaipėda Shipyard and a clear concept for the restoration of the northern part of the castle, featuring the directions, purpose, type and sequence of the castle's regeneration. Klaipėda Castle area is included into the programme for Lithuania's 1000th anniversary. This means that this idea is supported not only by the city, but the entire state of Lithuania. Of course, the state's support is much more modest than that of Klaipėda. According to the city mayor Eugenijus Gentvilas, numbers show best. Last year the restoration of Klaipėda Castle has been allocated 350 000 Lt from Klaipėda city and, 100 000 Lt from the state, while this year – the share allocated from the city was 850 000 Lt and that from the state – 100 000 Lt. 'Moreover, the joint stock company Klaipėda Shipyard has an about 1 million Lt debt to the city and the city agrees to accept the debt in buildings. And that means more investment from the city, because we will demolish these buildings,' says the city mayor.

When could we hope to see the entire castle area restored and the completion of all projects? The mayor is convinced that it should be completed in 2009.

### The symbol of the very beginning

A tender for the reconstruction of one of the buildings of the castle – the Main Tower – has been announced this year. Hopefully, the Main Tower, which is supposed to symbolise Klaipėda Castle, will become the symbol of our ancestors' culture and the origins of the port town of Lithuania, as well as the main accent of Klaipėda Old Town.

The reconstruction of the Main Tower is based on the castle's historiographic analysis (done by the archaeologist Vladas Žulkus and the architect Saulius Manomaitis), which helped to define the volume of the Main Tower according to archaeological remains, research data and analogues. According to the provisions of the tender, the Main Tower must be constructed according to the principles of contemporary architecture, while the idea must be regenerated by maintaining its diameter and hypothetical height. The tower will be used for the museum's historical exhibitions, using modern means to illustrate the old Curonian culture, Curo-



nian and Samogitian warfare, as well as the history of the castle and the port city. The tower and Friedrich postern must be connected by a light construction to protect and create an opportunity to have a look at the 16th c. Gothic brick underground warehouse façade. The continuation of that connection is a shed to cover the exposed yard of the archaeological castle.

The Main Tower is a six-storey construction. Based on the exposition programme (planned by the archaeologist Vladas Žulkus and the historian Jonas Genys), the first three floors would feature exposition halls, the fourth and fifth – conference halls and the sixth floor – a cafeteria and an observation deck. The ground floor is planned to be turned into a video hall. The tender offer had to feature a general plan for the building and the surrounding environment, a clear architectural drawing and construction solution, lighting and a possibility to use elements of the city symbols.

The tender for the project proposals regarding the architectural solution of the tower of Klaipėda Castle was participated by 6 projects, submitted by architects from Vilnius, Kaunas and Klaipėda. The winner was the *Silhouette* project, designed by the team of architects from Klaipėda: Ramūnas Atas, Vaida Atienė, Mantas Daukšys and Saulius Manomaitis. The city will sign a planning agreement with the authors.

### A silhouette of the castle tower is a value that we should cherish

Klaipėda Castle area is an architectural monument. Authentic bastions, remains of the castle's walls and foundations, as well as the area of the former castle are values. Although the castle was destroyed, the spaces are still there. They have survived in references, the historical memory and documents. The silhouette of the castle tower is a value, which needs to be protected and recreated in the new volume of the building.

Asked about the idea of the *Silhouette*, Saulius Manomaitis, head of the architect group, said:

'Our team did our best to reflect the spirit of the historical past on the silhouette of the Main Tower. For us, the silhouette of the castle and the former area around namely refers to the spiritual things. Our goal is to preserve it, so that our generation, also our children and grandchildren could imagine, how the castle looked like... However, we haven't forgotten that it will be a building of a 21st century. It will not be a forgery of a historical document. We won't build artificial ruins. We will preserve the space, silhouette and spirit. And then turn the building into a 21st century 'machine' of supertechnology.'

And, truly, the chosen option reflects the Main Tower, which used to stand in the castle area, very well. Besides, it is quite modern. After all, we live today and have to create something not for the past, but for ourselves and the future generations. ■

## 从20世纪开始

去年，港口城市克莱佩达宣布选择蓝色经济和快速解决方案。JŪRA MOPE SEA 在2018 年第 3-4期中对此进行了报道。该市已逐步实现其目标。

克莱佩达市政府投资和经济部主任Ričardas Zulcas介绍了将改变城市景观的物品，并告知市政府将很快宣布城堡区主塔项目的招标。

“我们有完整的图纸，它应该是什么样子，没有解释的地方。这里的问题是基础设施 - 可能在里面，也许是一些多功能设备或创新。塔必须成为旅游景点的对象，具有观景台和技术措施，如虚拟现实设备等 - 那里的创造力没有限制。现代技术非常先进，提供了很多可能性 - 在项目中看到其中的一些很好。我们将等待今年的报价。”R. Zulcas对立陶宛媒体说道，强调克莱佩达城堡区真的需要一座塔。

一个幸福的巧合 - 在1999年，第一期 JŪRA MOPE SEA，来自20世纪并庆祝其成立20周年，以“文明纪念碑的第二人生”一文为主题，展示了“视觉与现实”。从梦幻之塔看克莱佩达城堡。

20年过去了。这些愿景成为现实吗？在克莱佩达城堡区检查它并不难。

我们提供在这里阅读完整的文章。





# 文化纪念碑的 第二人生

## 从梦之塔看克莱佩 达城堡



Rita Bočiulytė

该文发表在1999年Jūra杂志的第1期。

现代的克莱佩达城堡 —— 立陶宛共和国的文化古迹——是前13-14世纪堡垒的遗迹。防御工事。

到目前为止还有什么？两个城堡堡垒与海报，目前正在装修，一侧是防御沟，城堡建筑的基础，以及北方幕墙和院子路面的碎片。

克莱佩达城堡的研究始于1968年。1983年，城堡的基础得到了保护。在此之前，这个位置属于引航船舶维修公司（目前是克莱佩达船厂股份公司），其部分建筑仍然留在这里，在公司私有化后引发了许多问题。解决它们的问题不仅仅是城市问题。1994年1月13日，立陶宛政府发布决议，开始对立陶宛共和国文化古迹克莱佩达城堡进行翻修，直到2009年。对城堡区改造的态度也已制定。

由于这个城市的努力，首先，独立法案签署人和克莱佩达市议会成员 Alfonsas Žalys，城堡区域逐渐回归城市。根据城市的负责人表示，城堡区域的整合已经有目的地进行，包括历史、考古和建筑研究，决定拆除克莱佩达船厂股份公司的低价值建筑和明确概念城堡北部的恢复，具有城堡再生的方向、目的、类型和顺序。克莱佩达城堡区被列入立陶宛1000周年纪念计划。这意味着这个想法不仅得到了城市的支持，也得到了整个立陶宛的支持。当然，国家的支持比克莱佩达的支持要小得多。根据市长 Eugenijus Gentvilas 的说法，数字显示最佳。去年，克莱佩达城堡的修复工作已经从克莱佩达市分配了35万立特，从该州分配了10万立特，而今年 - 从该市分配的份额为85万立特，而来自该州的份额为10万立特。克莱佩达船厂（Klaipėda Shipyard）股份公司向该市提供约100万美元的债务，该市同意接受建筑物的债务。这意味着更多来自城市的投资，因为我们将拆除这些建筑物。”市长说。

我们什么时候可以看到整个城堡区域恢复并完成所有项目？市长确信它应该在2009年完成。

### 一开始的象征

今年已宣布重建其中一座城堡建筑 - 主塔的招标。希望主塔能够象征克莱佩达城堡，它将成为我们祖先文化的象征，也是立陶宛港口城镇的起源，以及克莱佩达旧城区的主要特色。

主塔的重建基于城堡的历史分析（由考古学家 Vladas

Žulkus 和建筑师 Saulius Manomaitis 完成），这有助于根据考古遗迹，研究数据和类似物确定主塔的体积。根据招标的规定，主塔必须按照当代建筑的原则建造，而这个想法必须通过保持其直径和假设高度来重建。该塔将用于博物馆的历史展览，使用现代手段来展示古老的库尔斯文化，库尔斯和萨莫吉提亚战争，以及城堡和港口城市的历史。塔楼和弗里德里希后方必须通过轻型结构连接起来，以保护并创造机会，让他们看看第16洞。哥特式砖地下仓库外观。这种连接的延续是一个覆盖考古城堡外露院子的棚屋。

主塔是一幢六层高的建筑。根据博览会计划（由考古学家 Vladas Žulkus 和历史学家 Jonas Genys 策划），前三层将设有展览厅，第四和第五会议厅以及六楼 —— 自助餐厅和观景台。一楼计划变成一个视频大厅。要约收购必须包括建筑和周围环境的总体规划，清晰的建筑图纸和施工解决方案，照明以及使用城市符号元素的可能性。

关于克莱佩达城堡塔楼建筑解决方案项目建议的招标由6个项目参与，由维尔纽斯、考纳斯和克莱佩达的建筑师提交。获胜者是 Silhouette 项目，由克莱佩达的建筑师团队设计：Ramūnas Atas, Vaida Atienė, Mantas Daukšys 和 Saulius Manomaitis。该市将与作者签署规划协议。

### 城堡塔的轮廓是我们应该珍惜的价值

克莱佩达城堡区是一座建筑纪念碑。正宗的堡垒、城堡的墙壁和地基的遗迹，以及前城堡的区域都是价值。虽然城堡被毁坏了，但仍然存在空间。他们在参考文献，历史记忆和文件中幸存下来。城堡塔的轮廓是一种价值，需要在建筑的新体积中保护和重建。

当被问及剪影的想法时，建筑师团队负责人 Saulius Manomaitis 说：

“我们的团队尽力在主塔的轮廓上反映历史的精神。对我们来说，城堡的轮廓和前面的区域即指属灵的事物。我们的目标是保护它，以便我们这一代，我们的孩子和孙子们都可以想象，城堡的样子……然而，我们并没有忘记它将成为21世纪的建筑。它不会伪造历史文件。我们不会建造人造废墟。我们将保留空间、轮廓和精神。然后将建筑物变成21世纪的超级技术“机器”。

而且，真正地，所选择的选项反映了主塔，它曾经非常好地站在城堡区域。此外，它很现代。毕竟，我们今天生活，必须创造一些，不是为了过去，而是为了我们自己和子孙后代。 ■

# **21<sup>st</sup> Intermodal AFRICA** **2019**

DJIBOUTI PALACE KEMPINSKI, DJIBOUTI  
TUESDAY 19 TO THURSDAY 21 MARCH 2019



PORT DE DJIBOUTI S.A.



HOSTED BY



**Djibouti**  
Ports & Free Zones Authority

OFFICIAL CARRIER



REGULAR SPONSORS



**Regional trade development on cargo volume and throughput in the Red Sea region**

- Technical Site Visit • International Exhibition • International Conference • 300 Conference Delegates • Networking Welcome Dinner •
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies Save €500! •
- Local Delegates at Only DJF130,700 • FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners •

**For more Information or to Register**

Tel. + 60 8023 5352 Fax. + 60 8023 3963 Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com)

Website: [www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

Follow us on:







**A Letter to the Future President  
of the Republic of Lithuania  
Lithuania Keeps Away from  
Inland Shipping  
Baltic Shores in  
the Yoldia Sea Period**

**致未来立陶宛共  
和国总统的信**

**项目忘了立陶宛  
佑迪亚海洋时期的波罗  
的海海岸**

**Письмо будущему  
Президенту Литвы  
В речном судоходстве  
Литва – в стороне  
Побережье Балтийского моря  
в иольдиевый период**

**Laiškas būsimajam  
Lietuvos Prezidentui  
Upių laivyboje Lietuva –  
nuošalyje  
Baltijos pakrantės  
Joldijos jūros laikotarpiu**

**20  
years  
60  
лет  
85  
metai**







## PARKO GALERIJA

M.Valančiaus g. 6, Kaunas  
facebook @parkogalerija  
[www.parkogalerija.lt](http://www.parkogalerija.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 Gražlienė  
Tel. + 370 699 31295  
El. paštas grazeliene@jura.lt

**Vertėja**  
Betty Chen

**Žurnalo atstovybės:**

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

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

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

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

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

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

**Žurnale panaudotos:**  
Vyto Karaciejaus, KVJUD,  
„Euromonitor International“,  
Vytauto Didžiojo Universiteto, „LAirA“,  
Klaipėdos Universiteto,  
žurnalo JŪRA MOPE SEA nuotraukos.

**Viršelis**  
Ingrida Ramanauskienė

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

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

Tiražas 3 000 egz.

## СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

### 36 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Письмо будущему  
Президенту Литвы  
**LEIDĖJOS ŽODIS**  
Laiškas būsimajam Lietuvos  
Prezidentui

### 38 ПАРТНЕРСТВО

...ПОТОМ ТЫ ПОБЕЖДАЕШЬ  
Публичное и частное  
партнерство  
в Клайпедском порту  
**PARTNERYSTĖ**  
...galiausiai tu nugali  
Viešojo ir privačiojo  
partnerystės Klaipėdos  
uoste



### 42 РЫНОК. АНАЛИЗ.

**ПРОГНОЗЫ**  
Глобальные  
экономические прогнозы  
Не очень оптимистичный,  
но не худший сценарий  
**RINKA. ANALIZĖ.**  
**PROGNOZĖS**  
Pasaulinės ekonomikos  
prognozės  
Optimizmo nedaug,  
bet scenarijus ne pats  
blogiausias



### 46 МОБИЛЬНОСТЬ

Партнеры по проекту  
«LAirA» обсудили семь  
способов улучшения  
методов мобильности  
с низким уровнем  
выбросов двуокиси  
углерода  
**MOBILUMAS**  
„LAirA“ projekto partneriai  
apsvarstė septynis  
būdus, kaip pagerinti  
mažai CO<sub>2</sub> emisijų  
išskiriančius mobilumo  
metodus



### 50 ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ

Мегапроект судоходного  
соединения Балтийского  
и Черного морей по  
рекам. Литва – в стороне  
**VIDAUS VANDENS KELIAI**  
Baltijos ir Juodosios jūrų  
laivybos sujungimo upėmis  
megaprojektas. Lietuva –  
nuošalyje

### 56 БИЗНЕС И НАУКА

Побережье Балтийского  
моря в иольдиевый  
период  
Поиски доисторических  
поселений на берегу и  
дне моря  
**VERSLAS IR MOKSLAS**  
Baltijos pakrantės Joldijos  
jūros laikotarpiu  
Priešistorinių gyvenviečių  
ieškoma krante ir jūros  
dugne



### 60 БИЗНЕС И ИСКУССТВО

Третий фестиваль  
«TheATRIUM»: витрина  
литовского театра и еще  
незнакомый театр  
**VERSLAS IR MENAS**  
Trečiasis festivalis  
„TheATRIUM“: lietuviško  
teatro vitrina ir dar  
nepažintas teatras



### 62 ПЕТРО

Из XX века  
Вторая жизнь памятника  
культуры  
Клайпедский замок – вид  
с башни мечты  
**RETRO**  
Iš XX amžiaus  
Antrasis kultūros paminklo  
gyvenimas  
Klaipėdos piliis žvelgiant  
nuo svajonių bokšto





# ПИСЬМО БУДУЩЕМУ ПРЕЗИДЕНТУ ЛИТВЫ

Уважаемый кандидат в Президенты Литовской Республики!

В первую очередь хочу от всей души пожелать Вам успеха в честной борьбе.

Хочу обратить Ваше внимание на некоторые исторические аспекты, связанные со значением моря для развития, экономики и культуры Литовского государства.

В этом году исполняется 85 лет с того дня, когда в Литве впервые отмечался всеобщий День моря. Присутствовавший на этом Празднике моря (1934 г.) Президент Литовской Республики Антанас Сметона произнес программную речь, подчеркнув историческое значение моря для развития и процветания Литвы, призывая соотечественников к решимости «...работать и так жить, чтобы вся Литва сумела воцариться на море».

Другим шагом по укреплению морской политики и морского духа стало вышедшее годом позже, летом 1935-го, в канун второго Праздника моря, первое в Литве морское издание, названное «Jūra» («Море»), поставившее целью «выполнять работы морской пропаганды, морского воспитания, континентальное мышление литовской нации изменить на морское и в ее широких слоях осознать выгодность наличия моря как для самого государства, так и для его жителей».

Однако морские притязания Литвы рухнули в 1939 году, когда нацистская Германия аннексировала Клайпедский край.

Праздник моря был возрожден в 1959 году.

У журнала «Jūra» дела шли хуже. После непродолжительной попытки возродиться в 1989-м он снова умолк почти на десятилетие.

Журнал «Jūra» возродился в 1999-м, накануне 40-летия возрожденного Праздника моря.

Таким образом, в этом году предстоит сразу три юбилея: 85-летие первого Дня моря, 60-летие возрожденного и без перерыва проводимого Праздника моря и 20-летие возрожденного, без перерывов выпускаемого журнала, который из одноязычного издания местного значения стал международным: журнал JŪRA MOPE SEA издается на литовском, английском, русском и китайском языках.

Эти праздники будут отмечаться в последнюю неделю июля, когда Вы уже будете избраны Президентом Литовской Республики и, вполне вероятно, приедете в Клайпеду поздравить людей Литвы с праздниками моря и морского издания.

По этому случаю мы выпустим специальный номер JŪRA MOPE SEA, посвященный этим юбилеям.

Поэтому прошу Вас принять довольно-таки неординарное предложение: еще до президентских выборов напишите свое президентское поздравление по случаю Праздника моря, т. е. программную речь: какой должна быть морская политика Литвы, стратегия развития морского бизнеса, Клайпедского и Швянтойского портов в годы Вашего президентства и в отдаленной перспективе.

Эта речь будет опубликована в посвященном мероприятию специальном номере JŪRA MOPE SEA рядом с речью первого Президента Литвы Антанаса Сметоны, произнесенной в 1934 году на первом морском празднике, называвшемся тогда День моря.

Я понимаю, что моя просьба несколько необычна – я люблю делать необычные вещи, но предлагаю не отклонять эту идею. Вполне может быть, что это Ваше действие, если Вы его сейчас осуществите, как и речь Президента Антанаса Сметоны, произнесенная в 1934-м, войдет в историю.

Суважением -  
Зита Таллат-Кялпшайте,  
издатель журнала JŪRA MOPE SEA с 1999 г.





# LAIŠKAS BŪSIMAJAM LIETUVOS PREZIDENTUI

Gerbiamas kandidate į  
Lietuvos Respublikos Prezidentus,

Pirmiausia nuoširdžiai linkiu Jums sėkmės garbingoje kovoje.

Noriu atkreipti Jūsų dėmesį į kai kuriuos istorinius aspektus, susijusius su jūros reikšme Lietuvos valstybės raidai, ekonomikai ir kultūrai.

Šiomet sukanka 85 metai, kai pirmą kartą Lietuvoje buvo švenčiama visuotinė Jūros diena. Šioje Jūros šventėje (1934 m.) dalyvavęs Lietuvos Prezidentas Antanas Smetona pasakė programinę kalbą, pabrėždamas istorinę jūros svarbą Lietuvos vystymuisi ir klestėjimui, ragindamas tautiečius pasiryžimui „...dirbti ir taip gyventi, kad visa Lietuva mokėtų įsigalėti jūroje“.

Kitas žingsnis stiprinti jūrinę politiką ir jūrinę dvasią buvo po metų, 1935-ųjų vasarą, antrosios Jūros šventės išvakarėse išleistas pirmasis Lietuvoje jūrinis leidinys, pavadintas „Jūra“, užsibrėžęs tikslą „atlikti jūrinės propagandos, jūrinio auklėjimo darbus, lietuvių tautos kontinentiškąjį galvojimą pakeisti į jūriškąjį ir jos plačiuosiuose sluoksniuose įsamoninti jūros turėjimo naudingumą kaip pačiai valstybei, taip ir jos gyventojams“.

Tačiau Lietuvos jūrinės aspiracijos griuvo 1939 m., nacistinei Vokietijai aneksavus Klaipėdos kraštą.



Jūros šventė buvo atgaivinta 1959 m.

Žurnalui „Jūra“ sekėsi sunkiau. Po neilgai trukusio bandymo atgimti 1989 m. jis vėl beveik dešimtmečiui nutilo.

Žurnalas „Jūra“ atgimė 1999 m., atgaivintos Jūros šventės 40-mečio išvakarėse.

Taigi, šiomet net trys jubiliejai: pirmosios Jūros dienos 85-metis, atgimusios ir be pertraukų rengiamos Jūros šventės 60-metis ir atgimusio, be pertraukų leidžiamo žurnalo, kuris iš vietinės reikšmės vienakalbio leidinio tapo tarptautiniu: lietuvių, anglų, rusų ir kinų kalbomis leidžiamu žurnalu JŪRA MOPE SEA, 20-metis.

Šios šventės bus švenčiamos liepos paskutinę savaitę, kai Jūs jau būsite išrinkta(s) Lietuvos Respublikos Prezidentu ir galimas dalykas atvyksite į Klaipėdą pasveikinti Lietuvos žmonių su Jūros ir jūrinio leidinio švente.

Ta proga mes išleisime specialų JŪRA MOPE

SEA numerį, skirtą šioms jubiliejams.

Todėl prašau Jūsų priimti gana neordinarų pasiūlymą: dar iki prezidento rinkimų parašykite savo prezidentinį sveikinimą Jūros šventės proga, t. y. programinę kalbą, kokia turėtų būti Lietuvos jūrinė politika, jūros verslo ir Klaipėdos bei Šventosios uostų vystymo strategija Jūsų prezidentavimo metais ir tolimesnėje perspektyvoje.

Ši kalba bus išspausdinta renginiui skirtame specialiajame JŪRA MOPE SEA numeryje greta pirmojo Lietuvos Prezidento Antano Smetonos kalbos, pasakytos 1934 m. per pirmąją Jūros dienos šventę.

Suprantu, kad mano prašymas kiek neįprastas – mėgstu daryti neįprastus dalykus – ir siūlau neatmesti šios idėjos. Labai tikėtina, kad šis Jūsų veiksmas, jeigu jį dabar atliksite, kaip ir Prezidento Antano Smetonos kalba, pasakyta 1934 metais, įeis į istoriją.

Pagarbiai,  
Zita Tallat-Kelpšaitė,  
žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja nuo 1999 m.



## ...ПОТОМ ТЫ побеждаешь

*Сначала они не замечают тебя,  
потом смеются над тобой,  
затем борются с тобой.  
А потом ты побеждаешь...*

*Махатма Ганди*

Журнал JŪRA MOPE SEA начал 20-й год деятельности.

Это морское издание, родившееся в Литве, единственное обладает такой долгой морской историей и единственное дожило до 20-летнего юбилея, хотя были разные попытки создания литовской морской печати. Журнал, история которого уходит в 1935 год, вырос из корней своих предшественников и первые ветви распустил лишь благодаря сотрудничеству и искреннему партнерству с портовыми, транспортными и логистическими компаниями, ассоциациями морского бизнеса Литвы, Клайпедским городским самоуправлением, представителями науки и поддержке некоторых министерств и дипломатического корпуса Литвы. Позднее к этому сотрудничеству успешно подключились международные организации и компании.

Потому, отмечая 20-летие журнала, мы хотим подчеркнуть, что это праздник, достойный гордости всех нас, кто так или иначе участвовал в создании журнала.

Этот год мы хотим посвятить вам, дорогие друзья и уважаемые партнеры. Хотим рассказать, как у вас шли дела в течение этих 20 лет и как идут сейчас, какие планы, замыслы и испытания ожидают вас в будущем.

В этом номере представляем историю публичного и частного партнерства дирекции Клайпедского государственного морского порта.

## Публичное и частное партнерство в Клайпедском порту

За последние шесть лет дирекция Клайпедского государственного морского порта инвестировала в принадлежащую государству портовую инфраструктуру 215,2 млн евро. За эти годы объемы грузооборота в Клайпедском порту выросли на 39,4 %, а прибыль дирекции порта до вычета налогов на прибыль – на 47,2 %.

Годы	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Инвестиции в инфраструктуру порта (млн евро)	87,25	24,79	20,46	15,30	28,60	38,80

Каждый инвестиционный проект в Клайпедском порту осуществляется по строгой модели – дирекция порта в первую очередь получает заявку от действующей в порту стивидорной компании, которая пользуется портовой инфраструктурой согласно договору аренды портовой земли. В заявке стивидорная компания декларирует, какая будет создана добавленная стоимость, как эта инвестиция поможет привлечь новые грузопотоки, какие меры будут приняты для достижения указанного в заявке результата. На первоначальном этапе заявки оценивают специалисты отдела экономики и инфраструктуры дирекции Клайпедского государственного морского порта, которые на основе поданных заявок выполняют оценку окупаемости инвестиционного проекта и план его осуществления, оценивают, какой финансовый возврат будет генерировать проект, какую выгоду это принесет порту и государству. Решение о том, инвестировать или не инвестировать в принадлежащую государству инфраструктуру порта, которой на определенный срок пользуется стивидорная компания, принимает комиссия, сформированная для этой цели в дирекции порта. Каждый проект комиссия оценивает по строгим и объективным критериям. Перед началом осуществления инвестиционных проектов их обсуждает и одобряет правление дирекции Клайпедского государственного морского порта. После получения одобрения правления стратегический план деятельности дирекции порта по инвестиционным проектам утверждается сроком на четыре года.

Клайпедский государственный морской порт – один из примеров, как успешно может действовать принцип публичного и частного партнерства: управляемое государством предприятие – дирекция Клайпедского государственного морского порта инвестирует в принадлежащую государству инфраструктуру, а частные компании, которые на определенный срок арендуют землю, – в супраструктуру (напр., склады, площадки, погрузочное оборудование, технику и т.п.). Подсчитано, что 1 евро, инвестированный дирекцией порта в развитие портовой инфраструктуры, привлекает в среднем 2 евро инвестиций частного сектора в супраструктуру порта.

Заявка стивидорной компании

Группа оценки проектов специалистов ДКГМП

Комиссия инвестиционных проектов ДКГМП

Правление ДКГМП



Дирекция порта инвестирует со всей ответственностью. Статистика последних шести лет позволяет увидеть, что целесообразно и качественно осуществленные дирекцией порта инвестиции внесли вклад и в пропорциональный рост грузооборота, рост доходов дирекции порта и еще больший вклад в госбюджет. Дирекция порта руководствуется принципом: если предложенный инвестиционный проект является перспективным и выгодным, то деньги на его осуществление всегда можно найти.

Деятельность всех работающих в порту компаний регламентируют правовые акты. Вновь сформированные портовые земельные участки сдаются в аренду конкурсным путем на основании Правил подсчета арендной платы за землю Клайпедского государственного морского порта, утвержденных постановлением Правительства ЛР № 643 от 02.08.2017 «Об утверждении порядка публичной процедуры предоставления права на аренду земли Клайпедского государственного морского порта» и приказом министра транспорта и коммуникаций ЛР № 3-671 от 15.11.2010.

Успешное осуществление инвестиций в Клайпедском порту приносит непосредственную выгоду государству. По данным исследования, проведенного компанией «Ernst & Young Baltic», инвестированный дирекцией Клайпедского порта 1 евро приносит 3,65 евро доходов частного сектора. Подсчитано, что инвестиции дирекции порта в портовую инфраструктуру окупаются для государства в среднем за 3 года и 3 месяца. Однако есть в порту и исключения, когда инвестиции окупаются уже за 1–2 года.

С учетом специфики порта следует отметить, что доходы дирекции порта расходуются не только на осуществление инвестиций, но и на обеспечение функций порта, напр., выполнение деятельности капитана порта, лоцманов, поддержание глубин в порту, обеспечение охраны порта, надзор за инфраструктурой, выполнение планов по развитию и др. Также из полученных доходов дирекция порта выплачивает дивиденды государству. Так, в прошлом году дирекция порта перевела в госбюджет ЛР за 2017 год 22,3 млн евро дивидендов.

О том, что инвестирование в порту осуществляется рационально, а деятельность ведется эффективно, свидетельствует статистика. За последние шесть лет имущество дирекции порта увеличилось на 16 % (с 505,6 млн евро до 588,8 млн евро), грузооборот порта вырос на 39,4 % (с 33,4 млн т до 46,6 млн т), прибыль (до налогообложения) – на 47 % (с 23,6 млн евро до 34,7 млн евро). ■



Портовая компания	В 2013–2018 г. инвестировано (млн евро)	В 2013–2018 г. получено доходов (млн евро)
АО «Klaipėdos nafta» + Терминал СПГ	33,777	57,647
АО KLASCO	16,787	68,652
ЗАО «Krovinių terminalas»	0,011	11,674
ЗАО «Litectus III»	-	0,749
АО «Kruizinių laivų terminalas»	1,590	0,313
АО «Baltijos laivų statykla»	0,004	2,346
ЗАО КМСК «Bega»	17,427	32,753
ЗАО «Centrinis Klaipėdos terminalas»	13,478	9,974
АО «Klaipėdos Smeltė»	9,490	25,811
ЗАО «Birių krovinių terminalas»	15,467	44,595
ЗАО «Kamaineros krovinių terminalas»	0,364	4,421
ЗАО «Klaipėdos konteinerių terminalas»	11,879	39,423
АО «Vakarų laivų gamykla» + «Vakarų krova»	9,554	15,283
ЗАО «Malkų įlankos terminalas»	2,600	8,544
АО «Smiltynės perkėla»	0,076	0,198
<b>ВСЕГО</b>	<b>132,504</b>	<b>322,383</b>
Инвестиции в инфраструктуру и имущество общего пользования (работы по углублению судоходного канала, проекты подъездных ж/д и автомобильных дорог, инвестиции, необходимые для осуществления функций дирекции порта)	82,697	
<b>ВСЕГО ИНВЕСТИЦИЙ</b>	<b>215,201</b>	
ВСЕГО ДОХОДОВ (включая прочие услуги в порту, доходы от аренды портовой земли, сборы с круизных и прогулочных судов)		330,461



## ...galiausiai tu nugali

*Pirmiausia jie tave ignoruoja, paskui juokiasi iš tavęs, po to jie kovoja su tavim, galiausiai tu nugali...*

Mahatma Gandis

Žurnalas JŪRA MOPE SEA pradėjo 20-uosius veiklos metus.

Lietuvoje gimęs jūrinis leidinys vienintelis turi tokią ilgą jūrinę istoriją ir vienintelis išgyveno iki 20-ojo jubiliejaus, nors būta įvairių bandymų kurti lietuvišką jūrinę spaudą. Žurnalas, kurio istorija siekia 1935 m., išaugo iš savo pirmtakų šaknų ir pirmąsias šakas išskleidė tik bendradarbiavimo ir nuoširdžios partnerystės su Lietuvos jūros verslo, uosto, transporto ir logistikos kompanijomis, asociacijomis, Klaipėdos miesto savivaldybe, mokslo atstovais bei kai kurių Lietuvos ministerijų ir diplomatinio korpuso palaikymo dėka. Vėliau prie šio bendradarbiavimo sėkmingai prisidėjo tarptautinės organizacijos ir kompanijos.

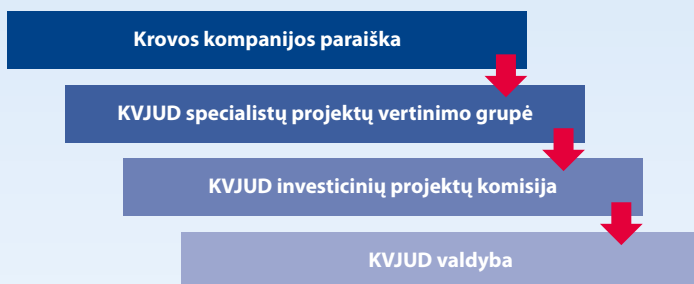
Todėl, švęsdami žurnalo 20-metį, norime pabrėžti, kad tai yra visų, kurie vienaip ar kitaip dalyvavo žurnalo kūrime, pasididžiavimo verta šventė. Šiuos metus norime skirti Jums, mieli bičiuliai ir gerbiami partneriai. Norime papasakoti, kaip Jums sekėsi per tuos 20 metų ir kaip sekasi dabar, kokie planai, užmojai ir iššūkiai laukia Jūsų ateityje. Šiame numeryje pristatome Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos viešosios ir privačiosios partnerystės istoriją.

## Viešojo ir privačiojo partnerystė Klaipėdos uoste

Per pastaruosius šešerius metus Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija į valstybei priklausančią uosto infrastruktūrą investavo 215,2 mln. Eur. Per šiuos metus Klaipėdos uoste krovos apimtys uoste išaugo 39,4 %, o Uosto direkcijos pelnas iki pelno mokesčio – 47,2 %.

Metai	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Investicijos į uosto infrastruktūrą (mln. Eur)	87,25	24,79	20,46	15,30	28,60	38,80

Kiekvienas investicinis projektas Klaipėdos uoste yra įgyvendinamas pagal griežtą modelį – Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija pirmiausia gauna paraišką iš uoste veikiančios krovos kompanijos, kuri naudojasi uosto infrastruktūra pagal galiojančią uosto žemės nuomos sutartį. Paraiškoje krovos kompanija deklaruoja, kokia bus sukurta pridėtinė vertė, kaip ši investicija padės pritraukti naujus krovinių srautus, kokių priemonių imsis, kad būtų pasiektas paraiškoje prognozuojamas rezultatas. Paraiškas pradiniam etape vertina Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ekonomikos ir infrastruktūros specialistai, kurie pagal pateiktas paraiškas parengia investicinio projekto atsipirkimo vertinimą ir įgyvendinimo planą, įvertina, kokią finansinę grąžą generuotų projektas, kokią naudą tai atneštų uostui ir valstybei. Sprendimą, investuoti ar ne į valstybei priklausančią uosto infrastruktūrą, kuria terminuotai naudojasi krovos kompanija, priima šiam tikslui Uosto direkcijoje suformuota komisija. Kiekvieną projektą komisija vertina pagal griežtus ir objektyvius kriterijus. Taip pat, prieš pradėdant vykdyti Uosto direkcijos investicinius projektus, juos apsvaisto, įvertina ir jiems pritaria Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos valdyba. Valdybai pritarus, Uosto direkcijos strateginis veiklos planas su investiciniais projektais tvirtinamas ketveriems metams.



Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – vienas iš pavyzdžių, kaip sėkmingai gali veikti viešosios ir privačiosios partnerystės principas: valstybės valdoma įmonė Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija investuoja į valstybei priklausančią infrastruktūrą, o privačiosios kompanijos, kurios terminuotai nuomojasi žemę – į supaprastintą (pvz., sandėliai, aikštelės, krovos įrengimai, technika ir pan.). Apskaičiuota, kad Uosto direkcijos į uosto infrastruktūros plėtrą investuotas 1 Eur pritraukia vidutiniškai 2 Eur privačiojo sektoriaus investicijų į uosto supaprastintą. Uosto direkcija investuoja atsakingai. Vadovaujantis pastarųjų šešerių metų statistika matyti, kad tikslingai ir kokybiškai atliktos Uosto direkcijos investicijos prisidėjo ir prie proporcingai didėjančios krovos, Uosto direkcijos pajamų didėjimo ir dar didesnio indėlio į valstybės biudžetą. Uosto direkcija vadovaujasi principu: jeigu pasiūlytas investicinis projektas yra perspektyvus ir naudingas, jo įgyvendinimui pinigų visada galima rasti.





Uosto kompanija	2013–2018 m. investuota (mln. Eur)	2013–2018 m. gauta pajamų (mln. Eur)
AB „Klaipėdos nafta“ + SGD terminalas	33,777	57,647
AB KLASCO	16,787	68,652
UAB Krovinių terminalas	0,011	11,674
UAB „Litectus III“	-	0,749
AB Kruizinių laivų terminalas	1,590	0,313
AB „Baltijos laivų statykla“	0,004	2,346
UAB KJKK „Bega“	17,427	32,753
UAB Centrinis Klaipėdos terminalas	13,478	9,974
LKAB „Klaipėdos Smeltė“	9,490	25,811
UAB Birų krovinių terminalas	15,467	44,595
UAB Kamineros krovinių terminalas	0,364	4,421
UAB Klaipėdos konteinerių terminalas	11,879	39,423
AB „Vakarų laivų gamykla“ + „Vakarų krova“	9,554	15,283
UAB Malkų įlankos terminalas	2,600	8,544
AB „Smiltynės perkėla“	0,076	0,198
<b>IŠ VISO</b>	<b>132,504</b>	<b>322,383</b>
Investicijos į bendro naudojimo uosto infrastruktūrą ir turtą (laivybos kanalo gilinimo darbai, privažiuojamųjų geležinkelio ir autokelių projektai, Uosto direkcijos funkcijoms įgyvendinti reikalingos investicijos)	82,697	
<b>IŠ VISO INVESTICIJŲ</b>	<b>215,201</b>	
IŠ VISO PAJAMŲ (įskaitant kitas paslaugas uoste, uosto žemės nuomos pajamas, kruizinių ir pramoginių laivų rinkliavas)		330,461

Visų uoste dirbančių kompanijų veiklą reglamentuoja teisės aktai. Naujai suformuoti uosto žemės sklypai yra nuomojami viešo konkurso būdu, vadovaujantis LR Vyriausybės 2017-08-02 nutarimu Nr. 643 „Dėl viešosios Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos teisės suteikimo procedūros tvarkos aprašo patvirtinimo“ ir LR susisiekimo ministro 2010-11-15 įsakymu Nr. 3-671 patvirtintomis Klaipėdos valstybinio jūrų uosto žemės nuomos mokesčio apskaičiavimo taisyklėmis.

Sėkmingas investicijų vykdymas Klaipėdos uoste atneša tiesioginę naudą valstybei. Bendrovės „Ernst & Young Baltic“ atliktos studijos duomenimis, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos investuotas 1 Eur atneša 3,65 Eur viešojo sektoriaus pajamų. Apskaičiuota, kad Uosto direkcijos investicijos į uosto infrastruktūrą valstybei atsiperka vidutiniškai per 3 metus ir 3 mėn. Tačiau uoste yra ir išimčių, kai investicijos atsiperka jau po 1–2 metų.

Vertinant Uosto specifiką, reikia pabrėžti, kad Uosto direkcijos pajamos panaudojamos ne tik investicijoms įgyvendinti, bet ir uosto funkcijoms užtikrinti, pvz., kapitono, locmanų veiklai vykdyti, uosto gyliams palaikyti, uosto apsaugai užtikrinti, infrastruktūrai prižiūrėti, vykdyti plėtros planus, kt. Taip pat iš gautų pajamų Uosto direkcija moka dividendus valstybei. Pvz., pernai į LR valstybės biudžetą Uosto direkcija už 2017 m. pervadė 22,3 mln. Eur dividendų.

Tai, kad Uoste investuojama racionaliai, o veikla vykdoma efektyviai, rodo statistika. Per paskutinių šešerių metų laikotarpį Uosto direkcijos turtui padidėjus 16 % (nuo 505,6 mln. Eur iki 588,8 mln. Eur), Uosto krova išaugo 39,4 % (nuo 33,4 mln. t iki 46,6 mln. t), pelnas (iki pelno mokesčio) – 47 % (nuo 23,6 mln. Eur iki 34,7 mln. Eur). ■





## Глобальные экономические прогнозы

# Не очень оптимистичный, но не худший сценарий

**«Euromonitor International Analytics» дает точные ответы на жизненно важные вопросы бизнеса в быстро меняющемся, охваченном неопределенностью мире. Предлагаем регулярно обновляемые прогнозы и сценарии «что, если» для основных макроэкономических факторов, включая ВВП, рост и уровень безработицы.**

Темпы роста во многих экономиках мира достигли пика в 2018 году, и, согласно прогнозам, глобальное расширение начнет постепенно охлаждаться. Глобальный рост реального ВВП прогнозировался на уровне 3,8 % в 2018 году (темп, аналогичный 2017 году), а в 2019–2020 годах эти показатели должны снизиться до 3,5 %.

Для многих стран с развитой экономикой планируется спад экономики – показатели 2018 года хуже, чем ожидалось, а напряженность в сфере торговли растет. Ожидалось, что реальный ВВП стран с развитой экономикой в 2018 году останется сильным (2,3 %) и будет снижаться до 1,8–2,0 % ежегодно в 2019–2020 годах.

На страны с развивающейся экономикой негативно повлияло ухудшение условий мировой торговли и внешнего финансирования, а также снижение доверия инвесторов к таким странам, как Аргентина и Турция. ВВП стран с развивающейся экономикой, согласно оценкам, в 2019–2020 годах снизится до 4,8 %.

Общий прогноз мирового риска с августа 2018 г. ухудшился. Рост числа торговых барьеров, повышение политических рисков и ухудшение условий финансового рынка могут еще больше замедлить рост как в странах с развитой, так и с развивающейся экономикой.

Более высокие, чем ожидалось, результаты привели к росту реального ВВП США в 2018 году до 2,9 %. Однако торговая напряженность с Китаем обострилась, поэтому в 2019-м прогнозируется спад до 2,4 %.

Перспективы еврозоны продолжают ухудшаться – она утратила полученное в 2017-м ускорение. Реальный ВВП в 2018 году вырос до 2,0 %, а в 2019-м должен замедлиться до 1,8 %.

Прогноз реального ВВП Великобритании в 2018 году повысился до 1,4 %, а в 2019-м – до 1,5 %. Однако эти перспективы омрачает неопределенность с Brexit.

Ожидается, что Япония начнет ощущать последствия замедления мировой экономики и китайско-американской торговой войны. Прогнозы роста ВВП были на уровне 1,1 % в 2018 году и 1 % в 2019 году.

Неравномерное восстановление экономики в Бразилии и очевидное отсутствие ощутимых мер для стимулирования роста экономики привели к реальному падению ВВП.

Экономика Китая продолжает постепенно замедляться и готовится к мягкой посадке. Тем не менее, рост торговой напряженности ухудшил перспективы. Прогнозируемый Китай на 2018-й рост ВВП на уровне 6,6 % в 2019 году достигнет лишь 6,1 %.

Более высокие цены на нефть, рост частного потребления и чистого экспорта оказали благоприятное влияние на экономику России. Ожидалось, что ее реальный ВВП вырастет на 1,7 % в 2018 году, а в 2019 году замедлится до 1,5 %.

Индия справилась с трудностями, вызванными демонетизацией и реформой закона о налоге на товары и услуги, и добилась невиданных за два года темпов. Рост ВВП в 2018 году повысился до 7,7 % и по прогнозам на 2019-й снизится незначительно – до 7,6 %.

## Основные изменения прогнозов

## Бразилия

Прогнозы роста ВВП на 2018 год снизились. Доверие частного сектора еще больше уменьшилось перед президентскими выборами, промышленное производство упало в сентябре, а инфляция возросла. Это оказывает дополнительное давление на Центральный банк с целью повышения процентных ставок. Хотя новое правительство Жаира Болсонару обещает проводить более дружественную политику для частного сектора и инвесторов, расколовшийся Конгресс ставит значительные препоны принятию новых законов.

## Индия

В течение апреля-июня 2018 года экономика этой страны росла самыми быстрыми темпами за последние два года, главным образом, из-за ускорившегося темпа потребления. Благодаря лучшему, чем ожидалось, восстановлению после ударов от демонетизации и реформы налога на товары и услуги, показатели роста ВВП в 2018-м должны показывать 7,7 %, а в 2019-м – 7,6 %.

## Италия

Новое правительство Италии в конце сентября представило свой первый бюджет с дефицитом ВВП в 2,4 %, что в три раза выше, чем намеченный предыдущим правительством 0,8 %. Новый бюджет напугал рынки облигаций, а расходы Италии по займам выросли на 3 % больше, чем в Германии. Итальянское правительство отказывалось от бюджетных компромиссов, поэтому, вероятно, более высокие процентные ставки в Италии сохранятся. Негативное влияние более высоких процентных ставок на инвестиции в частном секторе может несколько перевесить преимущества более высоких государственных расходов и более низких налогов. Поэтому ожидаемый прогноз роста ВВП Италии на 2018 год понижен до 1 %, а в 2019-м – до 0,8 %.

## Общие прогнозы

ВВП США за последние два квартала прошлого года увеличился почти на 3 %, поэтому данные роста на 2018 год были подкорректированы в лучшую сторону. Однако торговая напряженность с Китаем растет. В сентябре США наложили 10%-ный тариф на еще 200 млрд долларов США импорта из Китая, поэтому в 2019 г. тариф должен достичь 20 %. Влияние на рост ВВП в 2018 году было незначительным, но более высокие тарифы в 2019 году объясняют сокращение роста производства примерно на 0,2 %.

Потребительские расходы по-прежнему растут быстрее, чем долгосрочная тенденция, а инвестиции в бизнес – стремительно и энергично. Однако влияние фискального стимулирования в 2019 году, вероятно, уменьшится. Согласно базовому прогнозу, рост ВВП США в 2018 году должен был достичь 2,7–3 %, в 2019 г. – снизиться до 2–2,8 %, а в 2020 г. – до 1,4–2,6 %. После этого ежегодный рост ВВП должен стабилизироваться в долгосрочной перспективе на уровне 1,1–2,1 %.

Прогноз для еврозоны продолжает ухудшаться с августа. Экономика лишилась сильного ускорения, полученного в 2017 году, когда рост превзошел все ожидания. В нашем базовом прогнозе в 2018 году намечался рост ВВП на 1,9–2,1 %. В 2019-м рост должен составить 1,4–2,2 %, а в 2020-м – 1,1–2,1 %. Долгосрочный рост на 2021–2026 годы должен остаться в пределах среднегодового уровня 0,8–1,8 %.

Ситуация на рынках труда улучшается, а уровень безработицы приблизился к уровню конца 2008 г. Инвестиции в бизнес по-прежнему растут быстрее, чем его долгосрочная тенденция, что поддерживается низкими расходами на финансирование, более высокой прибылью и более высокими условиями совокупного спроса.

Затраты на финансирование остаются низкими, за исключением Италии, чьи расходы по займам по сравнению с Германией выросли из-за недавно принятого правительством бюджета. Тем не менее, рост потребления был относительно медленным, а общий рост ВВП в третьем квартале 2018 года постепенно снизился до 1,7 %.

Индексы доверия частного сектора также снизились. Ухудшение мирового спроса и перспектив торговли с 2017 года ослабило перспективы экспорта. Недавнее снижение на фондовых рынках еврозоны также сит-





нализирует о значительной неопределенности в отношении экономических перспектив региона.

Экономика Великобритании набрала обороты в третьем квартале 2018 года, так как реальный рост ВВП во втором квартале ускорился от 1,2 % до 1,5 %.

Частное потребление, являющееся ключевым фактором роста экономики, выросло от 1,4 % во втором квартале 2018 года до 1,6 % в третьем. Этому способствовали более быстрый рост заработной платы и повышение настроения потребителей в течение лета. Фиксированные инвестиции в третьем квартале почти не сдвинулись с места, а рост экспорта замедлился до 0,7 %, так как рост предыдущего года из-за ослабления фунта продолжал угасать.

После летнего улучшения потребительские настроения снова упали в сентябре и октябре. Если сохранятся недавние признаки более быстрого роста заработной платы, они могут поддержать потребительский оптимизм. Однако деловое доверие в сентябре достигло двухлетнего минимума. Ожидается, что сохраняющаяся неопределенность с Brexit продолжит затруднять решения об инвестициях в бизнес.

Экономический рост, по прогнозам, останется сдержанным. В целом, если рассчитывать, что в 2020-м будет принят окончательный торговый договор, планировавшийся в 2018-м реальный ВВП должен был расти на 1,4 %, а в 2019-м – на 1,5 %. Вероятность хаотичного Brexit остается основной угрозой для перспектив страны.

Экономика Японии в последнее время была поддержана здоровой инициативой компаний по модернизации оборудования для экономии труда, чтобы справиться с нехваткой рабочей силы и с развитием инфраструктуры в преддверии Олимпийских игр в Токио в 2020 году. Однако в третьем квартале 2018 года экономика ощутила влияние замедления мировой экономики и китайско-американской торговой войны, а также таких временных факторов, как стихийные бедствия, осложняющие производство, туризм и потребительская активность.

За последние несколько месяцев инфляция достигла 1 %, при этом наибольшее влияние оказал рост цен на топливо. Розничные продажи также выросли благодаря продажам станков, продуктов питания и одежды. Однако реальная заработная плата в августе-сентябре 2018 года снизилась, что ослабило покупательную способность потребителей.

Кроме того, стихийные бедствия и трения в мировой торговле в третьем квартале 2018 года негативно отразились на промышленном производстве, и все это омрачило перспективы потребления и внешней торговли Японии.

К 2018 году экономика Китая постепенно замедлилась. Рост торговой напряженности в отношениях с США и связанная с этим неопределенность стали ключевым фактором ухудшения ситуации.

Большая часть недавнего замедления завершилась мягкой посадкой в соответствии с предыдущими долгосрочными прогнозами замедления роста, поскольку Китай приближается к странам с развитой экономикой.

В нашем базовом прогнозе в 2018 году ВВП должен был увеличиться на 6,5–6,7 %, в 2019-м – на 5,6–6,6 % и в 2020-м – на 5,2–6,6 %. Долгосрочный годовой прогноз экономического роста на 2021–2025 годы остается на уровне 4,8–5,8 %.

Реальный ВВП России во втором квартале 2018 года продолжал ускоряться, показав рост на 1,9 % по сравнению с 1,3 % в первом квартале 2018 года и 1 % – в четвертом квартале 2017 года. Как и раньше, в середине 2018 года динамика цен на нефть имела благоприятное влияние на экономику. Средняя цена на нефть «Brent» во втором-третьем кварталах 2018 года составила около 75 долларов США за баррель, что почти на 50 % больше, чем годом ранее. Рост расходов на конечное потребление и особенно рост чистого экспорта стали основными факторами, повлиявшими на улучшение роста ВВП во втором квартале.

Рост потребления был в основном вызван восстановлением реальной заработной платы и потребительских кредитов. Что касается экспорта, заметное влияние оказал Чемпионат мира по футболу, который увеличил оборот общественного питания, транспорта и услуг по размещению.

В третьем квартале 2018 года мы ожидали замедления роста реального ВВП, в основном из-за неблагоприятной динамики в сельском хозяйстве и ослабляющего эффекта от Кубка мира.

В итоге реальный рост ВВП в 2019–2020 годах должен замедлиться до 1,5 % годового роста.

Во второй половине 2018 года главной движущей силой экономики

оставался чистый экспорт. Это в первую очередь обусловлено ростом экспорта углеводородов и сокращением импорта на фоне ослабления рубля и замедления инвестиционной активности (после завершения масштабных строительных проектов). С июля страны ОПЕК+ (в основном Саудовская Аравия и Россия) начали наращивать добычу нефти, чтобы компенсировать нехватку нефти на рынке после сокращения экспорта из Ирана.

Экономика Бразилии продолжает медленно восстанавливаться после майской забастовки водителей грузовиков – реальный рост ВВП во втором квартале 2018 года составил 1 %. Сильнее всего это сказалось на показателях экспорта – из-за забастовки его объемы упали до отрицательных значений.

Потребление и инвестиции также замедлились, хотя и в меньшей степени.

Президентская гонка в Бразилии завершилась 28 октября, когда правый конгрессмен Жаир Болсонару одержал победу над сторонником левых воззрений Фернандо Хаддадом с 55 % голосов. Эта новость нашла отражение в доверии инвесторов и потребителей и активизации на рынке недвижимости Бразилии – впервые после того, как она достигла исторического минимума в сентябре из-за роста доходности казначейских облигаций США, укрепления доллара США и роста цен на нефть.

В последние несколько месяцев инфляция держалась близ правительственных целей – 4,5 %, и мы ожидаем, что она останется таковой и в 2019 г. Процентная ставка SELIC Центрального банка Бразилии также остается стабильной – 6,5 %, поскольку Центробанк не спешит повышать процентные ставки на фоне медленного роста инфляции и не радующей экономической ситуации.

Экономика Индии ускорилась до невиданных за два года темпов – реальный рост ВВП страны во втором квартале 2018 года достиг 8,0 %. Это показывает, что Индия наконец-то оправилась от потрясений, вызванных деноминацией и налогом на товары и услуги.

Показатели реального ВВП были подкреплены значительным ростом частного потребления, который вырос с 7,2 % в первом квартале 2018 года до 7,9 % во втором. Рост фиксированных инвестиций замедлился с 13,8 % в первом квартале 2018 года до 10,4 % во втором, однако остался сильным стимулятором роста ВВП. Между тем рост общественного потребления сократился вдвое, а чистый экспорт продолжил снижать общие показатели роста.

Рост цен на нефть привел к увеличению разрыва в торговле, поскольку Индия зависит от импорта нефти. В августе 2018 года дефицит торгового баланса за двенадцать месяцев достиг невиданного в течение нескольких лет уровня. Чтобы снизить дисбаланс во внешнем секторе и поддержать ослабевшую рупию, правительство Индии на 12 млрд долларов США повысило таможенные пошлины на импорт и снизило налоги на топливо, таким образом смягчая влияние растущих цен на нефть. Несмотря на то, что рост цен на нефть не радует, экономический рост Индии в 2018 году должен был удержаться на уровне 7,7 %, а в 2019-м – 7,6 %.

## Выводы

Ухудшение условий мирового финансового рынка повысило угрозу замедления или даже спада развивающихся рынков. В сочетании с ухудшением конъюнктуры финансового рынка в еврозоне и напряженностью в фискальной политике Италии это усилило вероятность неблагоприятных сценариев в еврозоне.

В США после захвата демократами Конгресса снижается вероятность сценария наихудшей политики Трампа. После подписания США, Мексикой и Канадой соглашения (USMCA) и усиления перспектив диалога с ЕС риск глобальной торговой войны также значительно снизился. Однако торговые риски не исчезли, и теперь они сосредоточены на американо-китайских отношениях с растущей вероятностью полномасштабной торговой войны. ■

*Подготовлено на основании отчета «Глобальные экономические прогнозы» компании «Euromonitor International»*

*\* «Euromonitor International» – глобальная компания по исследованию рынка, предоставляющая статистические, аналитические данные и отчеты, а также последние новости об отраслях, экономике и потребителях по всему миру.*





## Pasaulinės ekonomikos prognozės

# Optimizmo nedaug, bet scenarijus ne pats blogiausias

**„Euromonitor International Analytics“ atsako į svarbiausius verslui kylančius klausimus greitai tempu besisukančiame ir nežinomybės apimtame pasaulyje. Pateikiame nuolat atnaujinamas prognozes ir „kas būtų“ scenarijus pagal svarbiausius makroekonominis veiksnius, kaip BVP, augimas ir nedarbo lygis.**

2018 m. daugelis pasaulio ekonomikų pasiekė augimo viršūnę ir planuojama, kad ateityje pasaulinė plėtra po truputį pradės vėsti. 2018 m. pasaulio realiojo BVP augimo rodikliai turėjo parodyti 3,8 % (panašūs rezultatai buvo 2017 m.), o 2019–2020 m. šie rodikliai turėtų sumažėti iki 3,5 %.

Daugeliui pažangiųjų ekonomikų planuojamas ekonomikos smukimas – 2018 m. rezultatai yra prastesni nei tikėtasi, o įtampa prekybos srityje auga. Buvo prognozuojama, kad pažangiųjų ekonomikų realusis 2018 m. BPV išliks stiprus (2,3 %), o 2019–2020 m. jis turėtų leistis iki 1,8–2 %.

Besivystančias ekonomikas neigiamai paveikė prastėjančios pasaulinės prekybos ir išorinio finansavimo sąlygos bei sumažėjęs investuotojų pasitikėjimas tokiomis šalimis, kaip Argentina ir Turkija. Besivystančių ekonomikų BVP 2019–2020 m. turėtų sulėtėti iki 4,8 %.

Bendroji pasaulinės rizikos situacija nuo 2018 m. rugpjūčio suprastėjo. Augantys prekybos barjerai, didesnė politinė rizika ir prastėjančios finansų rinkos sąlygos gali ir toliau sunkinti augimą tiek pažangiose, tiek besivystančiose ekonomikos.

Geresni nei tikėtasi 2018 m. rezultatai padėjo stumtelėti JAV realųjį BVP iki 2,9 %. Tačiau kilo įtampa prekyboje su Kinija, todėl 2019 m. planuojamas smukimas iki 2,4 %.

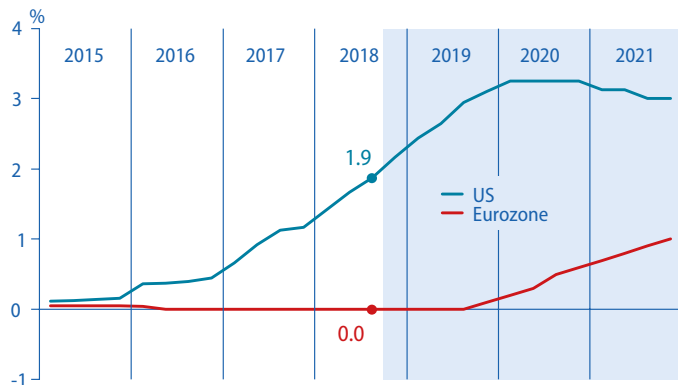
Eurozonos perspektyvos ir toliau prastėja – ji prarado 2017 m. įgautą pagreitį. 2018 m. realusis BVP augo iki 2 %, o 2019 m. turėtų sulėtėti iki 1,9 %.

Didžiosios Britanijos realiojo BVP prognozės 2018 m. pakilo iki 1,4 %, o 2019 m. – iki 1,5 %. Tačiau šias perspektyvas temdo „Brexit“ nežinomybė.

Japonijoje turėtų pradėti jaustis lėtėjančios pasaulinės ekonomikos bei prekybos varžybos tarp Kinijos ir JAV. Kol kas BVP 2018 m. prognozuotas augimas 1,1 %, 2019 m. nukris iki 1 %.

Netolygiai atsauganti Brazilijos ekonomika ir aiškus apčiuopiamų priemonių, kurios padėtų jai įgauti pagreitį, trūkumas atnešė realaus BVP nuosmukį.

## Advanced Economies Interest Rate Forecas t



Source: Euromonitor International Macro Model

Kinijos ekonomika ir toliau palaipsniui lėtėja ir ruošiasi minkštam nusileidimui. Tačiau auganti prekybos įtampa perspektyvas pablogino. 2018 m. Kinijai planuotas 6,6 % BVP augimas 2019 m. pasieks tik 6,1 %.

Aukštesnės naftos kainos, išaugęs privatus vartojimas ir grynasis eksportas turėjo teigiamos įtakos Rusijos ekonomikai. 2018 m. jos realusis BVP turėjo užtekti 1,7 %, o 2019 m. gali sulėtėti iki 1,5 %.

Indija susitvarkė su demonetizacijos bei prekių ir paslaugų mokesčių įstatymo reformos sukeltais sunkumais ir pasiekė dvejus metus nematytą greitį. 2018 m. BVP augimas padidėjo iki 7,7 %, o pagal 2019 m. prognozes nukris nedaug – 7,6 %.

## Pagrindinės prognozių pataisos

### Brazilija

2018 m. BVP augimo prognozės sumažėjo. Privataus sektoriaus pasitikėjimas iki prezidento rinkimų dar labiau sumažėjo, rugsėjį pramoninė gamyba smuko, o infliacija padidėjo. Tai sudaro dar didesnę spaudimą Centriniam bankui kelti palūkanas. Nors naujoji Žairo Bolsonaro vyriausybė žada imtis privačiam sektoriui ir investuotojams draugiškesnės politikos, susiskaldęs Kongresas kelia dideles kliūtis naujų įstatymų priėmimui.

### Indija

2018 m. balandį ir gegužę didžiausią per pastaruosius dvejus metus pagreitį šios šalies ekonomika įgavo dėl padidėjusio vartojimo tempo. Dėl geresnio nei planuota ekonomikos atsigavimo po demonetizacijos bei prekių ir paslaugų mokesčio reformos smūgių, BVP augimo rodikliai 2018 m. turėtų rodyti 7,7 %, o 2019 m. – 7,6 %.

### Italija

Naujoji Italijos vyriausybė rugsėjo pabaigoje pristatė savo pirmąjį biudžetą, kuriame matyti 2,4 % BVP deficitas, o jis yra tris kartus didesnis nei ankstesnės vyriausybės planuotas 0,8 %. Naujasis biudžetas išgaus obligacijų rinkas, o Italijos skolinimosi išlaidos išaugs 3 % daugiau nei Vokietijos. Italijos vyriausybė atsisakė biudžetinių kompromisų, todėl didesnės Italijos palūkanos greičiausiai išliks stabilios. Neigiama aukštesnių palūkanų įtaka privataus sektoriaus investicijoms gali šiek tiek nusverti didesnių vyriausybės išlaidų ir mažesnių mokesčių pranašumus. Todėl Italijos BVP augimo prognozė 2018 m. sumažinta iki 1 %, o 2019 m. – iki 0,8 %.

## Bendrosios prognozės

JAV BVP per du praėjusių metų ketvirčius išaugo beveik 3 %, todėl 2018 m. augimo duomenys buvo pakoreguoti į gerą pusę. Tačiau įtampa su Kinija auga. Rugsėjį JAV 10 % padidino tarifus dar 200 mlrd. JAV dolerių vertės importui iš Kinijos, todėl 2019 m. tarifas turėtų pasiekti 25 %. Įtaka 2018 m. BPV augimui buvo nepastebima, tačiau aukštesni tarifai 2019 m. produkcijos augimo sumažėjimą paaiškina beveik 0,2 %.

Vartotojų išlaidos ir toliau auga greičiau nei ilgalaikės tendencijos, o verslo investicijos – tvirtai ir energingai. Tačiau fiskalinės paskatos pasekmės 2019 m. turėtų smukti. Pasak pagrindinių prognozių, 2018 m. JAV BVP augimas turėtų pasiekti 2,7–3 %, 2019 m. – sumažėti iki 2–2,8 %, o 2020 m. – 1,4–2,6 %. Po to kasmetinis BVP augimas turėtų sustoti ties ilgalaikiu 1,1–2,1 %.

Eurozonos perspektyvos nuo rugpjūčio ir toliau prastėja. Ekonomika prarado stiprų 2017 m. įgautą pagreitį, kai augimas pranoko visus lūkesčius. Pasak mūsų pagrindinių prognozių, 2018 m. buvo planuojamas 1,9–2,1 % BVP augimas. 2019 m. augimas turėtų siekti 1,4–2,2 %, o 2020 m. – 1,1–2,1 %. Ilgalaikis 2021–2026 m. augimas turėtų laikytis ties kasmetiniu 0,8–1,8 % vidurkiu.

Darbo rinkų situacija gerėja, o nedarbo lygis priartėjo prie 2008 m. pabaigos situacijos. Nedidelės finansavimo kainos, aukštesnės pelno maržos ir tvirtesnės bendrosios paklausos sąlygos vis dar augina verslo investicijas greičiau nei ilgalaikės tendencijos.

Finansavimo kainos tebėra žemos, neskaitant Italijos atvejo, kurios skolinimosi išlaidos palyginti su Vokietija išaugs dėl neseniai vyriausybės priimto biudžeto. Tačiau vartojimo augimas buvo ganėtinai lėtas, o bendras BVP augimas trečiajame 2018 m. ketvirtyje palaipsniui sumažėjo iki 1,7 %.

Privataus sektoriaus pasitikėjimo indeksai taip pat smuko. Bendrosios paklausos ir prekybos situacijos prastėjimas nuo 2017 m. apskunkino eksporto perspektyvas. Pastarieji Eurozonos nuosmukiai akcijų rinkose taip pat parodo ženklią nežinomybės dėl regiono ekonominių perspektyvų baimę.





Rusija

Didžiosios Britanijos ekonomika 2018 m. trečiąją ketvirtį šiek tiek išaugo, o realusis BVP augimas per antrąją ketvirtį pagreitėjo nuo 1,2 % iki 1,5 %.

Privatus vartojimas – pagrindinis ekonomikos variklis – išaugo nuo 1,4 % 2018 m. antrajame ketvirtyje iki 1,6 % trečiajame. Prie to prisidėjo greitesnis atlyginimų augimas ir geresnės vartotojų nuotaikos vasaros metu. Fiksuotos investicijos 2018 m. trečiajame ketvirtyje beveik nejudėjo iš vietos, o blėstant praėjusiais metais susilpnėjusio svoro sterlingo pasekmės, eksporto augimas sulėtėjo iki 0,7 %.

Po vasaros pagerėjimo vartotojų nuotaikos rugsėjį ir spalį vėl krito. Jei pavyktų išlaikyti greitesnio atlyginimų augimo ženklus, jie padėtų palaikyti vartotojų optimizmą. Tačiau verslininkų nuotaikos rugsėjį pasiekė žemiausią ribą per pastaruosius dvejus metus. Didžioji „Brexit“ nežinomybė ir toliau sunkins verslo investicijų sprendimus.

Ekonominis augimas turėtų ir toliau likti prislopintas. Apskritai, tikintis, kad 2020 m. bus priimta galutinė prekybos sutartis, planuojamas 2018 m. realusis BVP turėjo augti 1,4 %, o 2019 m. – 1,5 %. Chaotiško „Brexit“ galimybė kol kas yra pagrindinė grėsmė šalies perspektyvoms.

Japonijos ekonomiką pastaruoju metu stūmė sveika įmonių iniciatyva modernizuoti darbo jėgą taupančią įrangą, taip kovojant su darbo jėgos stygiu bei infrastruktūros plėtra ruošiantis 2020 m. Tokijo olimpinėms žaidynėms. Tačiau 2018 m. trečiajame ketvirtyje ekonomika pajuto lėtėjančios pasaulinės ekonomikos bei Kinijos ir JAV prekybos karo pasekmes, taip pat tokių laikinų veiksmų, kaip gamybos procesus, turizmą ir vartojimą sunkinančios gamtos nelaimės, įtaką.

Pastaruosius keletą mėnesių infliacija pasiekė 1 %, o tam didžiausią įtaką turėjo augančios kuro kainos. Mažmeninė prekyba taip pat stipresnė – ją palaiko įrankių, maisto ir aprangos pardavimai. Tačiau 2018 m. rugpjūtį–rugsėjį buvo pastebimas atlyginimų mažėjimas, kurio pasekmė – silpnėjanti vartotojų perkamoji galia.

Gamtos nelaimės ir pasaulinės prekybos trintys 2018 m. trečiajame ketvirtyje turėjo neigiamos įtakos pramoninei gamybai, o visa tai aptemdė Japonijos vartojimo ir užsienio prekybos perspektyvas.

Kinijos ekonomika 2018 m. palaipsniui lėtėjo. Kylanti prekybos įtampa su JAV ir su tuo susijusi nežinomybė yra svarbiausi prastėjančių prognozių veiksniai.

Didžioji dalis pastarojo nuosmukio baigėsi minkštu nusileidimu bei atitinka ankstesnės ilgalaikės prognozės dėl lėtesnio augimo, Kinijai tampant pažangia ekonomika.

Prognuozuota, kad 2018 m. BVP turėjo augti 6,5–6,7 %, 2019 m. – 5,6–6,6 %, o 2020 m. – 5,2–6,6 %. Ilgalaikės kasmetinės ekonominio augimo prognozės 2021–2025 m. lieka tos pačios – 4,8–5,8 %.

Rusijos realusis BVP 2018 m. antrajame ketvirtyje ir toliau augo, pademonstravęs 1,9 %, palyginus su 2018 m. pirmojo ketvirčio 1,3 % ir 2017 m. ketvirčio ketvirčio 1 %. Kaip ir anksčiau, 2018 m. vidurio naftos kainų dinamika ekonomikai turėjo teigiamą poveikį. Vidutinė „Brent“ naftos kaina 2018 m. antruoju–trečiuoju ketvirčiais buvo apie 75 JAV doleriai už barelį, o tai yra beveik 50 % daugiau nei prieš metus. Augančios galutinio vartojimo išlaidos ir ypač augantis grynasis eksportas buvo pagrindiniai antrojo ketvirčio BVP augimo stimulatoriai.

Vartojimo padidėjimą daugiausiai sukėlė realaus darbo užmokesčio atsigavimas ir vartojimo kreditai. Eksporto srityje pastebimą poveikį turėjo FIFA pasaulio čempionatas, kuris padidino maitinimo, transporto ir apgyvendini-

mo paslaugų apyvartą.

2018 m. trečiajame ketvirtyje tikėtasi realiojo BVP augimo sulėtėjimo, ypač dėl jaučiamos nepalankios dinamikos žemdirbystėje ir blėstančio pasaulio čempionato efekto.

Reziumuojant, realusis BVP augimas 2019–2020 m. turėtų sulėtėti iki 1,5 % metinio augimo.

2018 m. antrojoje pusėje ekonomiką stūmė grynasis eksportas. Pirmiausia, dėl angliavandenilių eksporto augimo ir sumažėjusio importo esant susilpnėjusiam rubliui bei sulėtėjusioms investicijoms (pasibaigus didelės apimties statybų projektams). Nuo liepos OPEC+ šalys (labiausiai Saudo Arabija ir Rusija) ėmė didinti naftos gamybą, siekdamas kompensuoti rinkoje pasijutusį naftos trūkumą dėl Irano sumažintų eksporto apimčių.

Brazilijos ekonomika ir toliau lėtai atsigauja po 2018 m. gegužę vykusio vilkikų vairuotojų streiko – realusis BVP 2018 m. antrąjį ketvirtį buvo 1 %. Labiausiai tai pajuto eksporto rodikliai – dėl streiko jo apimtys smuko iki neigiamų reikšmių.

Vartojimas ir investicijos taip pat sulėtėjo, nors ne tokiais dideliais apimtimis.

Spalio 28 d. baigėsi Brazilijos prezidento rinkimai, kuriuose dešinysis kongresmenas Žairas Bolsonaro sutriuškino kairiųjų pažiūrų Fernando Hadadą 55 % balsų. Šią žinią atspindėjo investuotojų ir vartotojų pasitikėjimas bei suaktyvėjimas Brazilijos nekilnojamojo turto rinkoje – pirmą kartą po rugsėjį patirto didžiausio visų laikų nuopuolio dėl išaugusio JAV išdo obligacijų pajamingumo, sustiprėjusio JAV dolerio ir augančių naftos kainų.

Infliacija pastaruosius keletą mėnesių laikėsi netoli vyriausybinių tikslų – 4,5 %, ir manome, kad tokia ji ir turėtų išlikti ir 2019 m. Brazilijos SELIC centrinio banko sistemos palūkanų norma taip pat išlieka stabili – 6,5 %, kadangi Centrinis bankas dėl lėtai augančios infliacijos ir esamos nedžiuginančios ekonominės situacijos, palūkanų kelti neskuba.

Indijos ekonomika pasiekė du metus nematytą tempą – šalies realusis BVP 2018 m. antrąjį ketvirtį šoktelėjo 8 %. Tai rodo, kad Indija pagaliau atsigavo po demonetizacijos bei prekių ir paslaugų mokesčių įstatymo patirto šoko.

Realiojo BVP rodiklį užkėlė aktyvus privataus vartojimo augimas, kuris nuo pirmojo 2018 m. ketvirčio išaugo iki 7,9 %. Fiksuotų investicijų augimas nuo pirmojo 2018 m. ketvirčio 13,8 % antrąjį ketvirtį sulėtėjo iki 10,4 %, tačiau tebėra stiprus BVP augimo variklis. Tuo metu viešojo vartojimo augimas sumažėjo perpus, o grynojo eksporto rodikliai ir toliau tempia bendruosius augimo rodiklius žemyn.

Kadangi Indija yra priklausoma nuo naftos importo, augančios naftos kainos padidino prekybos atotrūkį. 2018 m. rugpjūtį dvylikos mėnesių prekybos deficitas pasiekė kelerius metus nematytą lygį. Siekiant sumažinti išorinio sektoriaus disbalansą ir padėti vargstančiai rupijai, Indijos vyriausybė 12 mlrd. JAV dolerių pakėlė maito mokesčius importui ir sumažino kuro mokesčius, taip palengvindama augančių naftos kainų poveikį. Nors kylančios naftos kainos nedžiugina, Indijos ekonominis augimas 2018 m. turėjo išlaikyti ties 7,7 %, o 2019 m. – ties 7,6 %.

## Išvados

Prastėjančios pasaulinės finansų rinkos sąlygos kelia besivystančių ekonomikų rinkų sulėtėjimo ar net nuosmukio grėsmę. Kartu su blogėjančiomis Eurozonos finansų rinkos sąlygomis ir Italijos fiskalinės politikos sukelta įtampa neigiamo Eurozonos scenarijaus perspektyvos tikimybę gerokai padidėjo.

JAV Kongresą perėmus demokratinėms jėgoms, sumažėja blogiausių Trampo politikų scenarijaus tikimybė. JAV, Meksikai ir Kanadai pasirašius sutartį (USMCA) bei ryškėjant dialogo su ES perspektyvoms, pasaulinės prekybos karo rizika taip pat ženkliai sumažėjo. Tačiau grėsmės prekybai nedingo ir šiuo metu kybo virš JAV ir Kinijos santykių, kurie labai greitai gali virsti atviru prekybos karu. ■

*Paruošta pagal „Euromonitor International“ ataskaitą „Pasaulinės ekonominės prognozės“.*

*\* „Euromonitor International“ yra pasaulinė rinkos tyrimų kompanija, teikianti statistikos ir analizės duomenis bei ataskaitas ir karščiausias naujienas apie pramonę, ekonomikas ir vartotojus visame pasaulyje.*



# Партнеры по проекту «LAirA» обсудили семь способов улучшения методов мобильности с низким уровнем выбросов двуокиси углерода

**Милда Маномайтите,**  
учредитель «Global AirRail Alliance»



**Эксперты по международной мобильности и финансируемому «Interreg Central Europe» проекту Наземного доступа к аэропорту (англ. *Landside Airport Accessibility – LAirA*) 23 января 2019 г. собрались в Брюсселе для обсуждения преимуществ различных методов мобильности с низким уровнем выбросов в аэропортах. Эти решения должны помочь местным и региональным институтам власти, поставщикам инфраструктуры и аэропортам добиваться стимулирования «зеленого» транспорта, направляющегося в аэропорты.**

**Конференция «На пути к разумной и низкоуглеродной мобильности», организованная Ассоциацией региональных аэропортов (Airport Regions Conference), сплотила различные европейские инстанции, международные транспортные ассоциации, институты власти и правозащитные группы.**

Партнеры по проекту «LAirA» представляют семь центрально-европейских урбанистических регионов – Вена, Будапешт, Варшава, Болонья, Штутгарт, Дубровник и Познань. Конференция стала отражением одной из основных целей проекта «LAirA» – побуждать пассажиров и персонал аэропортов использовать устойчивые виды транспорта при поездках в аэропорты и обратно. Партнеры по «LAirA» проанализировали семь планов действий, предназначенных для поощрения мобильности с низким уровнем выбросов – электрическая мобильность, связка аэропортов и железных дорог, пешая ходьба и езда на велосипедах, совместное использование транспорта, интеллектуальные транспортные системы, справочные системы и общественный автомобильный транспорт.

«Основанные на данном анализе рекомендации могут оказаться ценными для европейской стратегии», – считает заместитель главы отдела устойчивого и интеллектуального транспорта Еврокомиссии Изабель Вандурн.

Одна из наиболее важных рекомендаций для всех планов действий – более тесное сотрудничество с основными заинтересованными сторонами.

«Все партнеры по проекту отметили, что установление прочных и устойчивых отношений с большинством заинтересованных сторон является ключом к успеху проекта», – поведала Милда Маномайтите, учредитель «Global AirRail Alliance». Партнеры по проекту «LAirA» акцентировали политическую и местную поддержку как один из ключевых вызовов связок аэропортов и железных дорог. Политическая поддержка может быть усилена, если проект активно поддерживается местным сообществом.

Особенно актуальная тема мероприятия – ходьба и езда на велосипедах, другими словами, план действий «Активный транспорт», который призван побудить работников аэропортов и пассажиров покинуть моторизованные транспортные средства и выбрать более активный способ передвижения. Некоторые аэропорты уже предлагают своим сотрудникам велосипедные маршруты, ремонтные мастерские и раздевалки. Будучи не в состоянии удовлетворить спрос на автостоянки, аэропорты соглашаются, что это хорошая мысль –







убедить своих сотрудников не ездить на работу на автомобиле, а выбирать общественный транспорт или активный способ передвижения. Однако когда участники конференции принялись обсуждать варианты активного передвижения для пассажиров и насколько это вообще реально, разгорелась дискуссия. Ее участники пришли к мнению, что ходьба и езда на велосипедах были бы наиболее удобными на территории аэропорта, к примеру, для сообщения пассажиров с ближайшей гостиницей или конференц-центрами. В настоящее время в большинстве аэропортов нет безопасных и привлекательных пешеходных дорожек, поэтому для передвижения по оживленной территории аэропорта пассажирам приходится пользоваться частными гостиничными микроавтобусами.

Партнеры по проекту «LAirA» также обсудили возможность сотрудничества в создании стандартных указателей и знаков для новых услуг мобильности.

«Пассажир, впервые прибывший в аэропорт, незнаком с местной системой и терминологией общественного транспорта. В разных странах общественный транспорт называется по-разному, железнодорожные услуги во всем мире также называются по-разному, к примеру, метро «u-bahn», «s-bahn», метрополитен, наземный, подземный транспорт, междугородные поезда и т. п. Другой хороший пример – управляемые с помощью мобильного приложения транспортные услуги, такие как «Uber» или «Lyft» – у каждого аэропорта есть свои указатели и знаки», – отметил Лиам Хендерсон, учредитель «Transporting Cities». По его словам, партнеры по проекту «LAirA» должны руководить созданием стандартных указателей и определе-

ний для разных аэропортовых и транспортных услуг.

Авиационный менеджер «Transport & Environment» Эндрю Мерфи подчеркнул, что аэропорты играют большую роль в стремлении изменить доступ пассажиров к желаемым услугам, однако для снижения выбросов двуокиси углерода необходимы большие инвестиции и регламенты.

От имени основного партнера «LAirA», 18-го района Будапешта, Габор Чаба Сёки-Тот акцентировал, что «устойчивое соединение с аэропортами играет важную роль в разработке региональных целей и целей проекта «LAirA» в поддержку европейского видения устойчивого транспорта с помощью решений городского планирования и мобильности для регионов, аэропортов и пользователей».

Представленные на упомянутом мероприятии решения и действия помогут в дальнейшей деятельности, которая улучшит сообщение с аэропортами при одновременном снижении выбросов, обеспечении более чистого воздуха на подступах к аэропортам и достижении целей Парижского договора.

«По мере роста электромобильности, проката автомобилей и других услуг мобильности общественный транспорт претерпевает серьезные изменения и вызовы.

Иногда кажется, что инфраструктура или администрация не успевает справиться с изменениями. Однако сегодня мы увидели такой прогресс, который помог убедиться в готовности наших поставщиков услуг общественного транспорта», – подытожила мероприятие Леа Бодоссян, директор «Airsipre» и модератор конференции. ■





# „LAirA“ projekto partneriai apsvarstė septynis būdus, kaip pagerinti mažai CO<sub>2</sub> emisijų išskiriančio transporto mobilumo metodus

**Milda Manomaitytė,**

„Global AirRail Alliance“ steigėja



Tarptautinio mobilumo ekspertai ir „Interreg Central Europe“ finansuojamo Antžeminės oro uostų prieigos (angl. „Landside Airport Accessibility“ – „LAirA“) projekto partneriai 2019 m. sausio 23 d. susirinko Briuselyje aptarti skirtingų, oro uostuose mažai emisijų išskiriančio transporto mobilumo metodų privalumų. Šie sprendimai turi padėti vietos ir regioninėms valdžios institucijoms, infrastruktūros tiekėjams bei oro uostams siekti į oro uostus vykstančio „žaliojo“ transporto skatinimo tikslų.

Oro uostų regionų asociacijos (*Airport Regions Conference*) organizuojama konferencija „Išmanaus ir mažų emisijų reikalaujančio mobilumo link“ subūrė įvairias Europos institucijas, tarptautines transporto asociacijas, valdžios institucijas ir palaikymo grupes.

„LAirA“ projekto partneriai atstovauja septynis Vidurio Europos funkcinius Vienos, Budapešto, Varšuvos, Bolonijos, Štutgarto, Dubrovniko ir Poznanės urbanistinius regionus. Konferencija atspindėjo vieną iš pagrindinių „LAirA“ projekto tikslų – skatinti oro uostų keleivius ir darbuotojus naudoti tvaraus transporto būdus keliaujant į ir iš oro uostų. „LAirA“ partneriai išanalizavo septynis veiksmų planus, skirtus skatinti žemų emisijų mobilumą – elektrines transporto priemones, oro ir geležinkelio jungtis, vaikščiojimą ir dviračius, transporto dalinimąsi, išmaniąsias transporto sistemas, nuorodų sistemas bei viešąjį kelių transportą.







„Šia analize pagrįstos rekomendacijos galėtų būti vertingos Europos strategijai“, – sakė Isabelle Vandoorne, Europos Komisijos Tvaraus ir išmanaus transporto skyriaus vadovo pavaduotoja.

Viena svarbiausių rekomendacijų, taikoma visiems veiksmų planams – tai artimesnis bendradarbiavimas su pagrindiniais suinteresuotais asmenimis.

„Visi projekto partneriai pabrėžė, kad tvirtų ir tvarių ryšių mezgimas su daugeliu suinteresuotų asmenų yra raktas į projekto sėkmę“, – kalbėjo Milda Manomaitytė, „Global AirRail Alliance“ steigėja. „LAirA“ projekto partneriai pabrėžė politinį ir vietinį palaikymą, kaip vieną pagrindinių oro uostų ir geležinkelio jungčių vykdymo iššūkių. Politinę paramą galima sustiprinti, jei projektą aktyviai palaiko vietos bendruomenė.

Ypač aktuali renginio tema – vaikščiojimas ir dviračiai, kitaip tariant, „Aktyvaus transporto“ veiksmų planas, kuriuo ieškoma būdų paskatinti oro uostų darbuotojus ir keleivius palikti motorizuotas transporto priemones bei rinktis aktyvesnį judėjimo būdą. Kai kurie oro uostai jau siūlo savo darbuotojams dviračių maršrutus, remonto dirbtuves ir persirengimo kambarius. Nebegalėdami patenkinti automobilių stovėjimo aikštelių paklausos, oro uostai sutaria, kad įtikinti savo darbuotojus nevažiuoti į darbą automobiliu, o rinktis viešąjį transportą arba aktyvų judėjimo būdą yra gera mintis. Tačiau konferencijos dalyviams ėmus svarstyti aktyvaus judėjimo variantus keleiviams ir ar tai išvis yra realu, įsiplieskė diskusijos. Buvo sutarta, kad vaikščiojimas ir dviračiai būtų patogiausi oro uosto teritorijoje, pavyzdžiui, keleivių susisiekimui su artimiausiu viešbučiu ar konferencijų centrais. Šiuo metu daugelis oro uostų neturi saugių ir patrauklių pėsčiųjų takų, taigi, judėjimui po judrią oro uosto aplinką keleiviams lieka kliautis privačiais viešbučių autobusiukais.

„LAirA“ projekto partneriai taip pat svarstė galimybę bendradarbiauti naujosios mobilumo paslaugoms kuriant standartines rodykles ir ženklus.

„Į oro uostą pirmą kartą atvykstantis keleivis nežinos vietos viešo-

jo transporto sistemos ir terminologijos. Skirtingose šalyse viešasis transportas įvardijamas skirtingai, geležinkelio paslaugos visame pasaulyje taip pat vadinamos skirtingai, pavyzdžiui, metro, „u-bahn“, „s-bahn“, metropolitenas, antžeminis, požeminis, tarpmiestinis traukiniai ir panašiai. Kitas geras pavyzdys yra programėle valdomos transporto paslaugos, tokios kaip „Uber“ ar „Lyft“ – kiekvienas oro uostas turi savo ženklus ir nuorodas“, – sakė Liam Henderson, „Transporting Cities“ steigėjas. Pasak jo, „LAirA“ projekto partneriai turėtų vadovauti standartinių nuorodų ir apibrėžimų įvairioms oro uostų ir transporto paslaugoms kūrimui.

„Transport & Environment“ aviacijos vadovas Andrew Murphy pabrėžė, kad oro uostai atlieka didelį vaidmenį, siekiant pakeisti keleivių susisiekimą su pageidaujamomis paslaugomis, tačiau norint sumažinti anglies dvideginio emisijas reikalingos didesnės investicijos ir reglamentai.

„LAirA“ pagrindinio partnerio, 18-ojo Budapešto rajono vardu Gabor Csaba Sooki-Toth pabrėžė, kad „tvarus susisiekimas su oro uostais atlieka svarbų vaidmenį vystant regioninius ir „LAirA“ projekto tikslus siekiant palaikyti Europos tvaraus transporto viziją, pasitelkiant miestų planavimą ir teikiant mobilumo sprendimus regionams, oro uostams ir vartotojams“.

Šiame renginyje pristatyti sprendimai ir veiksmai padės toliau vystyti ateities veiklas, kurios patobulins susisiekimą su oro uostais kartu sumažinant emisijas, užtikrinant švaresnį orą oro uostų prieigose bei siekiant Paryžiaus sutarties tikslų.

„Plečiantis elektrinio mobilumo, samdomų automobilių ir kitoms mobilumo paslaugoms, viešasis transportas išgyvena didelius pokyčius ir iššūkius. Kartais atrodo, kad infrastruktūra ar administracijos su pokyčiais nespėja susidoroti. Tačiau šiandien pamatėme tokį progresą, kuris padėjo įsitikinti mūsų viešojo transporto paslaugų teikėjų pasirošimu“, – apibendrinama renginį pabrėžė Léa Bodossian, „Aspire“ direktorė ir konferencijos moderatorė. ■



# Мегапроект судоходного соединения Балтийского и Черного морей по рекам. Литва – в стороне

**Проф. Пятрас Пунис,**

факультет водного хозяйства и землеустройства.  
Университет Vytautas Magnus, Каунас-Академия.  
petras.punys@asu.lt



Соседка Литвы Беларусь – замкнутая континентальная страна, ее берега не омывают моря, однако она интенсивно ищет наиболее эффективные способы перевозки своих товаров в морские порты. А окружающие ее морские государства (Литва, Латвия, Польша, Россия и Украина) стараются ей угодить – предложить лучшие условия. Ведь часть прибыли от пересылки грузов достаются им, кроме того, существуют и политические дивиденды. Подавляющее большинство грузов из Беларуси до Балтийского моря в настоящее время перевозится поездами и тяжелым грузовым транспортом. Последний особенно недружелюбен к окружающей среде, вред от него всем известен и перечислять его мы не станем. Гораздо благоприятнее для экологии водный транспорт – судоходство по рекам. Судоходство может быть конкурентоспособным только при перевозке крупногабаритных или насыпных грузов и в особо крупных количествах. К сожалению, в большинстве из названных стран некогда процветавшая инфраструктура водных перевозок по рекам ныне пришла в упадок или уже не соответствует современным техническим стандартам. Можно смело говорить, что судоходство по рекам Даугаве, Висле и Нямунасу практически не ведется, кроме коротких участков в низовьях. Нет чудес и в других странах ЕС, кроме Бельгии, Нидерландов, Германии и др. Доля внутреннего судоходства ЕС составляет лишь 6 % всей доли вместе с сухопутным транспортом – автомобильным и железнодорожным.

Еще в XVIII в. по каналу Огинского Балтийское и Черное моря были соединены от Нямунаса до Днепра по территории Литвы. Аналогичный Днепровско-Бугский канал соединял польскую реку Буг с белорусскими притоками Днепра. Созданный спустя почти два столетия, в 60-х годах XX века, план СССР соединить эти моря для пресноводного судоходства по Нямунасу снова оживает. Только теперь направление от Беларуси кардинально меняется – через польскую реку Вислу (водный путь E40), а не по Нямунасу (E41), как планировалось в советские времена. Первый мотив – экологические ограничения, внесенные в Закон Литовской Республики о водах. Поэтому вариант Нямунаса отклоняется сразу.

Литва, превознесенная местными СМИ как львица потоков транзитных грузов по оси Восток–Запад, остается в стороне и заменяется соседней Польшей. И в будущем это может неприятно отразиться на Клайпедском порте, ныне принимающем большие потоки грузов из Беларуси. Хотя этот проект водного пути через Польшу пока остается лишь на уровне мечты и требует гигантских инвестиций (около 13 млрд евро) и сооружение такого соединения через реки заняло бы лет двадцать, это уже обсуждается, только без Литвы.

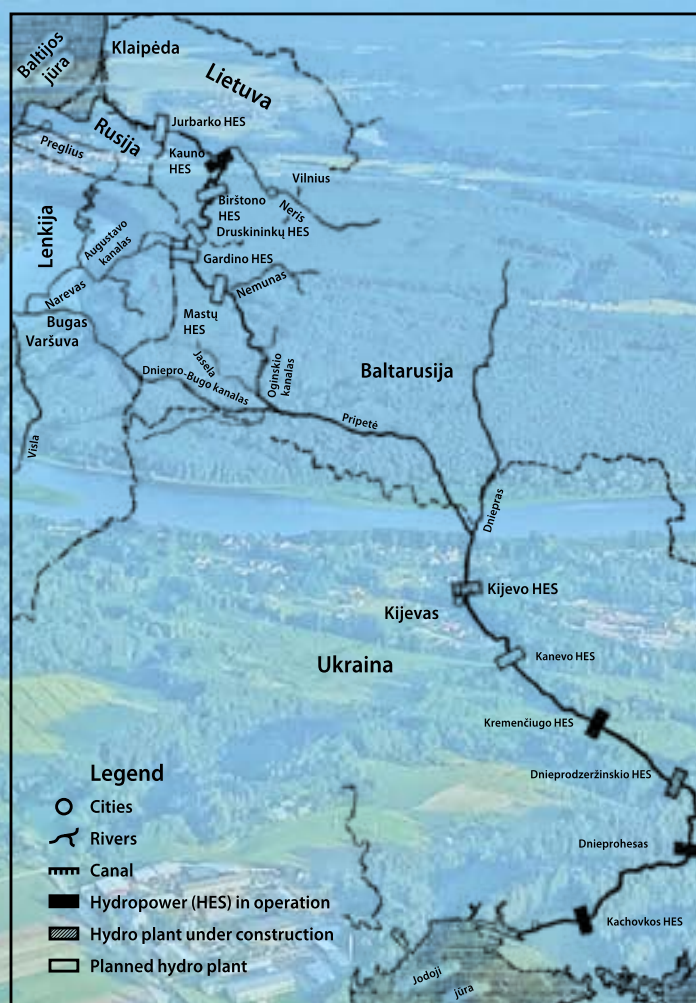
## Советский план 60-х

Жители Литвы старшего возраста хорошо помнят грандиозный план 60-х годов прошлого века (который так и не был претворен в жизнь) – соединить Балтийское и Черное моря через реки Украины, Белоруссии и Литвы и обновленные исторические каналы (1 рис.).

В то время Нямунас принадлежал одному государству – СССР, поэтому все вопросы можно было решать проще. Его направление совпало с историческим водным путем по каналу Огинского, построенному в 1783 г. между двумя притоками Немана и Днепра Щарой и Ясельдой (протяженность 54 км). По словам историков, Каунас вырос, когда был открыт этот водный путь. Альтернативный водный путь в Балтийское море вел в

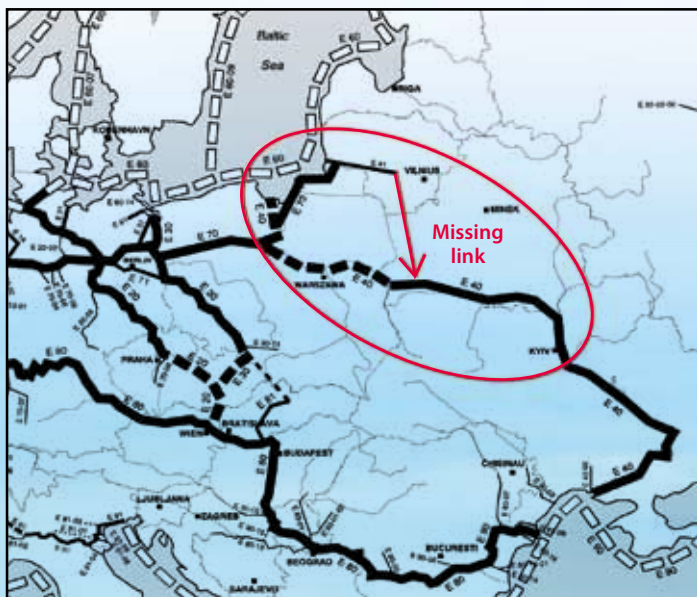
Гданьск по Днепровско-Бугскому каналу через Вислу в Польше. Исторические водные пути были мелководными, а этот новый должен был стать глубоководным (минимальная глубина 3 м).

Несколько элементов осуществления этого грандиозного проекта было реализовано в Литве. На Нямунасе, под Каунасом, была построена гидроэлектростанция (ГЭС), на левом берегу оборудована высокая пристань, поэтому Каунас должен был стать морским-речным портом. Была запланирована Юрбаркская ГЭС, которая должна была поднять уровень воды реки в городе. Выше сегодняшней Каунасской ГЭС был предусмотрен ряд плотин с ГЭС, и это бы создало условия для плавания судов типа река-море.



1 рис. Схема Балтийско-Черноморского водного пути (Клайпеда–Херсон). Источник: Й. Яблонскис и М. Ласинкас, 1962





2 рис. Европейская сеть важнейших внутренних водных путей международного значения (AGN, 1996). Путь E41 не соединен с E40 непосредственно по Нямунасу.

Судоходство река-море является одной из универсальных его форм. Одно и то же судно ходит вдоль морских берегов и может продолжать плавание по внутренним водам, вглубь материка. На некоторых европейских реках (Рейн, Сена, Рона, Дунай и др.) суда типа река-море заходят далеко вглубь материка.

### Сеть внутренних водных путей Европы (Восточный коридор)

Литва подписала Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (AGN), которое включает водный путь E-41 по реке Нямунас от Каунаса до Клайпеды и водный путь E-70, соединяющий Клайпеду через Калининград с сетью внутренних водных путей Западной Европы и маршрутом вдоль морского побережья (рис.2). На этих водных путях должны поддерживаться технические требования, предусмотренные соглашением.



3 рис. Планируемый водный путь E40: Черное море–Балтийское море через Украину, Беларусь и Польшу. Источник: E40, 2015

Кроме судоходного пути вдоль морского побережья E60, для Литвы наиболее актуальны следующие водные пути:

- Водный путь E41: от устья Нямунаса до Каунаса. Минимально удовлетворяет требованиям водного пути E IV класса, однако в реальности – едва живой. Для образования водного пути для судоходства река-море (модернизации до V класса) требуются огромные инвестиции.
- Водный путь E70 (северное направление): Нидерланды, Германия, Польша, Вислинский залив и реки Калининградской области России (Дейма, Преголя, Гиляя) по направлению к Нямунасу. Не действует со стороны Польши до Литвы. Сложные отношения с Россией, а также нелегкое приспособление рек Калининградской области для грузового судоходства в ближайшее время не послужат стимулом для развития этого пути. Для Литвы гораздо проще вариант интегрироваться в водные пути Западной Европы, использовать каботажный путь по Балтике E60 (судоходство река-море).
- Водный путь E40 (целиком недействующий, протяженность около 2000 км): от Черного моря через Днепр, Припять, Буг до Вислы, к Балтийскому морю в Польше или по внутренним водным путям Западной Европы.

Как видно из рис.2, как для E40, так и для E70 не хватает связей, имеются физические барьеры – плотины, низкие мосты, то есть сквозное судоходство невозможно. Хотя в 60-х годах сеть водных путей AGN еще не была узаконена, тогда планировалось продлить в восточном направлении водный путь E41 по Нямунасу до E40.

### Беларусь стремится стать морским государством

Несколько лет назад Беларусь, Польша и Украина при поддержке ЕС подготовили принципиальные вехи модернизации водного пути E40. Это красивый пример для Литвы, аналогичные проекты которой в прошлом по программе пограничного сотрудничества с Беларусью по поводу возрождения сквозного судоходства по Неману были отклонены из-за сомнений в их важности.

Эта страна, обладая большим количеством грузов, осматривается по всем направлениям, ждет лучших предложений от соседних стран для соединения своих основных рек с морями. Похоже, для нее важнее было бы Балтийское, а не Черное море – видимо, западный рынок прибыльнее.

Чтобы попасть в Черное море, Беларусь с 2016 г. ведет переговоры с Украиной, планирует учредить речной-морской порт на Днепре. Активно ищет зарубежных инвесторов, однако все это пока на уровне разговоров. Водный путь от Днепра до Бреста – 4-го класса (как и Нямунас от Каунаса до Клайпеды).

Для соединения с Балтийским морем для них актуальны 3 направления: Даугава (Западная Двина), Висла и Нямунас.

Почти пятнадцать лет назад Беларусь при поддержке Украины обратилась к Латвии по поводу образования водного пути через Даугаву (от Черного до Балтийского моря протяженностью около 2300 км). Для этого нового водного пути (не указан в AGN, как и Нямунас выше Каунаса) из Украины и Беларуси планировалось от 10 до 100 млн тонн грузов в год. Увы, латыши от участия в проекте отказались, мотивируя тем, что судоходство по рекам для них не является приоритетным. Белорусы даже приступили к проектированию канала между Оршей и Витебском (протяженность около 80 км) по направлению к Даугаве.

Лет пять назад уполномоченные белорусской стороной зарубежные инвесторы разведывали в Литве возможности глубоководного пути по Нямунасу, однако их отпугнули экологические запреты.

Когда не удалось договориться с соседями-прибалтийцами, они обратились к полякам. Связующим звеном пути E40 в Беларуси между Вислой и Днепром была бы река Припять (рис.3). Припять – условно маленькая река, хотя ее водность лишь в 1,5 меньше, чем у Нямунаса. Ее надо расширить, углубить или сделать каскадной при помощи запруд с судоходными шлюзами. В реальности ее пришлось бы значительно урегулировать, и это тревожит местных экологов.

Для осуществления проекта E40 планируется привлечь финансирование ЕС, создана Речная комиссия из представителей всех государств. В свое время Беларусь впадала в немилость ЕС, к ней были применены санкции. Ныне они отменены. Несмотря на санкции ЕС тех лет, водные



проекты продолжали развиваться, у страны имеется хороший опыт. В среднем течении Западной Двины построены две гидроэлектростанции – Витебская и Полоцкая (2017 г.). Одну из них финансировали и построили китайцы по своим технологиям (по концессии). А кредит на другую ГЭС предоставил Евразийский банк развития. Ранее на Немане белорусы на собственные средства построили Гродненскую ГЭС, однако до сих пор не могут найти концессионера на строительство другой, чуть ниже Гродно, – Немновской ГЭС (примерно в 6 км от границы с Литвой). Эти проекты самым наилучшим образом служат на благо инфраструктуры судоходства. А это – противоположность Литве и Латвии. На Нямунасе запрещено строить плотины, а на Даугаве примерно в то же время, когда в Литве очерняли строительство Круоняйской ГАЭС, по экологическим соображениям отказались от строительства ГЭС в Даугавпилсе и Екабпилсе.

## Польша благосклонна к развитию проекта E40

Польша, в отличие от Литвы, всегда подчеркивала намерение соединить Балтийское и Черное моря через свою территорию – по реке Висле, расширив водный путь E40. Однако на ее территории требуются гораздо большие инвестиции по сравнению с Беларусью или Украиной. Основная проблема – река Буг, которая не соответствует техническим требованиям, предъявляемым к судоходству. Она соединяет Вислу до Бреста (рис.3). Кроме того, Висла, будучи в 1,5 раза полноводнее Нямунасы, однако долгое время оставшаяся без надзора, уже не пригодна для судоходства. Для обеспечения глубоководного пути в низовьях Вислы намечены каскады из 9 плотин (рис.4). Доказано, что гидроэнергетика самым оптимальным образом сочетается с судоходством по рекам, кроме того, приносит наибольшую выгоду обществу и экономике.

На этой реке, ниже действующей Влоцлавской ГЭС, недавно спроектирована Сяжевская ГЭС. Невзирая на протесты экологов (по их мнению, нарушается Директива ЕС о водах, однако в отличие от Литвы строительство плотин не запрещено), правительство одобрило этот гидроузел, однако появились проблемы с инвестором.

### Литва – упущенные возможности, застой судоходства

Несмотря на технически прогрессивный для того времени упомянутый советский проект шестидесятых, транспортные стратегии независимой Литвы не сумели (а может, и не пробовали?) узаконить на основании упомянутого АГН продолжение отрезка пути E41 по Нямунасу до E40, соединив канал Огинского с Припятью и Днепром. Явно видно, что необоснованные амбиции не позволили согласовать стратегические интересы с Беларусью, возродив сквозное судоходство по Нямунасу. В отличие от Калининградской области, белорусы в этой реке очень заинтересова-

ны. Этот водный путь пересекает бы большую часть территории Беларуси, можно было бы основать и обновить больше портов, чем существует на сегодняшнем водном пути E40.

Несомненно, на Нямунасе есть физические препятствия (плотины: Каунасская ГЭС, недавно построенная Гродненская ГЭС, низкие мосты и т.п.), необходима капитальная модернизация связи с Припятью. Есть аналогичные препятствия и на водном пути E40. Жаль, что никто не пытался сравнить оба варианта водного пути. А тут инициатива должна бы исходить от Литвы.

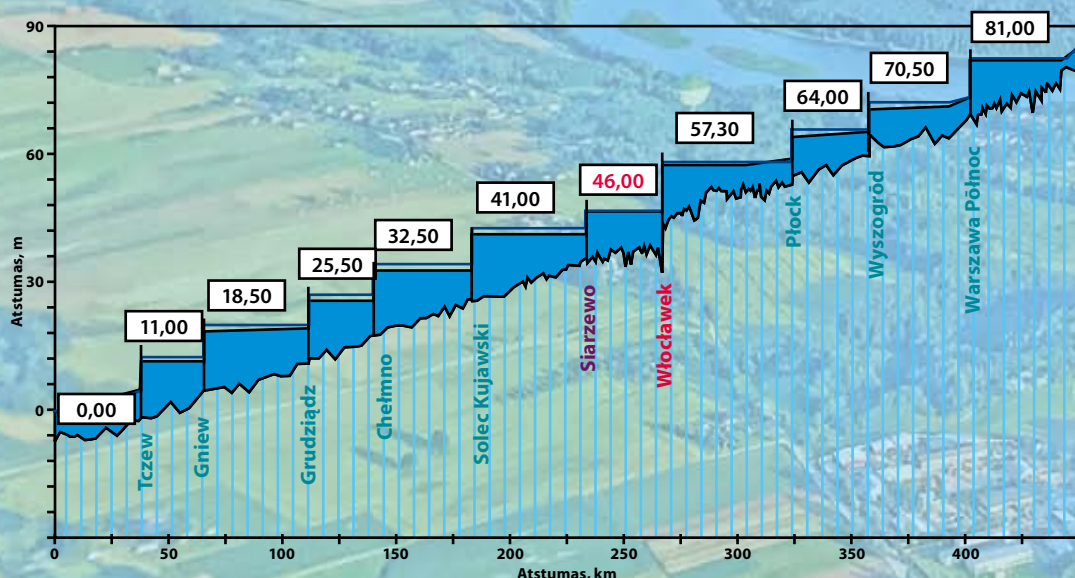
И теперь, когда грузовое речное судоходство в стране едва живо, ведется самоизоляционная навигационная политика с концентрацией только на отрезке Нямунасы Каунас–Клайпеда. А он нуждается в коренной модернизации: Каунас должен стать речным-морским портом, иначе грузовое речное судоходство нам не воскресить.

Существуют и чисто объективные причины, тормозящие развитие судоходства: низкое генерирование грузов на нашей территории, высокая конкуренция с сухопутным транспортом, а также естественные недостатки самого судоходства. Недавно построенный каунасский грузовой порт Марвяле на Нямунасе не имеет связи с железной дорогой, до сих пор не найден оператор. Потенциальные инвесторы смотрят в целом, хотя и видят современный водный путь E41, соответствующий сегодняшним, а не прошлым стандартам.

Упомянутый запрет Закона ЛР о водах не позволяет модернизировать данный водный путь до 5-го класса и тем самым развивать судоходство река-море. Попытки изменить этот закон оказались бесплодными, хотя в парламентах всех созывов большинство политиков осознавали его порочность с точки зрения гидротехнического строительства и экономики. Разработанные вместе с белорусскими специалистами проектные предложения касательно развития водного пути по Нямунасу, предложения воспользоваться программой соседского сотрудничества ЕС были отклонены. Этим инициативам нанесли вред и санкции ЕС. Странно, но, как показывает проект водного пути E40, Польша как-то сумела этого избежать.

### Экологи стеной встают против водного пути E40

Несмотря на политические различия между государствами, блюстители экологии всех стран придерживаются по поводу модернизации судоходного пути почти единого мнения. Реки – произведения природы, чувствительные к воздействию, поэтому неслучайно на их берегах учреждено множество самых разных заповедников. Экологи подсчитали, сколько заповедников затронет проект E40, они обеспокоены регулированием русел рек, новыми запрудами, оборудованием судоходных шлюзов. Они хотят видеть судоходство на реках таким, каким оно было в стародавние времена. ■



4 рис. Каскады плотин на участке нижней Вислы для гидроэнергетики и глубоководного судоходного пути. ГЭС во Влоцлавеке действует, другая ГЭС в Сяжево недавно спроектирована. Источник: Granatowicz, 2017; Steller, 2018



# Baltijos ir Juodosios jūrų laivybos sujungimo upėmis megaprojektas. Lietuva – nuošalyje

**Prof. Petras Punys,**

Vandens ūkio ir žemėtvarkos fakultetas, VDU, Kaunas-Akademija  
petras.punys@asu.lt



Lietuvos kaimynė Baltarusija – uždaro žemyno šalis, jos neskaliauja jokia jūra, tačiau intensyviai ieško efektyviausių būdų gabenti savo prekes į jūros uostus. O ją supančios jūrinės valstybės (Lietuva, Latvija, Lenkija, Rusija ir Ukraina) stengiasi jai įtikti – pasiūlyti geriausias sąlygas. Juk dalis pelno siunčiant krovininius tenka joms, be to, yra ir politinių dividendų. Šiuo metu iš Baltarusijos absoliuti dauguma krovininių iki Baltijos jūros gabenama sausuma – traukiniais ir sunkvežimiais. Pastarieji ypač nedraugiški mus supančiai aplinkai, esamos blogybės yra visiems aiškios ir čia neįvardijamos. Žymiai draugiškesnis yra vandens transportas – laivyba upėmis. Laivyba gali konkuruoti tik plukdydama stambių gabaritų ar birius krovinius ir ypač dideliais kiekiais. Deja, daugumoje iš minėtų šalių kadaise klestėjusi vandens kelio upėmis infrastruktūra yra sunykusi ar neatitinkanti šiuolaikinių techninių standartų. Drąsiai galima sakyti, kad krovininė laivyba Dauguvos, Vyslos ir Nemuno upėmis praktiškai nevyksta, išskyrus trumpas žemupių atkarpas. Ne stebuklai ir kitose ES šalyse, išskyrus Belgiją, Olandiją, Vokietiją ir kt. ES vidaus laivybos dalis tesudaro 6 % visos kartu su sausumos transportu – keliais ir geležinkeliu – dalies.

Dar XVIII a. M. K. Oginskio kanalu Baltijos ir Juodoji jūros buvo sujungtos nuo Nemuno iki Dniepro per Lietuvos teritoriją. Panašus Dniepro–Bugo laivybos kanalas jungė Lenkijoje Bugo upę su Baltarusijos intakais į Dnieprą. Vėliau, po beveik dviejų šimtmečių, šeštajame dešimtmetyje, sugalvotas SSSR planas sujungti šias jūras giliavandenei krovininei laivybai per Nemuną vėl atgyja. Tik dabar kryptis nuo Baltarusijos kardinaliai pasikeičia – per Lenkijos Vyslos upę (vandens kelias E40), o ne per Nemuną (E41), kaip planuota SSSR laikais. Pirmasis motyvas – Lietuvos aplinkosaugos suvaržymai, įrašyti Vandens įstatyme. Tad Nemuno variantas iš karto yra atmetamas.

Lietuva, saviškių išgarsinta kaip tranzitinių krovininių srautų liūtė Rytų–Vakarų ašimi, paliekama nuošaly, pakeičiama kaimynine Lenkija. Ir tai ateityje gali nemaloniai atsilipti Klaipėdos uostui, dabar priimančiam didelius krovininių srautus iš Baltarusijos. Nors šis vandens kelio projektas per Lenkiją gal dar tik svajonių lygyje, reikalaujantis milžiniškų investicijų (apie 13 mlrd. eurų) ir toks jūrų sujungimas per upes truktų gal porą dešimtmečių, tai jau diskutuojama, tik be Lietuvos.

## SSSR šeštojo dešimtmečio planas

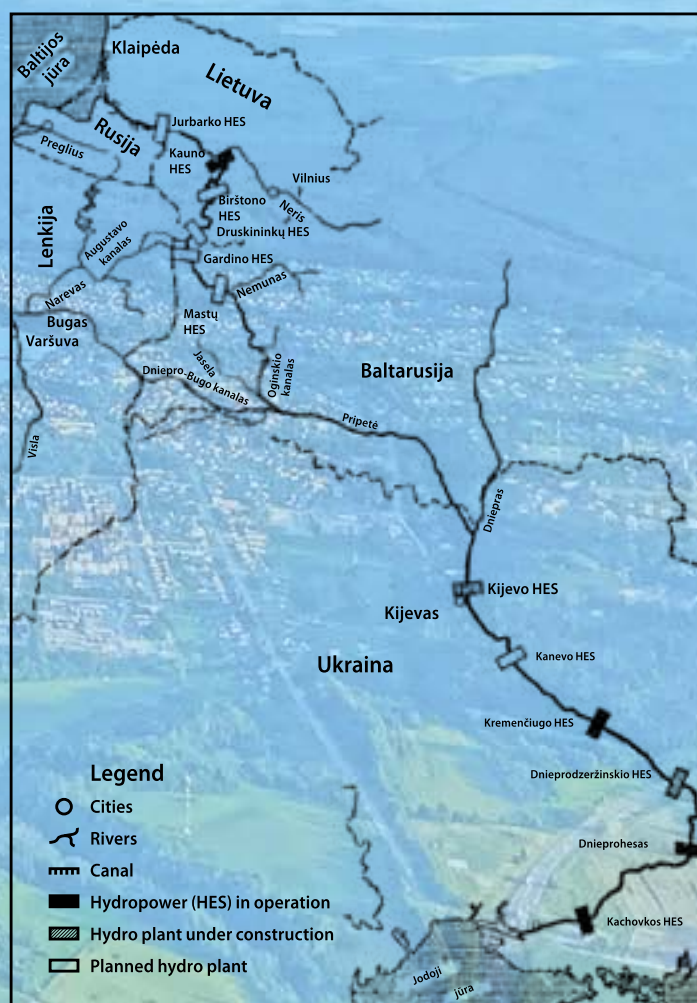
Vyresni Lietuvos gyventojai gerai prisimena buvusį praėjusio šimtmečio šeštojo dešimtmečio grandiozinį planą, kuris taip ir nebuvo įgyvendintas, sujungti Baltijos ir Juodąją jūras per Ukrainos, Baltarusijos ir Lietuvos upes bei atnaujintus istorinius kanalus (1 pav.).

Tuo metu Nemunas priklausė vienai valstybei – SSSR, tad visus klausimus buvo galima spręsti paprasčiau. Jo kryptis sutapo su istoriniu vandens keliu per M. K. Oginskio kanalą, pastatytą 1783 m. tarp dviejų Nemuno ir Dniepro intakų Ščiaros bei Jaseldos (ilgis – 54 km). Pasak istorikų, Kaunas išaugo, kai buvo atidarytas šis vandens kelias. Alternatyvus vandens kelias į Baltijos jūrą vedė į Gdanską Dniepro–Bugo kanalu per Vyslą, Lenkijoje. Istoriniai vandens keliai buvo seklūs, o šis naujasis turėjo būti giliavandenis (minimalus gylis – 3 m).

Kelėtą šio grandiozinio projekto įgyvendinimo elementų buvo realizuota

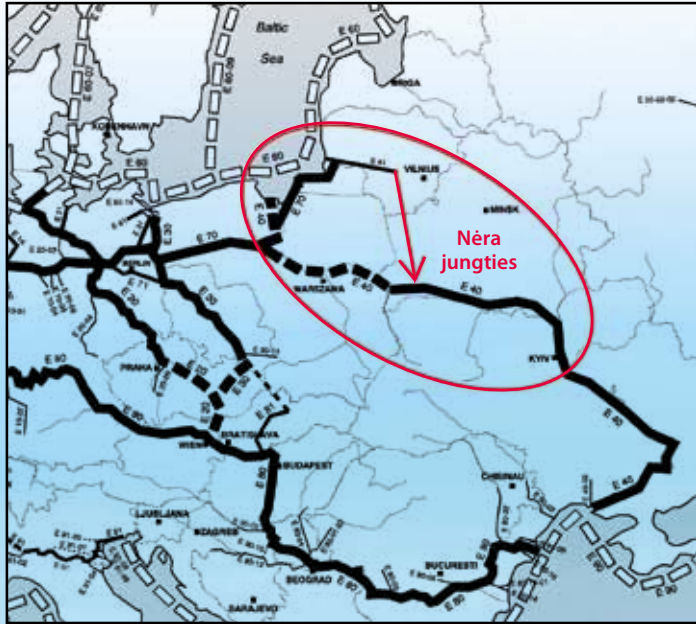
Lietuvoje. Nemune, ties Kaunu, pastatyta hidroelektrinė (HE), kairiajame krante įrengta aukšta prieplaukos krantinė, tad Kaunas turėjo tapti upių–jūros uostu. Buvo numatyta Jurbarko HE, turėjusi pakelti vandens lygį mieste. Aukščiau dabartinės Kauno HE taip pat buvo numatyta eilė užtvankų su HE ir tai būtų sudarę sąlygas plaukioti upė–jūra tipo laivams.

Upė–jūra laivyba yra viena iš universalių jos formų. Tas pats laivas plaukia jūros priekrantėmis ir gali tęsti savo kelionę vidaus vandenimis, gilyn į žemyną. Kai kuriose Europos upėse (Reinas, Sena, Rona, Dunojus ir kt.) upių–jūrų laivai nuplaukia giliai į žemyną. ▶



1 pav. Baltijos ir Juodosios jūrų (Klaipėda–Chersonas) vandens kelio schema. Šaltinis: J. Jablonskis ir M. Lasinskas, 1962





2 pav. Europos tarptautinės reikšmės svarbių vidaus vandens kelių tinklo numeracija (AGN,1996). E41 kelias nėra tiesiogiai Nemunu sujungtas su E40



3 pav. Planuojamas E40 vandens kelias: Juodoji jūra–Baltijos jūra per Ukrainą, Baltarusiją ir Lenkiją. Šaltinis: E40, 2015

## Europos vidaus vandens kelių tinklas (Rytų koridorius)

Lietuva yra pasirašiusi Europos tarptautinės reikšmės svarbių vidaus vandens kelių susitarimą (AGN), kuris apima vandens kelią E-41 Nemuno upe nuo Kauno iki Klaipėdos ir vandens kelią E-70, jungiantį Klaipėdą per Kaliningradą su Vakarų Europos vidaus vandens kelių tinklu bei jūros pakrančių maršrutą (2 pav.). Šiuose vandens keliuose turi būti palaikomi susitarimu nustatyti techniniai reikalavimai.

Be jūros pakrančių laivybos kelio E60, Lietuvai aktualiausi yra šie vidaus vandens keliai:

- E41 vandens kelias: nuo Nemuno žiočių iki Kauno. Minimaliai tenkina E IV klasės vandens kelio reikalavimus, tačiau realybėje – vos gyvas. Upių-jūrų laivybos vandens kelio sudarymui (modernizacijai iki V klasės) reikalingos didžiulės investicijos.
- E70 vandens kelias (šiaurinė kryptis): Olandija, Vokietija, Lenkija, Austrija ir Rusijos Kaliningrado srities upės (Deima, Prieglius, Gilija) link Nemuno. Neveikia nuo Lenkijos pusės iki Lietuvos. Sudėtingi santykiai su Rusija, taip pat nelengvas Kaliningrado srities upių pritaikymas krovinei laivybai artimiausiu metu nepaskatins plėtoti šio kelio. Lietuvai žymiai paprastesnis variantas integruotis į Vakarų Europos vandens kelius, naudoti E60 Baltijos priekrantės kelią (upė-jūra laivyba).
- E40 vandens kelias (ištaisai neveikiantis, ilgis apie 2 000 km): nuo Juodosios jūros per Dnieprą, Pripetę, Bugą iki Vyslos, link Baltijos jūros Lenkijoje arba Vakarų Europos vidaus vandens keliais.

Kaip matyti iš 2 pav., tiek E40, tiek E70 trūksta jungčių, yra fizinių barjerų – užtvankų, žemų tiltų, ištisinė laivyba negalima. Nors šesťajame dešimtmetyje dar nebuvo įteisinto AGN vandens kelių tinklo, tuomet planuota rytų kryptimi pratęsti E41 vandens kelią Nemunu iki E40.

## Baltarusija siekia tapti jūrine valstybe

Prieš keletą metų Baltarusija, Lenkija ir Ukraina, remiamos ES, parengė E40 vandens kelio modernizavimo principinius matmenis. Tai gražus pavyzdys Lietuvai, kurios panašūs projektai praityje pagal pasienio bendradarbiavimo programą su Baltarusija dėl ištisinės laivybos atgaivinimo Nemunu buvo atmesti, abejojant dėl jų svarbos.

Ši šalis, turėdama didelį krovinių kiekį, žvalgosi visomis kryptimis, laukia geriausių pasiūlymų iš kaimyninių šalių sujungti savo pagrindines upes su

jūromis. Atrodo, kad jai svarbesnė būtų Baltijos, o ne Juodoji jūra – matyt, Vakarų rinka yra pelningesnė.

Norėdama patekti į Juodąją jūrą, Baltarusija nuo 2016 m. tariasi su Ukraina, planuoja steigti upių-jūrų uostą Dniepre. Aktyviai ieško užsienio investuotojų, tačiau viskas dar tik kalbos. Vandens kelias nuo Dniepro iki Bresto yra 4 klasės (kaip ir Nemunas nuo Kauno iki Klaipėdos).

Susijungimui su Baltijos jūra jiems yra aktualios 3 kryptys: Dauguva, Vysla ir Nemunas.

Prieš beveik penkiolika metų Baltarusija, palaikoma Ukrainos, kreipėsi į Latviją dėl vandens kelio sudarymo per Dauguvą (nuo Juodosios iki Baltijos ilgis apie 2 300 km). Šiam naujam vandens keliui (nenurodytas AGN, kaip ir Nemunas aukščiau Kauno) iš Ukrainos ir Baltarusijos buvo planuojama nuo 10 iki 100 mln. tonų krovinių per metus. Deja, latviai atsisakė dalyvauti projekte, motyvuodami tuo, kad laivyba upėmis jiems nėra prioritetas. Baltarusiai net buvo pradėję projektuoti kanalą tarp Oršos ir Vitebsko (ilgis – apie 80 km) link Dauguvos.

Prieš gerą penkmetį Baltarusijos įgaliojti užsienio investuotojai Lietuvoje žvalgėsi giliavandens kelio galimybių Nemunu, tačiau juos atbaidė aplinkosaugos draudimai.

Nepavykus susitarti su kaimynais pabaltijiečiais, jie kreipėsi į lenkus. E40 kelio Baltarusijoje jungiančioji grandis tarp Vyslos ir Dniepro būtų Pripetės upė (3 pav.). Pripetė – sąlyginai maža upė, nors jos vandeningumas tik 1,5 karto mažesnis nei Nemuno. Ją reikia išplatinti, išgiltinti arba kaskaduoti užtvankomis su laivybos šliuzais. Iš tikrųjų ji turėtų būti stipriai sureguliuota ir tai neramina vietos ekologus.

Projektui E40 įgyvendinti planuojama pritraukti ES finansavimą, yra sudaryta Upių komisija iš visų valstybių. Savo laiku Baltarusija buvo pakliuvusi į ES nemalonę, jai buvo taikomos sankcijos. Dabar jos atšauktos. Nepaisant to meto ES sankcijų, vandens projektai buvo plėtojami, šalis turi gerą patirtį. Dauguvos vidurupyje pastatytos dvi hidroelektrinės – Vitebsko ir Polocko (2017 m.). Vieną iš jų finansavo ir pastatė kinai su savo technologijomis (pagal koncesiją). O kitai HE kreditą suteikė Eurazijos vystymo bankas. Prieš tai Nemune jie savo lėšomis pasistatė Gardino HE, tačiau iki šiol nesuranda koncesioninko kitai, žemiau šio miesto Nemnovskajos HE statybai (apie 6 km nuo sienos su Lietuva). Šie projektai puikiai pasitarnauja laivybos infrastruktūrai. O tai yra priešingybė Lietuvai ir Latvijai. Nemune draudžiama statyti užtvankas, o Dauguvoje panašiu metu, kai Lietuvoje buvo niekinama Kronio HAE statyba, dėl ekologinių sumetimų buvo atsisakyta Daugpilio bei Jekabpilio HE statybų.



## Lenkija palanki E40 projekto plėtrai

Lenkija, priešingai nei Lietuva, visą laiką pabrėždavo ketinimą sujungti Baltijos ir Juodąją jūrą per savo teritoriją – Vyslos upę, išplečiant E40 vandens kelią. Tačiau jos teritorijoje reikalingos žymiai didesnės investicijos, lyginant su Baltarusija ar Ukraina. Pagrindinė problema – Bugo upė, kuri neatitinka laivybai keliamų techninių reikalavimų. Ji jungia Vyslą iki Bres-to (3 pav.). Be to, Vysla, būdama apie 1,5 karto vandeningesnė už Nemuną, tačiau ilgą laiką neprižiūrėta yra nebetinkama laivybai. Giliavandeniam keliui užtikrinanti žemutinėje Vysloje yra numatytos 9 užtvankų kaskados (4 pav.). Įrodyta, kad hidroenergetika optimaliausiai dera su laivyba upėmis, be to, teikia didžiausią naudą visuomenei bei ekonomikai.

Šioje upėje, žemiau veikiančios Vloclaveko HE, neseniai suprojektuota Siarževo HE. Nepaisant ekologų protestų (pasak jų, pažeidžiama ES Vandens direktyva, tačiau priešingai nei Lietuvoje – neuždrausta užtvankų statybai), vyriausybė šiam hidromazgui pritarė, tačiau atsirado problemų su investuotoju.

## Lietuva – praleistos progos, laivybos stagnacija

Nepaisant tuo metu techniškai pažangaus minėto šeštojo dešimtmečio SSSR projekto, nepriklausomos Lietuvos transporto strategai nesugebėjo (o gal ir nebandė?) pagal minėtą AGN įteisinti E41 kelio atšakos Nemunu pratęsimo iki E40, sujungiant M. K. Oginskio kanalą su Pripetės upe ir Dniepru. Aiškiai matyti, kad nepagrįstos ambicijos neleido derinti strateginių interesų su Baltarusija, atkuriant ištisinę laivybą Nemunu. Priešingai nei Kaliningrado sritis, baltarusiai šia upe yra labiau suinteresuoti. Šis vandens kelias kirstų žymiai didesnę Baltarusijos teritorijos dalį, būtų galima įsteigti ar atnaujinti daugiau uostų, nei yra dabartiniame E40 vandens kelyje.

Be abejo, Nemune yra fizinių kliūčių (užtvankos: Kauno HE, neseniai pastatyta Gardino HE, žemi tiltai ir pan.), reikalinga jungties su Pripetės upe kapitalinė modernizacija. Su panašiomis kliūtimis susiduriama ir E40 vandens kelyje. Gaila, kad niekas nemėgino lyginti abiejų vandens kelio variantų. O čia iniciatyva turėjo būti iš Lietuvos.

Ir dabar, kai krovininė upių laivyba šalyje vos gyva, vykdoma saviizoliacinė navigacijos politika, koncentruojantis tik Kaunas–Klaipėda Nemuno ruože. Jo modernizacija būtina iš esmės: Kaunas turi tapti upių–jūrų uostu, Nemunas giliavandenis kelias, kitaip krovininės upių laivybos neprikelsime.

Yra ir grynai objektyvių priežasčių, stabdančių laivybos plėtrą: mažas krovinių generavimas mūsų teritorijoje, didžiulė konkurencija su sausumos transportu, taip pat pačios laivybos prigimtiniai trūkumai. Neseniai pasta-

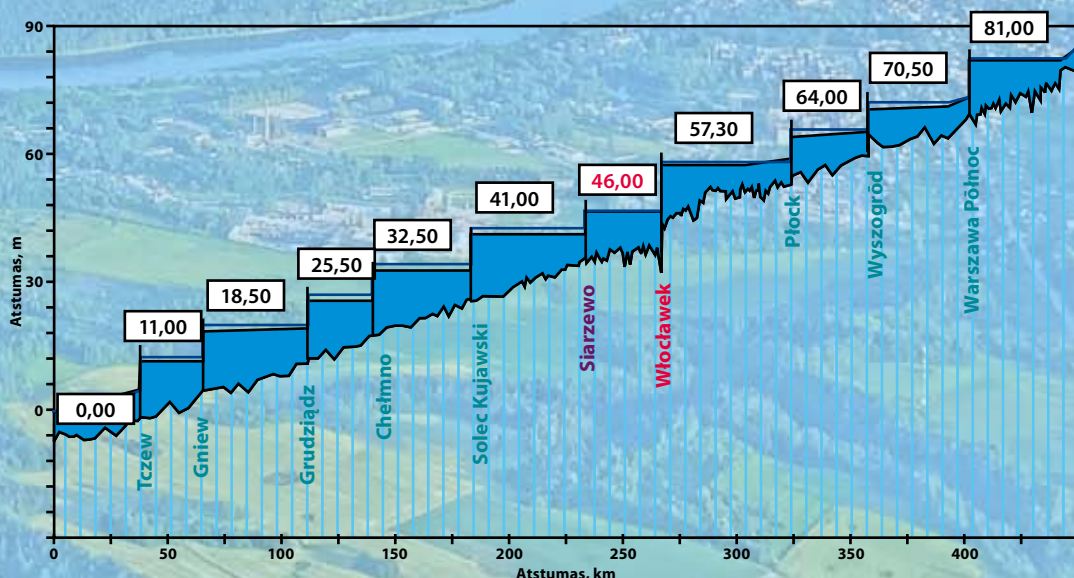


tytas Kauno Marvelės krovinių uostas Nemune – be jungties su geležinkelio, iki šiol neranda operatoriaus. Potencialūs investuotojai žiūri į visumą, pageidauja modernaus E41 vandens kelio, atitinkančio dabartinius, o ne praeities standartus.

Minėtas LR Vandens įstatymo draudimas neleidžia modernizuoti šio vandens kelio iki 5 klasės, tuo pačiu išplėtoti upių–jūrų laivybą. Pastangos pakeisti šį įstatymą buvo bevaisės, nors per visas kadencijas dauguma politikų suprato apie jo ydingumą hidrotechninei statybai ir ekonomikai. Rengti projektiniai pasiūlymai dėl Nemuno vandens kelio išplėtimo su Baltarusijos laivybos specialistais, siūlymai pasinaudoti ES pasienio bendradarbiavimo programa vertintojų buvo atmetami. Šioms iniciatyvoms pakenkė ir užsitęsios ES sankcijos. Keista, bet, kaip rodo E40 vandens kelio projektas, Lenkija kažkaip sugebėjo to išvengti.

## Ekologai stoja piestu prieš E40 vandens kelią

Nepaisant politinių skirtumų tarp valstybių, visų šalių aplinkos sergėtojai dėl laivybos kelio modernizacijos yra beveik vieningi. Upės – gamtos kūriniai, jautrūs poveikiams, todėl neatsitiktinai prie jų yra pristeigta galybė visokių rūšių draustinių. Ekologai yra suskaičiavę, kiek draustinių palies šis E40 projektas, susirūpinę dėl upių vagų reguliavimo, naujų patvankų, laivybos šliužų įrengimo. Jie nori matyti laivybą upėse buvusią tik balanos gadynės laikais.



4 pav. Žemutinės Vyslos ruožo užtvankų kaskados hidroenergetikai ir giliavandeniam laivybos keliui. Vloclaveko HE veikia, kita Siarževo HE neseniai suprojektuota. Šaltinis: Granatowicz, 2017; Steller, 2018





# Побережье Балтийского моря в иольдиевый период

## Поиски доисторических поселений на берегу и дне моря



**Проф. Владас Жулкус,**  
Клайпедский университет

Во время таяния последнего ледника, покрывавшего Скандинавию, приблизительно 12000 лет тому назад его вода скопилась на месте нынешнего Балтийского моря, заливая сегодняшние берега. Примерно 11500 лет назад вода этого так называемого Балтийского ледникового озера прорвалась на месте современной Швеции и гигантским водопадом вытекла в океан, где уровень воды был намного ниже. На месте Балтики образовалось Иольдиевое море, берега которого теперь находятся на глубине 50 м. На берегах того моря поселились доисторические люди, однако уровень воды был нестабильным. Льды снова перекрыли пролив в океан, а множество рек продолжали нести сюда воды – так примерно 9500 лет назад сформировалось пресное Анцилово озеро. Уровень воды повышался и заставил людей отступить от берегов моря вглубь материка.

На литовском взморье 10–11 тысяч лет назад на возвышенностях близ рек и небольших лагунных озер обитали люди раннего мезолита. С повышением уровня воды на Балтике часть их оказалась под водой. В иольдиевый период берега Балтийского моря между Нидой и Швянтойи по сравнению с современными находились от 15 до 50 км дальше на запад.



Kuriame  
Lietuvos ateitį  
2014–2020 metų  
Europos Sąjungos  
fondų investicijų  
veiksmų programa



### Поселения, находившиеся на побережье 10–11 тысяч лет назад, теперь покоятся на дне моря на глубине 25–30 метров

Ученые Клайпедского университета осуществляют научный проект «Люди мезолита и Балтийское море: реликтовые побережья и поселения ниже и выше нынешнего уровня моря». Проект «ReCoasts&People» финансируется Ученым советом Литвы из средств Европейского социального фонда в соответствии с мероприятием «Повышение квалификации исследователей путем реализации проектов НИОКР мирового уровня», меры № 09.3.3-LMT-K-712 за счет гранта (№ 09.3.3-LMT-K-712-01-0171).

В 2018 году достигнуты важные результаты. В торфяниках дельты Нямунаса, на бывшем острове иольдиевого периода, археологи уже обнаружили три доисторических поселения. Находка археологов, проводивших изыскания под водой, – обнаруженные на глубине 25 м под Юодкранте следы хорошо сохранившихся реликтовых сосен, найдены и следы человеческой жизнедеятельности. Другое место подводных исследований находится под Клайпедой, где на морском дне, на глубине 11–12 м, скорее всего, возле старого устья реки Данге, сохранились пни деревьев, произраставших 9500 лет назад, и, похоже, останки рыбацких запруд доисторических людей. Возведенные из стволов и жердей запруды в старину широко использовались для лова рыбы у берегов морей и лагун. Рыбаки африканского и азиатского побережья таким способом ловят рыбу и сегодня. Становится понятным, что поселения раннего мезолита находились у берегов Иольдиевого моря, которые ныне находятся на 25–30-метровой глубине.

### При помощи современных технологий ученые изучают следы истории человечества

В доисторические времена обитатели взморья поселялись возле устьев рек. Старинные дельты современных рек и речушек, впадающих в море, оказались под водой далеко от нынешних берегов. После нахождения мест реликтовых рек легче было бы найти и следы древних поселений. Поиски русел рек, похороненных под донными отложениями, будут вестись при помощи технологии акустического донного профилирования. Обнаружению мест обитания доисторических людей способствуют и биохимические исследования, поскольку человеческая деятельность





Реликтовые деревья на дне моря на глубине 25 м. Эта сосна росла примерно 10400 лет назад.

Образные костяные топоры позднего мезолита – раннего неолита, обнаруженные на современном побережье, напротив места затопленных реликтовых деревьев RF-II.

оставляет следы в почве, изменяет ее химический состав. В древних поселениях дельты Нямунаса средняя концентрация общего фосфора была в четыре раза выше фоновой. Значительное повышение концентрации фосфора в слоях может служить подтверждением деятельности человека на изучаемой территории. Начаты аналогичные исследования проб деревьев и торфа, находящихся на глубине 25–30 м.

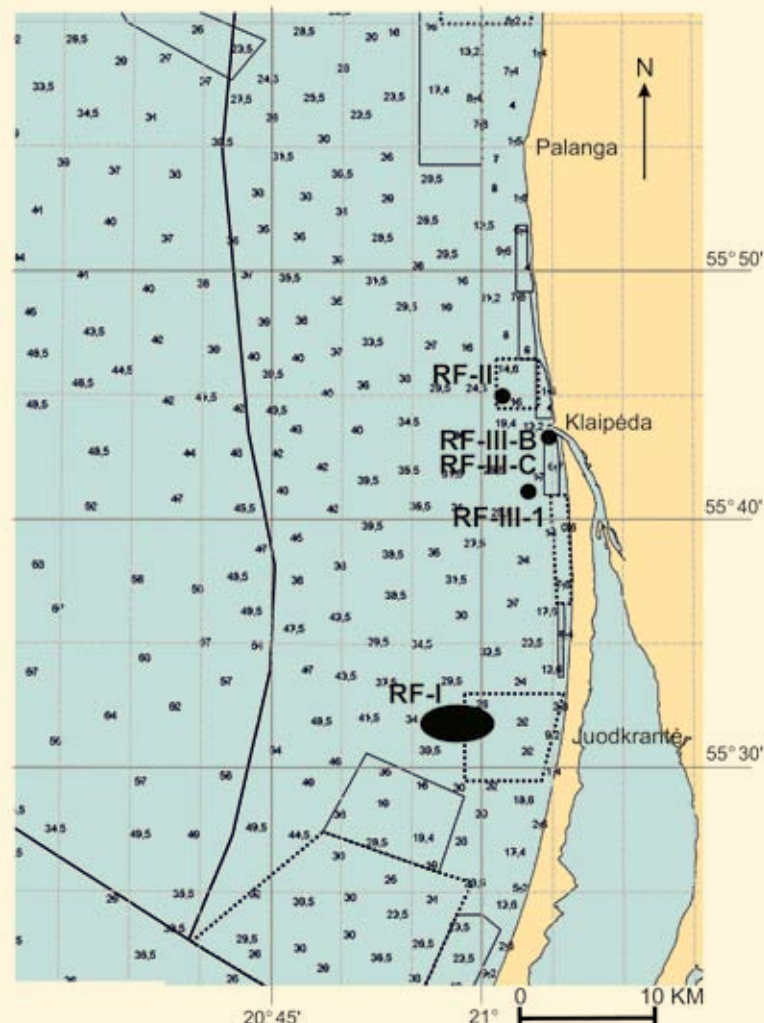
Иногда штормы выбрасывают доисторические находки на берег или вымывают из песка на пляжах. Недалеко от Клайпеды были найдены и зуб мамонта, и изделия из кости времен каменного века. Изделия каменного века, которые археологи находят в ходе раскопок на суше и под водой, датируются при помощи радиоуглеродного (радиоуглеродного) метода и изучаются путем трассологических методов, которые помогают установить, каким образом были изготовлены орудия и оружие и как они использовались.

### Первые ДНК-исследования доисторической сосны

Проведены первые оригинальные исследования ДНК сосны, найденной на морском дне. Уже создан эффективный метод выделения проб из деревьев, найденных в море. Путем сравнения ДНК найденной под водой реликтовой древесины и современных популяций сосны будут установлены ассоциации с генетическими группами современных сосен в Литве и Евразии.

Останки тысячелетних деревьев под водой так хорошо законсервировались, что археологи могут брать срезы для измерения годовых колец деревьев. Также составляются дендрохронологические шкалы, которые отражают условия окружающей среды и позволяют точно установить, сколько лет назад росли данные деревья (рис. 7).

Цель проекта – на ныне затопленном современном побережье Балтийского моря с использованием оригинальной методологии идентифицировать реликтовые ландшафты, изучить места обитания раннего мезолита и раннего неолита, выявить период изменения климата, развитие растительности, уточнить направления миграции животных и людей на нынешнюю прибрежную территорию Литвы в период раннего голоцена. Эти данные имеют важное значение не только для планирования дальнейших научных и прикладных исследований, но и для разработки и реализации проектов по устойчивому использованию и устойчивому развитию моря и побережья.



Подводные места в водах Литвы с сохранившимися реликтовыми лесами (RF).



# Baltijos pakrantės Joldijos jūros laikotarpiu

## Priešistorinių gyvenviečių ieškoma krante ir jūros dugne



**Prof. Vladas Žulkus,**  
Klaipėdos universitetas

Tirpstant paskutiniam ledynui, nuklojusiam Skandinaviją, maždaug prieš 12 000 metų jo vanduo susikaupė Baltijos jūros vietoje, užliedamas dabartines pakrantes. Maždaug prieš 11 500 metų šio, vadinamojo Baltijos ledyninio ežero, vanduo prasiveržė dabartinės Švedijos vietoje ir gigantišku kriokliu išteko į vandenyną, kurio vandens lygis buvo gerokai žemesnis. Baltijos vietoje atsirado Joldijos jūra, kurios krantai dabar glūdi apie 50 m gylyje. Tos jūros pakrantėse apsigyveno priešistorės žmonės, tačiau vandens lygis nebuvo stabilus. Ledai vėl uždarė sąsają į vandenyną, o daugybė upių toliau nešė vandenį – maždaug prieš 9 500 metų susiformavo gėlas Ancyliaus ežeras, kurio vandens lygis kilo ir privertė žmones iš jūros pakrančių trauktis toliau į žemyną. Lietuvos pajūryje prieš 10 000–11 000 metų ant kalvelių prie upių ir lagūninių ežerėlių gyveno ankstyvojo mezolito žmonės. Kylant Baltijos vandens lygiui, dalis jų atsikėmė po vandeniu. Joldijos jūros laikotarpiu Baltijos pakrantės tarp Nidos ir Šventosios yra buvusios 15–50 km toliau į vakarus už dabartines.



Kuriame  
Lietuvos ateitį  
2014–2020 metų  
Europos Sąjungos  
fondų investicijų  
veiksmų programa

**Prieš 10 000–11 000 metų pakrantėse  
įsikūrusios gyvenvietės dabar glūdi  
25–30 metrų jūros gylyje**

Klaipėdos universiteto mokslininkai vykdo mokslinį projektą „Mezolito–neolito žmonės ir Baltijos jūra: reliktiniai krantai ir gyvenvietės po vandeniu ir krante“. Projektas finansuojamas Lietuvos mokslo tarybos (sutarties Nr. 09.3.3-LMT-K-712-01-0171) Europos socialinio fondo lėšomis pagal priemonės Nr. 09.3.3-LMT-K712 veiklą „Mokslininkų kvalifikacijos tobulinimas vykdant aukšto lygio MTEP projektus“.

Rezultatai pasiekti 2018 m. yra gana reikšmingi. Archeologai Nemuno deltos durpynuose, buvusioje Joldijos jūros laikotarpio saloje, jau atrado tris priešistorės gyvenvietes. Po vandeniu tyrinėjusių archeologų radinys – 25 m gylyje ties Juodkrante, prie gėlavandenių ežerėlių reliktų tarp gerai išlikusių reliktinių pušų, atrasti ir priešistorės žmonių veiklos pėdsakai. Kita povandeninių tyrimų vieta yra ties Klaipėda, kur jūros dugne, 11–12 m gylyje, greičiausiai prie senųjų Dangės upės žiočių, išliko prieš 9 500 metų augusių medžių kelmiai ir, atrodo, priešistorės žmonių žvejybinių užtvartų liekanos. Iš stulpų bei karčių pastatytos užtvartos senovėje buvo plačiai naudotos gaudant žuvis jūrų ir lagūnų pakrantėse. Afrikos bei Azijos pakrančių žvejai taip žuvis gaudė dar ir dabar. Tampa aišku, kad ankstyvojo mezolito gyvenviečių yra buvę Joldijos jūros pakrantėse, kurios dabar glūdi 25–30 m gylyje.

**Pasitelkę šiuolaikines technologijas,  
mokslininkai tyrinėja  
žmonijos istorijos pėdsakus**

Priešistorėje pajūrio gyventojai dažniausiai kūrėsi prie upių žiočių. Dabartinių upių ir upelių, įtekančių į jūrą, senovinės deltos atsikėmė po vandeniu, toli nuo dabartinių krantų. Atradus reliktinių upių vietas, daug lengviau būtų surasti ir senovinių gyvenviečių pėdsakus. Po dugno sąnašomis palaidotų upių vagų bus ieškoma Klaipėdos universiteto tyrimų laive „Mintis“ esančiu sedimentiniu sonaru.

Priešistorės žmonių gyventas vietas aptikti padeda ir biogeocheminiai tyrimai, nes žmonių veikla palieka pėdsakus dirvožemyje, keičia jo cheminę sudėtį. Nemuno deltos senovinėse gyvenvietėse vidutinė bendrojo fosforo koncentracija buvo keturis kartus aukštesnė nei foninėje. Ženklus fosforo koncentracijos padidėjimas sluoksniuose gali patvirtinti žmonių veiklą tiriamoje aplinkoje. Analogiški tyrimai yra pradėti su 25–30 m gylyje po vandeniu esančių medžių ir durpių mėginiais.

Kartais audros bangos priešistorės radinius išmeta į krantą arba išplauna iš smėlio paplūdimiuose. Netoli Klaipėdos buvo atrastas ir mamuto dantis, ir kauliniai akmens amžiaus dirbiniai. Akmens amžiaus dirbiniai, kuriuos archeologai suranda kasinėdami sausumoje ir po vandeniu, yra datuojami radiokarboniniu metodu ir tiriami trasologiniais metodais, kurie padeda nustatyti, kaip buvo pagaminti įrankiai ir ginklai bei kaip jie buvo naudojami.





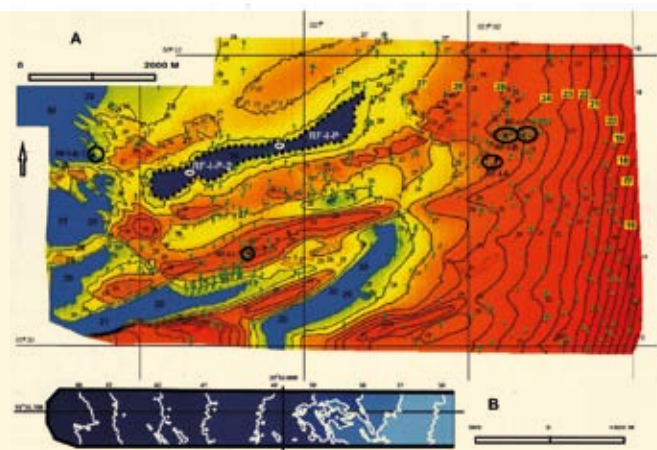
Reliktiniai medžiai jūros dugne, 25 m gylyje. Ši pušis augo prieš maždaug 10 400 metų

### Pirmieji priešistorinės pušies DNR tyrimai

Atlikti pirmi originalūs jūros dugne rastos pušies DNR tyrimai. Jau sukurtas efektyvus DNR išskyrimo iš jūroje rastų medžių mėginių metodas. Lyginant po vandeniu rastos reliktinės medienos ir dabartinių pušies populiacijų DNR bus nustatytos asociacijos su dabartinių pušų genetinėmis grupėmis Lietuvoje ir Eurazijoje.

Tūkstantmečių medžių liekanos po vandeniu yra taip gerai užsikonservavusios, jog archeologai gali paimti nuopjovas medžių metinių rėvių matavimams. Taip yra sudaromos dendrochronologinės skalės, kurios atspindi aplinkos sąlygas ir leidžia labai tiksliai nustatyti, prieš kiek metų tie medžiai augo.

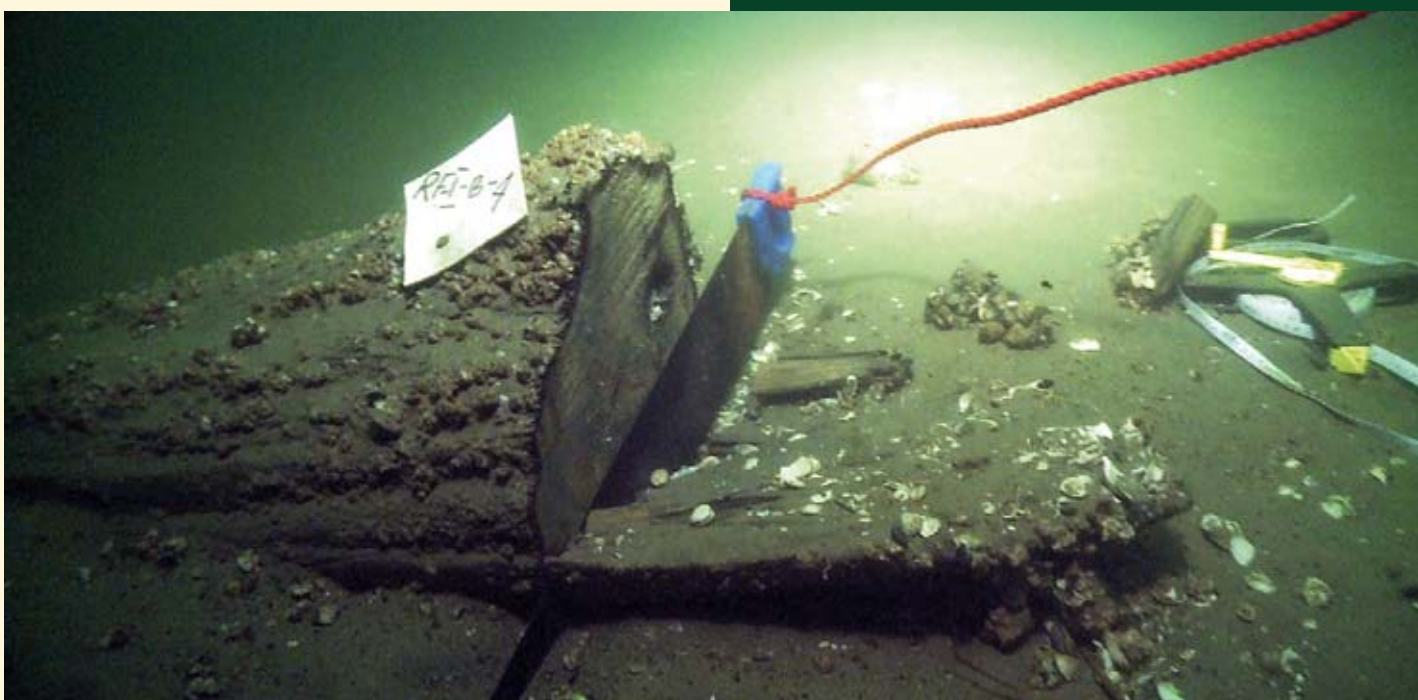
Projekto tikslas yra dabartinėse ir užlietose Baltijos jūros pakrantėse, pritaikant originalias metodikas, identifikuoti reliktinius kraštovaizdžius, ištirti ankstyvojo mezolito–ankstyvojo neolito apgyventas vietas, nustatyti klimato kaitos periodus, augmenijos raidą, patikslinti poledynmečio laikotarpio augalijos, gyvūnijos ir žmonių migracijos į dabartinės Lietuvos teritoriją kryptis. Tos žinios reikalingos ne tik planuojant tolesnius mokslinius ir taikomojo tyrimus, bet ir rengiant bei vykdam jūros ir pakrančių tvaraus naudojimo ir darnios plėtros projektus. ■



Povandeninė vietovė Lietuvos vandenyse su išlikusiais reliktiniais miškais (RF)



Aukštumalos senovės gyvenvietė Nemuno deltoje. Imamas grunto mėginys geocheminei analizei



Reliktiniai medžiai jūros dugne, 25 m gylyje. Ši pušis augo prieš maždaug 10 400 metų





TheATRium

## Третий фестиваль «TheATRium»: витрина литовского театра и еще незнакомый театр

**Весной этого года в портовом городе Литвы Клайпеде пройдет уже третий международный театральный фестиваль «TheATRium». Это единственный такой фестиваль в Западной Европе, уже заинтересовавший и вызвавший симпатии зрителей разных стран. В 2018 году фестиваль привлёк свыше 5000 зрителей, которые посмотрели 21 театральное представление из 8 стран.**

### Новшество – литовские спектакли для международной аудитории

В 2019 году на фестивале будет одно новшество, важное для желающих познакомиться с новейшим литовским театром. 21–26 мая в Клайпедском драматическом театре пройдет «витрина» (англ. showcase) литовских спектаклей, где можно увидеть 15 самых новых, по мнению организаторов, наиболее интересных спектаклей театральных деятелей Литвы. Все они будут идти с переводом на английский язык. Для знакомства с литовскими деятелями театра приедут составители театральных, фестивальных программ из-за рубежа. В «витрине» будут представлены спектакли Клайпедского драмтеатра, Литовского национального театра драмы, театра Оскараса Коршуноваса, Клайпедского молодежного театра, Шяуляйского драматического театра, спектакли независимых создателей.

### В международной программе – авторы из Европы и Южной Африки

2–16 июня будет показана международная театральная программа. Ее традиционно откроют и завершат особо ожидаемые зрителями концерты. На вступительном концерте выступит певица и автор песен Элис Фиб Лу (AlicePhoebeLou), уроженка ЮАР, живущая в Берлине. В этом году фестиваль пригласит познакомиться с современными греческим, чешским, французским и бельгийским театрами, продолжит знакомство с польскими деятелями театра, представить которых помогает институт Адама Мицкевича.

В мае и июне театралов приглашает фестиваль «TheATRium» в Клайпеде! Просим следить за новостями и программой фестиваля на Фейсбуке в аккаунте TheATRium.







## Trečiasis festivalis „TheATRIUM“: lietuviško teatro vitrina ir dar nepažintas teatras

**Šiomet pavasarį Lietuvos uostamiestyje Klaipėdoje įvyks jau trečiasis tarptautinis teatro festivalis „TheATRIUM“. Tai vienintelis toks festivalis Vakarų Lietuvoje, jau sulaukęs įvairių šalių žiūrovų susidomėjimo ir simpatijų. 2018 m. festivalyje apsilankė daugiau negu 5 000 žiūrovų, pažiūrėjusių 21 pasirodymą iš 8 šalių.**

### Naujovė: lietuviški spektakliai – tarptautinei auditorijai

2019 m. festivalyje bus viena naujovė, svarbi norintiems susipažinti su naujausiu lietuvišku teatru. Gegužės 21–26 d. Klaipėdos dramos teatre vyks lietuviškų spektaklių „vitrina“ (angl. *showcase*), kur bus galima pamatyti net 15 naujausių, organizatorių nuomone, įdomiausių lietuvių teatro kūrėjų spektaklių. Jie visi bus rodomi su vertimu į anglų kalbą. Į šią programą susipažinti su lietuvių kūrėjais atvyks teatrų, festivalių programų sudarytojai iš užsienio. „Vitrinoje“ bus pristatyti Klaipėdos dramos teatro, Lietuvos nacionalinio dramos teatro, Oskaro Koršunovo teatro, Klaipėdos jaunimo teatro, Šiaulių dramos teatro, nepriklausomų kūrėjų spektakliai.

### Tarptautinėje programoje – Europos ir Pietų Afrikos kūrėjai

Birželio 2–16 d. vyks tarptautinė teatro programa. Ji tradiciškai prasidės ir baigsis žiūrovų itin laukiamais koncertais. Atidarymo koncerte gros dainininkė ir kūrėja Alice Phoebe Lou, kilusi iš Pietų Afrikos, gyvenanti Berlyne. Šiomet festivalis kvies susipažinti su šiuolaikiniu graikų, čekų, prancūzų ir belgų teatru, tęsti pažintį su lenkų teatro kūrėjais, kuriuos pristatyti padeda Adomo Mickevičiaus institutas.

Gegužę ir birželį teatro mėgėjus kviečia festivalis „TheATRIUM“ Klaipėdoje!

Prašome sekti festivalio naujienas ir programą *Facebook* paskyroje „TheATRIUM“.



## ИЗ XX ВЕКА

В прошлом году литовский город-порт Клайпеда громко провозгласил свой выбор синей экономики и путь быстрых решений. Журнал JŪRA MOPE SEA писал об этом в номере 3–4 за 2018 год. Город шаг за шагом движется к намеченным целям.

Директор департамента инвестиций и экономики Клайпедского самоуправления Ричардас Зулчас в прессе представляет проекты, которые изменят силуэт города, информируя, что вскоре будет объявлен конкурс на разработку технического проекта большой замковой башни.

«У нас есть точные чертежи, как она должна выглядеть, никаких интерпретаций быть не может. Речь идет скорее о внутреннем обустройстве. Что там может быть? Возможно, какое-нибудь мультифункциональное оборудование, внедренные инновации. Башня должна стать объектом притяжения туристов с обзорной площадкой и привлечением технологических средств, скажем, приборов виртуальной реальности или чего-либо подобного, здесь нет пределов фантазии. Сегодня технологии настолько продвинуты, что возможности имеются самые разные, и было бы хорошо, чтобы архитекторы приняли их в расчет. В этом году ждем предложений», – сказал представителям литовских СМИ Р.Зулчас, подчеркнув, что Клайпедскому замку нужна башня.

Нас порадовало интересное совпадение – отмечающий 20-летие, пришедший из XX века журнал JŪRA MOPE SEA в своем первом номере в 1999 году под рубрикой «Видения и реальность» опубликовал статью «Вторая жизнь памятника культуры. Клайпедский замок – вид с башни мечты».

Прошло 20 лет. Стали ли видения реальностью? Нетрудно проверить, побывав на Клайпедском городище.

Предлагаем вашему вниманию упомянутую статью.



## ВТОРАЯ ЖИЗНЬ ПАМЯТНИКА КУЛЬТУРЫ

### Клайпедский замок – вид с башни мечты

**Рита Боцюлите**

Статья опубликована в журнале «Jūra» № 1 за 1999 г.

Памятник культуры Литовской Республики – сегодняшний Клайпедский замок – это останки бастионного замка фортификационной структуры XIII–XVIII веков.

Что сохранилось до наших дней? Два замковых бастиона с реставрируемыми в настоящее время потернами, с одной стороны окруженными оборонительным рвом, фундаменты замковых строений, северные куртины и фрагменты мостовой двора.

Исследования территории Клайпедского замка начаты еще в 1968 году. В 1983-м фундамент замка был законсервирован. До тех пор это место принадлежало Опытному судоремонтному заводу (ныне – акционерное общество «Klaipėdos laivų remontas»), здесь было и еще осталось много его зданий. Поэтому, особенно после начавшейся приватизации завода, возникло немало сложностей. Решать их надо было на уровне выше городского. Постановление Правительства от 13 января 1994 г. наметило план регенерации Клайпедского городища – памятника культуры Литовской Республики – до 2009 года. Сформирован взгляд на регенерацию городища.

Городище постепенно возвращается городу за счет его собственных усилий, и в первую очередь – благодаря заботе и покровительству сигнатора Акта о независимости, члена Клайпедского городского совета Альфонса Жалиса. Освоение городища, по словам руководства Клайпеды, ведется целенаправленно, проведены исторические, археологические и архитектурные изыскания, решено снести малоценные строения акционерного общества «Klaipėdos laivų remontas», уже прояснилась концепция реставрации северной части замка, предусматривающая направления, назначение, характер, очередность регенерации замка. Клайпедский замок включен в программу «1000-летие Литвы». Это означает, что не только город, но и все Литовское государство поддерживает эту идею. Правда, пока что государство гораздо скромнее, чем сама Клайпеда. По словам мэра Клайпеды Эугениуса Гентвиласа, лучше всего это иллюстрируют цифры. В прошлом году Клайпеда выделила 350 тыс. литов, государство – 100 тыс. литов, в этом году город – 850 тыс. литов, государство – снова 100 тыс. литов.

«Кроме того, акционерное общество «Klaipėdos laivų remontas» должно городу примерно 1 млн литов, а городские власти согласны с тем, чтобы этот долг был возмещен строениями. А это опять-таки инвестиция города, поскольку мы эти здания снесем», – говорит мэр города.

Когда же мы можем рассчитывать увидеть все городище уже отреставрированным, проекты – осуществленными? Мэр уверяет, что в 2009-м.

### Символ начала начал

В этом году был объявлен конкурс на подачу предложений по восстановлению одного из замковых строений – Большой башни. Большая замковая башня, которая будет символизировать Клайпедский замок, как ожидается, станет символом культуры наших предков, начала начал портового города Литвы, основным акцентом старой Клайпеды.

За основу восстановления Большой башни взят историографический анализ Клайпедского замка (авторы – археолог Владас Жулкас и архитектор Саулюс Маномайтис), в котором по археологическим останкам, данным исследований и соответствиям установлен объем Большой замко-





вой башни. Положения конкурса гласили, что Большая замковая башня должна быть восстановлена согласно принципам современной архитектуры, а идея должна быть регенерирована с сохранением ее диаметра и гипотетической высоты. Башня будет предназначаться для музейных исторических экспозиций, при помощи современных средств иллюстрирующих древнюю культуру куршей, военное искусство куршей и жямайтицев, историю замка и города. А между ней и потерней Фридриха должно находиться соединение из легкой конструкции, предназначенное для защиты и создать возможность осмотреть фасад подземного готического склада XVI века. Продолжение этого соединения – навес, прикрывающий археологические обнажения замкового двора.

Большая башня – это шестизэтажное строение. Согласно программе экспозиций (авторы – археолог Владас Жулкис и историк Йонас Гянис), первые три этажа должны быть отведены под экспозиционные залы, четвертый и пятый этажи – под конференц-залы, шестой этаж – под кафе и обзорную площадку. На цокольном этаже предусмотрен видеозал. На конкурс следовало представить генеральный план строения и прилегающей территории, четкое архитектурно-плановое и конструктивное решение строения, освещение и возможность использовать элементы символики города.

На конкурс проектных предложений архитектурного решения башни Клайпедского замка было представлено 6 проектов, поданных архитекторами из Вильнюса, Каунаса и Клайпеды. Победителем стал проект «Силуэт» авторского коллектива клайпедских архитекторов Рамунаса Атаса, Вайды Атене, Мантаса Даукшиса и Саулюса Маномайтиса. С его авторами и будет заключен договор на проектирование.

### Силуэт замковой башни – ценность, которую надо беречь

Клайпедское городище – памятник архитектуры. Аутентичные бастионы, останки кладки замковых стен, просторы бывшего замка являются ценностями. Хотя замок и разрушен, пространства остались. Они сохранились в намеках, исторической памяти, зафиксированы в документах. Силуэт замковой башни является ценностью, которую надо беречь и возродить в новом объеме здания.

На вопрос об идее «Силуэта» архитектор, руководитель группы Саулюс Маномайтис ответил:

– Наша команда старалась, чтобы в силуэте Большой башни отражался дух исторического прошлого. Именно духовными аспектами для нас является силуэт замка и прилегающее пространство. Мы стремимся это сохранить, чтобы не только наше поколение, но и наши дети и внуки могли себе представить, как выглядел тот замок... Однако мы не забыли, что это будет строение уже XXI века. Это не будет подделкой исторического документа. Мы не будем строить искусственные руины. Мы сохраним пространство, силуэт и дух. Потом из здания сделаем супертехнологичную «машину» XXI века.

Поистине выбранный вариант очень хорошо отражает ту Большую башню, которая когда-то была в замке. Кроме того, это достаточно современно. Ведь мы живем сегодня и должны создавать что-то не для прошлого, а для себя и будущих поколений. ■

## IŠ XX AMŽIAUS

**Retro**

Пернай Lietuvos uostamiestis Klaipėda garsiai paskelbė pasirinkęs mėlynosios ekonomikos ir greitų sprendimų kelią. JŪRA MOPE SEA apie tai rašė 2018 m. 3–4 žurnalo numeryje. Miestas žingsnis po žingsnio eina užsibrėžtų tikslų link.

Klaipėdos savivaldybės Investicijų ir ekonomikos departamento direktorius Ričardas Zulcas spaudoje pristato miesto siluetą pakeisiančius projektus, informuodamas, kad netrukus bus skelbiamas konkursas didžiojo piliaivietės bokšto techniniam projektui parengti.

„Kaip jis turi atrodyti, turime tikslus brėžinius, jokių interpretacijų negali būti. Kalba labiau eina apie vidaus įrangą. Kas ten galėtų būti, galbūt koks multifunkcinis įrenginys, įdiegtos inovacijos. Bokštas turi tapti turistų traukos objektu su apžvalgos aikšte, pasitelkiant ir technologines priemones, tarkime, virtualios realybės prietaisus ar panašiai, čia fantazijai ribų nėra. Dabar technologijos taip pažengusios, kad galimybių yra įvairiausių, būtų gerai, kad architektai jas pasitelktų. Šiomet lauksime pasiūlymų“, – pabrėždamas, kad Klaipėdos piliaivietei reikia bokšto, Lietuvos žiniasklaidai sakė R. Zulcas.

Mus pradžiugino įdomus sutapimas – 20-metį švenčiantis, iš XX amžiaus atėjęs žurnalas JŪRA MOPE SEA savo pirmajame numeryje 1999 m. su rubrika „Vizijos ir realybė“ publikavo straipsnį „Antrasis kultūros paminklo gyvenimas. Klaipėdos pilis žvelgiant nuo svajonių bokšto“.

Praėjo 20 metų. Ar vizijos tapo realybe? Nesunku patikrinti pasiūlygius Klaipėdos piliaivietėje.

Jūsų dėmesiui siūlome minėtą straipsnį.



# ANTRASIS KULTŪROS PAMINKLO GYVENIMAS

## Klaipėdos pilis žvelgiant nuo svajonių bokšto

**Rita Bočiulytė**

*Straipsnis paskelbtas 1999 m. žurnale „Jūra“ Nr. 1*

**Lietuvos Respublikos kultūros paminklas – dabartinė Klaipėdos pilis – tai buvusios XIII–XVIII a. fortifikacinės struktūros bastioninės pilies liekanos.**

Kas išliko iki šių dienų? Du pilies bastionai su šiuo metu restauruojamomis poternomis, iš vienos pusės apsuptomis gynybinio griovio, pilies statinių pamatai, šiaurinės kurtinos ir kiemo grindinių fragmentai.

Klaipėdos piliavietės teritorija tyrinėti pradėta dar 1968 m. 1983-aisiais pilies pamatai buvo užkonservuoti. Iki tol ši vieta priklausė Bandomajai laivų remonto įmonei (dabar akcinė bendrovė „Klaipėdos laivų remontas“), čia daug buvo ir tebėra jos pastatų. Todėl ypač po prasidėjusio įmonės privatizavimo iškilo daug keblumų. Juos spręsti reikėjo aukštesniu nei miesto lygiu. Lietuvos Vyriausybės 1994 m. sausio 13 d. nutarimas numatė Klaipėdos piliavietės – Lietuvos Respublikos kultūros paminklo – regeneravimo planą iki 2009 m. Suformuotas požiūris į piliavietės regeneravimą.

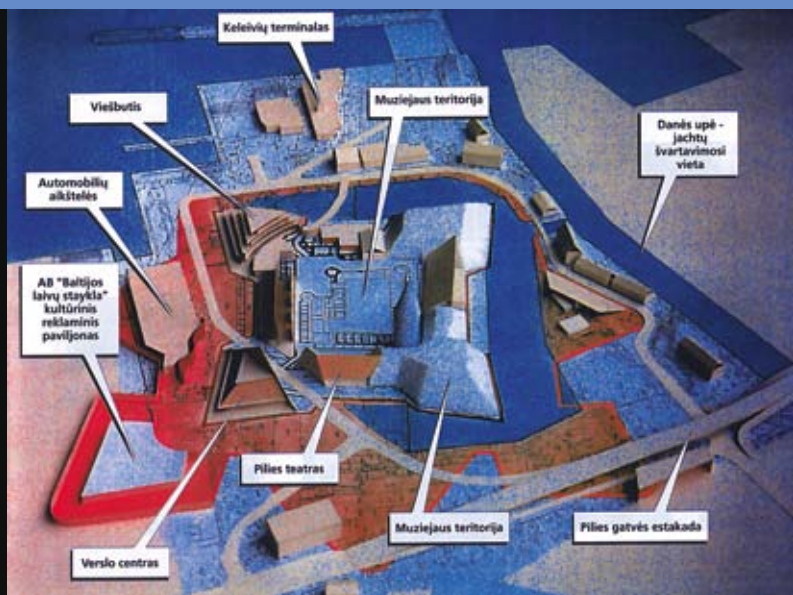
Piliavietę palaipsniui grąžinama miestui jo paties pastangomis ir pirmausia Nepriklausomybės akto signataro, Klaipėdos miesto tarybos nario Alfonso Žalio rūpesčio bei globos dėka. Jos įsisavinimas, anot Klaipėdos miesto vadovų, vyksta kryptingai, atlikti istoriniai, archeologiniai ir architektūriniai tyrinėjimai, nutarta nugriauti menkaverčius akcinės bendrovės „Klaipėdos laivų remontas“ pastatus, jau aiški šiaurinės pilies dalies restauravimo koncepcija, numatanti pilies regeneravimo kryptis, paskirtį, pobūdį, eiliškumą. Klaipėdos piliavietę įtraukta į „Lietuvos 1000-mečio“ programą. Tai reiškia, kad ne tik miestas, bet ir visa Lietuvos valstybė remia šią idėją. Tiesa, kol kas valstybė gerokai kukliau nei pati Klaipėda. Anot Klaipėdos miesto mero Eugenijaus Gentvilio, geriausiai tai iliustruoja skaičiai. Piliavietei tvarkyti Klaipėda pernai skyrė 350 tūkst. Lt, valstybė – 100 tūkst. Lt, šiemet miestas – 850 tūkst. Lt, valstybė – vėl 100 tūkst. Lt. „Be to, akcinė bendrovė „Klaipėdos laivų remontas“ miestui skolinga maždaug 1 mln. Lt, ir miesto valdžia sutinka, kad ji tą skolą padengtų pastatais. O tai vėlgi miesto investicija, nes mes tuos pastatus nugriausim“, – sako miesto meras.

Kada gi galime tikėtis pamatyti visą piliavietę jau restauruotą, projektus įgyvendintus? Meras tikina, kad 2009-aisiais.

### Pradžią pradžios simbolis

Šiemet buvo paskelbtas konkursas vieno iš pilies statinių – didžiojo bokšto – atstatymo pasiūlymams pateikti. Didysis pilies bokštas, simbolizuojantis Klaipėdos pilį, tikimasi, taps mūsų protėvių kultūros, Lietuvos uostamiesčio pradžią pradžios simboliu, pagrindiniu Klaipėdos senamiesčio akcentu.

Didžiojo bokšto atstatymo pagrindu paimta Klaipėdos pilies istoriografinė analizė (autorai archeologas Vladas Žulkus ir architektas Saulius Manomaitis), kurioje pagal archeologines liekanas, tyrimų duomenis bei atitiktis



nustatytas didžiojo pilies bokšto tūris. Konkurso nuostatai skelbė, jog pilies didysis bokštas turi būti atstatomas pagal šiuolaikinės architektūros principus, o idėja turi būti regeneruojama išlaikant jo diametrą bei hipotetinį aukštį. Bokštas bus skirtas muziejaus istorinėms ekspozicijoms, šiuolaikinėmis priemonėmis iliustruojančioms senąją kuršių kultūrą, kuršių ir žemaičių karybą, pilies ir uostamiesčio istoriją. O tarp jo ir Fridricho poternos turi būti lengvos konstrukcijos jungtis, skirta apsaugoti ir sudaryti galimybę apžiūrėti XVI a. gotikinio mūro požeminio sandėlio fasadą. Šios jungties tęsinys – stoginė, dengianti eksponuojamas archeologines pilies kiemo atodangas.

Didysis bokštas – tai šešių aukštų statinys. Pagal ekspozicijų programą (autorai archeologas Vladas Žulkus ir istorikas Jonas Genys), pirmieji trys aukštai būtų skirti ekspozicinėms salėms, ketvirtas ir penktas aukštai – konferencijų salėms, šeštas aukštas – kavinei ir apžvalgos aikštei. Cokoliniame aukšte numatyta video salė. Konkursui turėjo būti pateikti statinio ir jį supančios aplinkos generalinis planas, aiškus statinio architektūrinis planinis ir konstruktyvinis sprendimas, apšvietimas ir galimybė panaudoti miesto simbolikos elementus.

Klaipėdos pilies bokšto architektūrinio sprendimo projektinių pasiūlymų konkurse dalyvavo 6 projektai, pateikti architektų iš Vilniaus, Kauno ir Klaipėdos. Nugalėtoju tapo klaipėdiškių architektų Ramūno Ato, Vaidos Atienės, Manto Daukšio ir Sauliaus Manomaičio autorinio kolektyvo projektas „Siluetas“. Su jo autoriais bus sudaryta ir projektavimo sutartis.

### Pilies bokšto siluetas – vertybė, kurią reikia saugoti

Klaipėdos piliavietė – architektūros paminklas. Autentiški bastionai, pilies sienų mūro ir pamatų liekanos, buvusios pilies erdvės yra vertybės. Nors pilis sugriauta, erdvės išliko. Jos išliko užuominose, istorinėje atmintyje, užfiksuotos dokumentuose. Pilies bokšto siluetas yra vertybė, kurią reikia saugoti ir atkurti naujame pastato tūryje.

Paklaustas apie „Silueto“ idėją, architektas, grupės vadovas Saulius Manomaitis sakė: „Mūsų komanda stengėsi, kad Didžiojo bokšto siluete atsispindėtų istorinės praeities dvasia. Būtent dvasiniai dalykai mums yra pilies siluetas ir aplinkui buvusi erdvė. Mes siekiame tai išsaugoti, kad ne tik mūsų karta, bet ir mūsų vaikai bei anūkai galėtų įsivaizduoti, kaip atrodė toji pilis... Tačiau mes nepamiršom, kad tai bus jau XXI a. statinys. Tai nebus istorinio dokumento klastojimas. Mes nedarysim dirbtinų griuvėsių. Išsaugosim erdvę, siluetą ir dvasią. Po to iš pastato padarysim superteknologinę XXI a. mašiną.“

Išties pasirinktas variantas labai gerai atspindi tą didįjį bokštą, kuris kažkada buvo piliavietėje. Be to, tai pakankamai modernu. Juk mes gyvename šiandien ir turime kažką sukurti ne praeičiai, o sau ir ateities kartoms. ■



Connecting Global Competence



Messe München

LOGISTICS  
makes it  
happen



June 4–7, 2019  
Messe München

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

**tt** transport  
logistic

the leading exhibition

## Logistics without stress



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



LITHUANIA  
KAZAKHSTAN  
GERMANY

Vilnius, tel.: +370 5 2159940, +370 685 50800, e-mail: [info@sturvalas.lt](mailto:info@sturvalas.lt)  
Almaty, tel.: +7 7272 584145, +7 747 6717911, e-mail: [tlnika@tlnika.kz](mailto:tlnika@tlnika.kz)  
Munich, tel.: +49 8105 7300043, e-mail: [info@tlnika.de](mailto:info@tlnika.de)  
[www.tlnika.com](http://www.tlnika.com) [www.tlnika.kz](http://www.tlnika.kz) [www.tlnika.de](http://www.tlnika.de)

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