Чхве Сун Киль на некоторое время остолбенел, когда его спросили, является ли пункт назначения судна Казахстаном.

Глава бюро судоходства и логистики Министерства морских дел и рыболовства должен знать, где находится Каспийское море.

Если это так, то он должен быть плохо осведомлен о размерах судна, которое может пройти через российский канал. Корейские судоходные компании никогда бы не воспользовались каналом, поэтому понятно, что он не знал о нем, но узнать о логистической системе другой страны перед встречей было вежливостью.

"Судно такого размера не может войти в Волго-Балтийский водный путь. В ближайшие пару лет суда класса 50 000 тонн смогут входить и выходить из водного пути".

Чхве Сун Киль хотел сказать, что класс в 5 000 тонн - это предел, но промолчал, потому что не хотел смущать директора.

"Понятно. Канал еще не функционирует в полную силу".

Когда он снова сказал что-то лишнее, руководитель отдела поправил его.

"Директор, это полностью функционирующий канал, по которому проходят корабли класса 5000 тонн".

"О! Правда? Это просто не поможет с логистикой".

Если бы Путин услышал его замечание, он бы поднял пистолет в сторону директора.

Чхве Сун Киль собирался встать, так как думал, что это будет пустой тратой времени, но директор поймал его.

"Господин Чхве. Вы оказали нам услугу. Я хотел бы угостить вас. Я уже забронировал ресторан, так почему бы нам не поесть вместе?".

Директор неожиданно попросил о встрече, поэтому Чхве Сун Киль отложил другие свои дела, но теперь директор незаметно попросил сходить в ресторан. Он мог быть большим авторитетом в Корее, но такая односторонняя грубость была недопустима в чужой стране.

"У меня есть план, о котором договорились заранее, поэтому я не думаю, что смогу пойти с вами. Я бы хотел поужинать с вами в следующий раз, когда у меня будет возможность".

Чхве Сун Киль отказался без колебаний, под предлогом плана.

Это было потому, что он чувствовал, что ему станет плохо, если он будет есть с высокопоставленным чиновником, полным самого себя.

Когда он уже собирался встать со своего места, менеджер отдела транспортной политики, который следовал за директором, с видом отчаяния серьезно попросил.

"Господин Чой. Я знаю, что вы заняты, но для развития вашей судоходной компании и судоходной отрасли Кореи, не могли бы мы хотя бы еще немного поговорить, даже если мы не пообедаем вместе?".

Чхве Сун Киль не смог устоять перед искренней просьбой руководителя отдела.

Только тогда директор, поняв ситуацию, поспешно попросил сесть.

Он понял, что был груб с Сун Килем, обращаясь с ним как с сотрудником местной судоходной компании, потому что у него было корейское происхождение.

"Господин Чой, я допустил ошибку, потому что вы из Кореи и должны быть знакомы с этой культурой, и попросил вас поесть вместе однобоко, не спросив. Пожалуйста, простите мою неучтивость".

"О, нет. Это моя ошибка, что я не подумал, что буду ужинать с вами после нашей сегодняшней встречи. Вы проделали весь путь в Пусан, чтобы увидеть меня, поэтому я перенесу свой план".

"Нет, пожалуйста, простите нас за то, что мы приехали с небольшим опозданием".

"В дополнение к исследованию Северного Ледовитого океана, дайте мне знать, если у вас есть что обсудить с казахской королевской семьей. Герцог сказал мне, чтобы я активно сотрудничал с Кореей в любом совместном бизнесе."

"Я не могу выразить вам свою благодарность. Герцог не забыл Корею".

"Он из Кореи, и как он может забыть о своей родине? Вот почему мы выбрали первым пунктом назначения Пусан. Это также наше королевское желание, чтобы вся логистика Дальневосточной Азии была направлена в порт Пусан".

Хотя на этот раз Чхве Сун Киль сам настоял на порте Пусан, он полностью отдал должное Юнхо.

"Это именно то, о чем мы хотели спросить. Если вы сможете сделать порт Пусан отправной и конечной точкой, это станет для нас новой возможностью выйти на новый уровень".

Если транссибирский поезд впоследствии будет соединен с Кореей, мы считаем, что порт Пусан станет лучшим в мире портом".

"Транссибирский поезд придет в порт Пусан не скоро. Все думали, что это невозможно, но герцог сдвинул с места российское правительство."

"Я очень горжусь тем, что он кореец. Я поражен тем, что он уже думал о Пусане как о логистическом центре, хотя мы не спрашивали. Если Министерство океанов и рыболовства может помочь, пожалуйста, дайте мне знать".

"В будущем мы будем чаще пользоваться портом Пусан, поэтому, пожалуйста, сделайте для нас условия, если это возможно. Это не значит, что мы хотим особых услуг. Было бы здорово, если бы о нас быстро позаботились, когда наши суда заходят и выходят из порта".

"Конечно, мы сделаем это. Мы посмотрим, сможем ли мы сделать скидку или отменить портовые сборы и другие различные платежи для казахских королевских кораблей."

***

Новость о коммерческих операциях казахских королевских судов в Северном Ледовитом океане привлекла судоходные компании по всему миру.

Это произошло потому, что королевская судоходная компания объявила, что с декабря откроет регулярный маршрут, соединяющий Роттердам, Копенгаген, Владивосток и Пусан.

Юнгхо и Касим, которые присутствовали на заседании Арктического совета в Тромсё, Норвегия, также улыбались от удовлетворения, услышав эту новость.

"Наши корабли прибыли в порт Пусан в нужное время".

"Точно. Все, кажется, завидовали, когда мы открыли коммерческий маршрут, а также стали членом-наблюдателем Арктического совета. Это все благодаря Вашему Высочеству".

Казахстан также стал государством-наблюдателем на заседании Арктического совета.

И проблемы исключительной экономической зоны и континентального шельфа, которые были проблемами Северного Ледовитого океана, были сняты.

Казахская королевская семья, которая на этот раз убедила Россию, снова оказалась в центре внимания СМИ.

Интерес к казахской царской семье еще более усилился, когда она заявила, что начнет коммерческие перевозки по арктическому маршруту, как только Казахстан получит статус наблюдателя.

Чтобы привлечь внимание грузоотправителей, королевская судоходная компания объявила, что первые два месяца не будет взимать плату за услуги ледокола. Затем начался поток звонков от грузоотправителей. Для них, вероятно, было естественным использовать маршруты, которые могли бы сократить время при меньшей стоимости перевозки.

"Премьер-министр, нам нужны выделенные доки для ледоколов во Владивостоке и Тромсё. Пожалуйста, составьте план на этот счет".

Пока не будет завершено строительство Балтийско-Белого моря, судам придется проходить через Норвегию, поэтому в этих регионах необходим порт для стоянки ледоколов.

"Тогда я буду добиваться сотрудничества от правительств".

"Да, пожалуйста, сделайте это. Мне всегда было неприятно отнимать работу у кабинетных министров, но я рад, что для правительства есть работа."

"Ваше Высочество разработали ее, и члены кабинета должны закончить ее. Они очень гордятся королевской семьей, и их моральный дух высок".

Касим и другие министры были впечатлены достижением королевской семьи на этот раз. Не было других стран, которые могли бы убедить Россию, но королевская семья решила все проблемы для Арктического совета, убедив Путина. Ни одной стране еще не удавалось развязать закрученный узел в Северном Ледовитом океане.

"Скоро у нас будут тонны заказов на доставку. Для того чтобы все это организовать, есть много национальных вопросов, таких как использование портов в других странах, но у правительства Казахстана нет Департамента политики океанских перевозок. Не могли бы вы проконсультироваться с членами кабинета министров, чтобы рассмотреть этот вопрос и придумать новый департамент?".

По приказу Юнхо лицо премьер-министра Касыма просветлело.

Увеличение числа правительственных министерств означало повышение статуса премьер-

министра. Роль правительства снижалась по мере того, как оно передавало связанных с правительством чиновников в частный сектор.

"Насколько большим вы бы хотели его видеть?"

"Разве не должен быть департамент на уровне министра для участия в Арктическом совете?".

"Мы создадим новый департамент, как только вернемся домой".

"

Чиновники из корейского министерства морских дел и рыболовства приезжают, чтобы испытать Арктический путь, так что вы могли бы получить от них помощь."

"Отлично. У нас неразрывные отношения с Кореей, так что мы можем ориентироваться на них".

Океаническая политика Кореи началась в 1960-х годах и имела большой опыт преодоления многих неудач, так что было чему поучиться. Южная Корея также является страной, которая будет использовать большинство арктических морских путей, поэтому совместная работа даст большой синергетический эффект.

"Ваше Высочество. Были жалобы по поводу единственного участия Испании в проекте расширения Балтийско-Белого моря, но рассматриваете ли вы возможность привлечения дополнительных компаний?"

"Россия также намерена сама управлять каналом. Я думаю, что российское правительство уже поняло, что в будущем оно будет получать огромные доходы от платы за проезд по каналу. Это очевидно, раз оно просит 50 процентов акций".

"Расширением занимается наша королевская семья и испанская компания, но, похоже, Россия получает только бесплатную поездку".

"Это не обязательно так. Канал принадлежит России. Скорее, мы находимся в выгодном для нас положении. Если бы Россия могла себе это позволить, она бы не возражала против прямого строительства".

Поскольку канал может сократить расстояние на 4 000 километров по сравнению с круговым движением вокруг Скандинавского полуострова, а также учитывая стоимость и время, каждая судоходная компания не возражала бы против дорогих пошлин.

Поскольку Балтийско-Беломорский канал был более привлекательным, чем Транссибирская магистраль, ACS в Испании также настаивала на самостоятельном участии.

Причина, по которой канал, которым раньше пользовались только отечественные суда и российский флот, был открыт для всех, заключалась в экономической эффективности. Экономическая логика открыла важный в военном отношении канал. Россия так нуждалась в иностранной валюте.

"Вместо этого наша царская семья оплачивает только 40 процентов стоимости строительства, а доля участия такая же, как у Испании. Это возможно только потому, что российское правительство благосклонно к нам".

Испанская корпорация ACS стремилась занять как можно большую долю в Балтийско-Беломорском канале.

Она получила 25 процентов прав на эксплуатацию канала и согласилась оплатить 60 процентов стоимости строительства при условии своего единоличного участия.

Юнгхо получил 25 процентов прав при условии, что оставшиеся 40 процентов будет оплачивать королевская семья.

Бизнес контейнерного терминала, являющегося логистической базой, также имел такие же условия, поэтому Youngho с радостью принял их.

"Я и не думал, что глобальные компании способны на такое. Они инвестируют миллиарды долларов без всяких колебаний".

"Глобальные компании обладают лучшей инвестиционной мощью, чем многие страны. У многих компаний есть десятки миллиардов долларов наличными".

"Но это не сравнится с нашей королевской семьей. Трудно самостоятельно определить стоимость золотого рудника, которым вы владеете, Ваше Высочество".

Казахский народ, как и Касым, очень гордился активами, которыми владела королевская семья.

Разве мог бы Казахстан за короткое время поднять свою обороноспособность до уровня передовых стран без наличных активов королевской семьи?

По мере укрепления его обороноспособности люди перестали бояться Китая и России.

Когда беспокойство населения было снято, оно вскоре превратилось в повышение производительности и трамплин для экономического роста.

http://tl.rulate.ru/book/27517/2191055