

# JURA

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE 国际商业杂志  
МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ  
TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS  
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Investing into the Future:

## Is This the Century of Asia?

Continuing Growth of the Central German Logistics

### Hub of Saxony-Anhalt Industry and Transport

Market Gather for Autumn Events

Vienišas medis dykumoje

Lithuanian Marine Business and Transport

Indicators Flourish, but **INCREASING**

### Competition Calls for New Solutions

## Investing in the Port of Tomorrow

投资未来：亚洲世纪？

萨克森 - 安哈特州德国

中部物流枢纽继续发展壮大

ОДИНОКОЕ ДЕРЕВО В ПУСТЫНЕ

投资港口  
投资港口

### 所有数字为新丝绸之路扬帆起航

Investicijos ateities uostą  
Инвестиции в будущее: начало века Азии?

Центральногерманский логистический комплекс Саксонии-Анхальт продолжает расти

Показатели морского бизнеса и транспортной индустрии Литвы

обнадеживают, однако растущая конкуренция вынуждает искать новые возможности

Investicijos ateitį: Azijos amžiaus pradžia?

Lietuvos jūros verslo ir transporto industrijos rodikliai džiugina, tačiau stiprėjanti konkurencija verčia

ieškoti vis naujų galimybių

В порт завтрашнего дня  
Инвестирование

Все цифровые паруса направлены на **Новый шелковый путь** Саксонии-Анхальто центральных Германии логистической промышленности и транспорта

Visos skaitmeninės burės nukreiptos į **Naująjį šilko kelią**

Participants of **Maritime**

## Industry and Transport

Market Gather for Autumn Events

All Digital Sails Set for **the New Silk Road**  
沙漠里的一棵孤树

海事行业及物流市场的参与者于秋季活动汇聚一堂

Осенние мероприятия сплотят участников морской индустрии и транспортного рынка





MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP



- Cargo handling
- Storage
- Forwarding
- Towage services

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

J. Zauerveino Str. 18, LT-92122 Klaipeda, LITHUANIA

Tel. + 370 46 399101. Fax + 370 46 399066

E-mail: [info@klasco.lt](mailto:info@klasco.lt)

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

**Representatives of the magazine:**

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

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

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

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

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

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

**Illustrations:**  
Vytas Karaciejus, Valdemaras  
Manomaitis, Paulė Dragūnevičiūtė,  
Antonina Džežulskaitė. The magazine  
used photos from Klaipėda State  
Seaport Authority, Ministry of Regional  
Development and Transport of Saxony  
Anhalt, SEB Bank, ESPO.

**Cover:**  
Ingrida Ramanauskienė

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

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

**Circulation of 4 000 copies**

## CONTENTS • 內容

### 2 PUBLISHER'S WORD

Investing into the Future:  
Is This the Century of Asia?

#### 编者寄语

投资未来：亚洲世纪？

### 4 EXCLUSIVE INTERVIEW

Continuing Growth of the  
Central German Logistics  
Hub of Saxony-Anhalt

#### 独家专访

萨克森 - 安哈特州德  
国中部物流枢纽继续  
发展壮大



### 8 OVERVIEW

Participants of Maritime  
Industry and Transport  
Market Gather for Autumn  
Events

#### 概述

海事行业及物流市场  
的参与者于秋季活动  
汇聚一堂

### 12 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSSES

Lithuanian Marine Business  
and Transport Indicators  
Flourish, but Increasing  
Competition Calls for New  
Solutions

#### 市场·分析·预后

立陶宛海事商业和运  
输指标蓬勃发展，但日  
趋激烈的竞争呼唤新  
的解决方案



### 20 INTERNATIONAL EVENTS

*Transport Logistic China:*  
All Digital Sails Set for the  
New Silk Road

#### 国际活动

亚洲物流双年展：所有  
数字为新丝绸之路扬  
帆起航



### 26 INTERNATIONAL EVENTS

Investing in the Port of  
Tomorrow

#### 国际活动

投资明日港口



### 30 ART AND BUSINESS SYNERGY

A Lonely Tree in the Desert

艺术与商业的协同作  
用

沙漠里的一棵孤树





# INVESTING INTO THE FUTURE: IS THIS THE CENTURY OF ASIA?

The Silk Road, digitisation, decarbonisation, diversification, green shipping, sustainable, smart, innovative, blue and green economics, alternative technology, clean future, ecology, environmental protection and saving – these are the most popular keywords at international event agendas today.

The ambitious goals in the field were discussed at SMM, one of the largest events of maritime industry. The International Maritime Organisation (IMO) has announced strategic target of reducing the amount of greenhouse gas from the global shipping by half before 2050 and to achieve the goal of zero CO<sub>2</sub> (carbon dioxide) emissions by 2100. However, before that the global shipping will have to fit under the 'sulphur cap': all ocean-going ships will have to use fuels that contain no more than 0.5 per cent sulphur. Although shipping is already regarded as one of the most environmentally-friendly types of transport, constituting only 2.2 per cent of the global CO<sub>2</sub> emissions, according to the IMO convention, the demand to achieve the 0.5 per cent cap by 2020 will be applicable to approximately 70 thousand vessels and their owners will have to take cardinal investment decisions.

During the annual conference in Rotterdam, focusing on Investing in the Port of Tomorrow, the European Sea Port Organisation (ESPO) emphasized that the demand for investments into the European ports and their infrastructure is huge. The ports want and are ready to invest into projects that generate added value and take up challenges, such as cutting CO<sub>2</sub>, promoting sustainability and digitisation.

'The development of the Single European Market required the elimination of a range of barriers to trade. Nowhere is this more evident than in Europe's seaports where the work to create a level playing pitch has been a project of decades. In recent years, however, there has been a range of inter-related EU policy initiatives which have largely created the level playing pitch in the port sector. As a result, seaports are now in the position to fully realise their potential and maximise their contribution to the prosperity of people and communities throughout the EU. Central to this change has been the increased focus on ports as commercial entities with increased financial autonomy in most cases,' says Eamonn O'Reilly, Chairman of the European Sea Port Organisation.

It is crucial to ensure that ports take up 'the right' projects. The Baltic Port Organisation (BPO) will continue to develop this topic further at the conference in Szczecin.

From the major international tribunes various important topics continue to resonate at regional discussions and expert insights in individual countries.

According to Thomas Weibel, Minister for Regional Development and Transport of Saxony-Anhalt, this federal region, being the fastest-growing logistics hub and the gate to the East, aims to shape the internal multi-modal transport flows in German ports on the basis of sustainable development. The Hafenhinterland conference, organised by the Ministry of Transport in Dessau-Rosslau, discussed future perspectives in developing the region of Saxony-Anhalt as a logistics hub for multi-modal rail, road, sea and air transport. The connections between the federal region and the Chinese New Silk Road could be interesting and useful not only for this region or Germany, but also the European Union and the development of international logistics chains.

The New Silk Road, connecting Asia and Europe is interesting to both continents. The scale of direct rail freight forwarding between China and Europe has recently been rapidly increasing. Western Europe launching more and more new lines. The majority of cargo moves along the Ukrainian-Belarusian border, which continues to jam, thus Lithuanian Railways and the port of Klaipėda have a great opportunity to remind about themselves and encourage shifting of the flow of such cargo through Lithuania and the seaport that has been taking the lead among the ports of the Baltic states in terms of cargo handling.

The majority of business subjects have turned their heads towards the Belarusian-Chinese project – the Great Stone industrial park, developed near Minsk. The park should see the launch of its production processes after the completion already next year, which also means new cargo transportation opportunities that will undoubtedly become a subject of some competition.

The hopes for prosperity, linked to China and other Asian markets, kindled by European business entities, are not without a reason. Similar conclusions were offered by economic and financial experts, analysing the dynamics of global economy, who keep mentioning the end of the long-term domination of the West and transformations in the global consumption markets.

According to a report, recently released by Euromonitor International, provider of strategic market research and data analysis, in 2013 China overtook the USA in terms of GDP measured at Purchasing Power Parity (PPP) with the aim to become the largest economy in the world. By 2030 the top three economies in terms of the GDP measured at PPP will be China, the USA and India. It is predicted that the Asian and Pacific region, actively developing advanced economics, will constitute more than 50 per cent of the global GDP growth during 2018 and 2030. This shift in the economic power will undoubtedly shape the global megatrends as well. According to Euromonitor International analysts, should the current economic basic tendencies be implemented, this could be the century of Asia as the region is set to become the backbone of the world's economy and these global economic trends should be taken into account while developing long-term strategies for the future.

Sincerely Yours,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of the magazine

# 投资未来：亚洲世纪？

丝绸之路、数字化、脱碳、多元化、绿色航运、可持续、智能、创新、蓝绿经济、替代技术、清洁未来、生态、环境保护和储蓄——这些是当今国际活动议程中最受欢迎的关键词。

该领域雄心勃勃的目标在海事行业最大的活动之一SMM活动上得到讨论。国际海事组织（IMO）宣布了在2050年之前将全球航运温室气体减少一半的战略目标，并实现到2100年二氧化碳排放量为零的目标。然而，在此之前全球航运将必须符合“硫帽”：所有远洋船只必须使用硫含量不超过0.5%的燃料。虽然航运已被视为最环保的运输类型之一，仅占全球二氧化碳排放量的2.2%，但根据国际海事组织公约，到2020年实现0.5%的上限要求将适用于近似7万艘船只，并且其船主将不得不做出重大的投资决定。

在鹿特丹举行的年度会议期间，欧洲海港组织（ESPO）强调投资欧洲港口及其基础设施的投资需求巨大。港口希望并准备投资于能够产生附加值并应对挑战的项目，例如减少二氧化碳，促进可持续性和数字化。

“单一欧洲市场的发展需要消除一系列贸易壁垒。这一点在欧洲的海港中更为明显，在那里创造公平竞争的工作已经是几十年的项目。并且近年来，出现了一系列相互关联的欧盟政策举措，这些举措在很大程度上创造了港口部门的公平竞争。因此，海港现在能够充分发挥其潜力，并最大限度地地为整个欧盟的人民和社区的繁荣做出贡献。这种变化的核心是越来越多地关注港口作为商业实体，在大多数情况下财务自主权增加。”欧洲海港组织主席 Eamonn O'Reilly 说。

确保港口采用“正确”的项目至关重要。波罗的海港口组织（BPO）将继续在什切青的会议上进一步深入这一主题。

从主要国际平台来看，各个重要议题继续在各个国家区域讨论和专家见解中产生共鸣。



萨克森 - 安哈特州地区发展和交通部长 Thomas Weibel 表示，这个联邦地区是增长最快的物流枢纽和通往东方的大门，旨在塑造德国港口内部基于可持续发展的多式联运流量。由德萨芮罗交通部组织的德国腹地会议讨论了萨克森 - 安哈特地区作为多式铁路、公路、海运和空运的物流枢纽发展的未来前景。联邦地区与中国新丝绸之路之间的联系不论对该地区还是德国，甚至对欧盟和国际物流链的发展都有非凡的意义和作用。

连接亚洲和欧洲的新丝绸之路对两大洲都很有意义。随着西欧推出越来越多新线，中欧直航货运规模近来迅速增加。大部分货物沿乌克兰 - 白俄罗斯边境移动，继续着交通堵塞状况，因此立陶宛铁路和克莱佩达港有很好的机会提醒自己并鼓励货主，通过立陶宛和已经到过的、在货物处理方面处于波罗的海国家港口领先地位的海港转移这些货物流量。

大部分商业主题都转向白俄罗斯 - 中国项目 - 明斯克附近开发的大石工业园区。园区应该在明年完工后看到其生产流程的启动，这也意味着新的货物运输机会无疑将成为一些竞争的主题。

与欧洲商业实体联合起来的中国和其他亚洲市场相关的繁荣希望并非没有道理。经济和金融专家提供了类似的结论，分析了全球经济的动态，他们不断提到西方长期统治的终结和全球消费市场的转变。

根据战略市场研究和数据分析提供商 Euromonitor International 最近发布的报告，2013年中国以购买力同等（PPP）衡量的 GDP 超过美国，旨在成为世界上最大的经济体。到2030年，以购买力同等计算的 GDP 的三大经济体将是中国、美国和印度。据预测，积极发展先进经济学的亚太地区将占2018年和2030年全球 GDP 增长的50%以上。经济实力的这种转变无疑也将影响全球大趋势。根据 Euromonitor International 分析师的说法，如果目前的经济基本趋势得以实施，这可能是一个亚洲世纪，因为该地区将成为世界经济的支柱，在制定长期战略时应为将来考虑这些全球经济趋势。

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



# Continuing Growth of the Central German Logistics Hub of Saxony-Anhalt



Thomas Weibel has been the Minister of Regional Development and Transport for the federal state of Saxony-Anhalt since 2011. Before the fall of the Berlin wall, he studied electronic equipment engineering at Dresden Technical University, graduating with a diploma in engineering. In 1990, he was elected as a member of the state parliament of Saxony-Anhalt. Before he was appointed as the Minister, Thomas Weibel was a District Administrator for the District of Wolmirstedt, the District of Ohre and most recently, the District of Börde.

As a logistics hub and the 'gateway to the east', the Central German federal state of Saxony-Anhalt wants to shape the multimodal transport movements in the hinterland of the ports of Germany on a sustainable basis. The Hafenhinterland Conference, which takes place in Saxony-Anhalt on 6–7 September 2018, is set to address this topic with the title of 'Multimodal Logistics Hub Saxony-Anhalt'.

In an interview, Thomas WEBEL, Minister for Regional Development and Transport in Saxony-Anhalt, discusses the strengths and the potential of the region, as well as the challenges for the future.

## Minister Weibel, what are the key topics of the Hafenhinterland Conference 2018 in Saxony-Anhalt?

The focus of the conference will be on linking the different transport modes, their strengths and their potential. It will address the future ideas for fulfilling the requirements of the logistics region of Saxony-Anhalt with regards to multimodal transport by rail and road, as well as by sea and by air. Discussions will focus on the links of our federal state with the New Silk Road and the associated challenges, as well as Saxony-Anhalt's central location in the European Union and also ideas for the future within Germany itself. In addition to that, we will tackle the topics of decarbonisation and digitalisation of freight transport, not to mention multimodality.

## What factors make Saxony-Anhalt a logistics hub?

First of all, its transport infrastructure: the federal state is exceptionally well-connected, with more than 11,000 kilometres of roads, approximately 3,100 kilometres of railway lines, seven rail hubs, the second biggest cargo airport in Germany at Halle/Leipzig, the central train formation facility in Halle, almost 600 kilometres of navigable, modern inland waterways, as well as 18 ports and freight terminals. In recent years, this infrastructure has been systematically renewed, expanded and upgraded. Since 2000 the transport volume has more than doubled in the area of rail freight transport alone, and currently stands at 30.4 million tonnes. In particular, we have invested a lot of money in the upgrading and construction of three railway junctions to make rail transport more attractive to customers and make things run more smoothly at the heavily used nodes.

**What is the role of shipping?**

Saxony-Anhalt occupies a key position within the process of European integration. Three of the six corridors of the trans-European transport network (TEN-T) that run through Germany pass through our federal state: the North-Baltic Sea, the Scandinavia-Mediterranean, and the Orient-Eastern Mediterranean. These corridors form a part of the core network of the multimodal transport project TEN-V, which aims to improve cross-border transport within the EU. In 2017, some 21.9 million tonnes of goods were handled by inland shipping traffic in the Elbe area alone.

**Is it true, however, that the key focus of freight transport remains on road transport?**

That's right. All of the motorway routes in Saxony-Anhalt are either new or have been completely renovated after 1990 to make our bridge structures (in contrast to those in many regions of Germany) also suitable for heavy goods transport. In addition to that, there's also the comparatively low number of traffic jams in our federal state. Two motorways connect the key east-west and north-south destinations, such as the Ruhr region, with links to Western Europe, as well as Eastern and Southern Europe. The Czech Republic and southern Poland are also easily accessible thanks to an extended route. All in all, businesses in our federal state benefit from the optimum conditions for efficient logistics management.

**Freight traffic is set to increase worldwide. Is Saxony-Anhalt equipped for this development?**

Yes, Saxony-Anhalt is exceptionally well-prepared for it. With an average annual turnover of three billion Euros in recent years, the logistics industry in our federal state has established on a consistently high level. According to the Maritime Transport Forecast for 2030, over the next ten years or so, the total turnover of the North and Baltic Sea ports is set to increase by 2.8 per cent and reach 468 million tonnes. According to the German Association of Maritime Ports, however, the port hinterland traffic is already reaching its capacity limits. That's why locations such as Hamburg rely strongly on transport-spanning logistics chains to transport the growing intercontinental flows of goods to the European hinterland. This is an area in which Saxony-Anhalt has made consistent efforts to create a high performing basis in the years since 1990: the key ports on the Mittellandkanal and the river Elbe now offer favourable trimodal connections for the transportation of heavy cargoes and bulk goods. Our transport routes offer sufficiently-developed facilities so as to cushion the capacity deficiencies at the German maritime ports. Transporting the huge volumes of goods from these ports remains a major challenge, however. To this end, our federal state – also in cooperation with other federal states – is currently developing the necessary solutions.

**What kind of solutions are these?**

By 2030, our federal state is planning to invest another two billion Euros in its transport infrastructure together with the German federal government. We attribute particular importance to supporting environmentally-friendly modes of transport. Our objective is to move an increased transport volume onto our railways and waterways. A major step has already been taken with the construction of the train formation facility in Halle, the only of its kind in Eastern Germany and the most modern in Europe. Up to 2,400 railway wagons will be dispatched there on a daily basis, setting off for South Eastern Europe or even as far afield as China. In addition, we want to bring more cargo onto the river Elbe. The 'Elbe 4.0' study has demonstrated how inland shipping transport can be strengthened with the digitalisation of the Elbe corridor. Smaller projects are also promising, however – for example the 'Watertruck plus' project. On this basis, a Belgian team has developed a smart concept for small motorised or non-motorised barges which is particularly suitable for transporting goods on smaller-scale waterways. In short, the traffic finds its own way. And above all else, Saxony-Anhalt wants to ensure that this traffic travels more frequently by rail or water!

**Thank you for the conversation.**  
Prepared by JÜRA MOPE SEA

**萨克森 - 安  
哈特州德国  
中部物流  
枢纽继续  
发展壮大**

**Thomas Webel** 自 2011年以来一直担任萨克森 - 安哈特联邦州的地区发展及交通部长。在柏林墙倒塌之前,他在德累斯顿技术大学学习电子设备工程,并获得工程学文凭。1990年,他当选为萨克森 - 安哈特州议会议员。在他被任命为部长之前,Thomas Webel 是 Wolmirstedt 区, Ohre 区, 以及新近管理的 Börde区的区域行政长官。

**Webel部长, 2018年在萨克森 - 安哈特州举行的海港腹地会议的主要议题是什么?**

会议的重点是将不同的运输方式、优势和潜力联系起来。它将讨论未来的想法,以满足萨克森 - 安哈特州物流区域在铁路和公路,海上和空中多式联运方面的要求。将讨论我们联邦州与“新丝绸之路”的相关联系以及相关的挑战,以及萨克森 - 安哈特州在欧盟的中心位置,以及德国内部未来的想法。除此之外,脱碳和货运的数字化,更不用说多式联运,也将成为关键主题。

**什么因素使萨克森 - 安哈特州成为物流枢纽?**

首先,它的交通基础设施:联邦政府连接得非常好,有超过11,000公里的公路,大约3,100公里的铁路线,7个铁路枢纽,德国哈雷/莱比锡第二大货运机场,在哈勒的中央火车编队设施,近600公里的通航现代内陆水道以及18个港口和货运站。近年来,这一基础设施得到了系统的更新、扩展和升级。仅在铁路货运领域,自2000年以来的运输量增加了一倍以上,目前为3040万吨。特别是,我们在三个铁路枢纽的升级和建设上投入了大量资金,使铁路运输对客户更具吸引力,并使得在大量使用的连接处运行更加顺畅。

**航运有何作用?**

萨克森 - 安哈特州在欧洲一体化进程中占据重要位置。穿越德国的跨欧洲运输网络(TEN-T)的六条走廊中的三条穿过我们的联邦州:北方 - 波罗的海,斯堪的纳维亚 - 地中海和东方 - 地中海。这些走廊是多式联运项目TEN-V核心网络的一部分,旨在改善欧盟内部的跨境运输。2017年,仅在易北河地区就有大约2190万吨货物通过内陆航运来处理。



作为物流枢纽和“通往东方的门户”，德国中部萨克森 - 安哈特联邦州希望在可持续的基础上塑造德国港口腹地的多式联运。以“萨克森 - 安哈特州多式联运物流中心”为标题的海港腹地会议，将于2018年9月6日至7日在萨克森 - 安哈特州举行，届时会议将讨论这一主题。在接受采访时，萨克森 - 安哈特州地区发展及运输部部长Thomas WEBEL讨论了该地区的优势和潜力以及未来的挑战。

#### 然而，货运的关键焦点仍然是公路运输吗？

就是的。萨克森 - 安哈特州的所有高速公路路线都是新建的，或者在1990年后经过全面翻修，因此与德国许多地区相比，我们的桥梁结构也适合重型货物运输。除此之外，我们联邦州的交通堵塞数量相对较少。两条高速公路连接着东西和南北的主要目的地，如鲁尔区，连接西欧以及东欧和南欧。由于延伸路线，捷克共和国和波兰南部也很容易到达。总而言之，我们联邦州的企业可以从有效物流管理的最佳条件中受益。

#### 全球货运量将增加，萨克森 - 安哈特州是否适合这一发展？

是的，萨克森 - 安哈特州为此做了非常好的准备。近年来，我们的联邦州物流业平均每年营业额达30亿欧元，并且始终处于高水平。根据2030年的海运预测，在未来十年左右，北部和波罗的海港口的总营业额将增加2.8个百分点，达到4.68亿吨。然而，据德国海上港口协会称，港口腹地交通已达到其容量极限。这就是为什么像汉堡这样的地区强烈依赖跨越运输的物流链，来将不断增长的洲际货物流输送到欧洲腹地。这是萨克森 - 安哈特州自1990年以来一直致力于创造高性能基础的一个领域：中德运河和易北河的主要港口现在为重型货物和散装货物的运输提供有利的三联连接。我们为运输路线提供足够发达的设施，以缓解德国海港的能力不足。然而，从这些港口运输大量货物仍然是一项重大挑战。为此，我们联邦州——也与其他联邦州合作——目前正在制定必要的方法。

#### 这些是什么方法？

到2030年，我们联邦州将与德国联邦政府一起再投资20亿欧元用于其运输基础设施。我们特别重视支持环保型运输方式。我们的目标是将增加的运输量转移到我们的铁路和水路上。在哈勒建造火车编队设施已经迈出了重要一步，这是德国东部唯一的此类设施，也是欧洲最现代化的设施。每天将派遣多达2,400辆铁路货车前往东南欧，甚至远至中国。此外，我们希望在易北河上运送更多货物。“易北河4.0”研究表明，随着易北河走廊的数字化，内陆航运可以得到加强。然而，较小的项目也很有希望——例如“水卡加”项目。在此基础上，比利时团队为小型机动或非机动驳船开发了一种智能概念，特别适合在较小规模的水道上运输货物。简而言之，交通找到了自己的方式。最重要的是，萨克森 - 安哈特州希望确保这种交通更频繁地通过铁路或水路进行！

#### 感谢您参加访谈。

JŪRA MOPE SEA 编制





# INTERMODAL EUROPE 2018



Organised by  
**informa**  
exhibitions

Follow us on



**6-8 NOVEMBER 2018** | ROTTERDAM AHOY



## YOUR PLATFORM IN EUROPE TO MEET THE GLOBAL CONTAINER INDUSTRY

Bringing together professionals from the following areas:

Cold Chain Management  
and Storage

Container Leasing

Finance / Private  
Equity

Freight Forwarding  
/ NVOCC

Rail Freight

Container Trading  
and Resale

Transport  
and Logistics

One Belt  
One Road

Tank and Special  
Containers

Shippers /  
Cargo Owners

Shipping Lines /  
Carriers

Smart Shipping

Container Manufacturers  
and Components

Container Repair,  
Modification and Conversion

Ports

For more information, please call +44 (0)20 7017 5112

[www.intermodal-events.com](http://www.intermodal-events.com)

**REGISTER NOW**

2017 • 2 • JURA • MOPE • SEA | 7



# PARTICIPANTS OF MARITIME INDUSTRY AND TRANSPORT MARKET GATHER FOR AUTUMN EVENTS

The intensive and interesting season of autumn events starts already on the first days of September.

The beginning is marked on 4–7 September with the huge SMM fair of maritime industry, organised every two years by Hamburg Messe, featuring 2200 participants and more than 50 000 visitors from all over the world. On 5 September Finnish Waterway Association invites to a seminar-cruise on Saimaa Canal. On 6–7 September representatives of the Baltic ports will gather to the annual BPO conference, hosted in Szczecin, Poland. During the same days Kaliningrad is hosting the International Baltic Transport Forum, and the interested experts of logistics will gather to Dessau-Rosslau (Germany) to discuss the perspectives of the Saxony-Anhalt Logistics Centre. Then, a few days later, on 18–20 September, the transport and logistics representatives will meet at the traditional TransKazakhstan exhibition, which takes place in Almaty this year. On 25–27 September the action returns from Asia to Europe with the 2nd Baltic Sea Ports & Shipping 2018 conference, taking place in the Latvian capital of Riga, organised by Transportevents. On 26–27 the attention focuses on the Trans Baltica 2018 international conference in Saint Petersburg, Russia, and on 26–28 – the international Baltic Sea transport forum and TransExpo exhibition in Odesa, Ukraine.

And then October comes, with its traditional transport week, which begins on 2 October in Minsk, the capital of Belarus. On 9–11 October we return to Saint Petersburg for the Russian port conference, followed by a longer trip to the Chinese city of Shenzhen and the 13th international transport and logistics fair on 11–13 October, while on 23–24 all interested

are invited to the 15th Trans Middle East 2018 international event, taking place in Aqaba, Jordan.

On 6–8 November Rotterdam, the largest container handling centre, will host its traditional Intermodal Europe 2018 and at the same time Warsaw, the capital of Poland, will invite to Trans Poland 2018 transport and logistics exhibition. A week later, on 14–16 November, visitors of Trans Uzbekistan 2018 will be welcomed in Tashkent, the capital of Uzbekistan, as well as at Logitrans annual exhibition, successfully established by Messe Munich in Istanbul, Turkey. On 27–29 November the 20th Intermodal Africa will invite to Accra, Ghana, while the railway and airport experts will spend the same days at the 10th international AirRail conference and GARA awards, taking place in London, UK. On 28–30 logistics representatives will meet at the International Supply Chain and Smart logistics Expo in Chengdu, China.

And that is far from all of the events, organised for the participants of maritime industry, transport and logistics in the three months of autumn.

Lithuanian maritime industry and transport sector will send their delegations to the majority of these events too. In some of them the sector is introduced as a whole, in others – features individual companies or representatives and speakers, making presentations at conferences.

*JŪRA MOPE SEA* international business magazine maintains partnership ties with these events in one way or another, participating at most of them, if possible.

What achievements can Lithuania, celebrating 100th anniversary of its restored statehood, show the international audience of professionals?

## Lithuania strengthens positions in the transport sector

According to the Lithuanian Ministry of Transport and Communications, the results of the first half of the year show a successful growth of the country's transport sector.

'The tendencies are optimistic – Lithuanian transport companies do increasingly better in establishing their positions in the EU and CIS markets showing advanced activity and long-term strategies. State companies – Lithuanian railways, airports and Klaipėda seaport – show rapidly growing results as well, and these are one of the best achievements in the Baltic States,' says Rokas Masiulis, Minister of Transport and Communications of the Republic of Lithuania.

In the first quarter alone, the exports of Lithuanian transport services increased by 19.7 per cent, compared to the same period in 2017. The exports to all major markets for the country's transport services continued to show growth: Germany – 34 per cent, Russia – 16 per cent, France – 18 per cent,

Denmark – 7.3 per cent, Belarus – 57 per cent. The exports of these services increased to other European countries as well: United Kingdom – 27 per cent, Austria – 26 per cent, the Netherlands – 25 per cent.

Comparing these results with that of the first half of the previous year, preliminary calculations show that the volumes of freight forwarding by land increased by 15.4 per cent (up to 73.3 million tonnes), featuring 18 per cent (46.1 million tonnes) by roads and 11.1 per cent (27.2 million tonnes) by rail.

Strengthening positions of the Lithuanian freight forwarders by road are signified by the procurement of new cargo transport vehicles, which, according to ACEA data, is the fastest-growing in the entire European Union with Hungary taking the second place. This year the improvement of road infrastructure has been allocated 440.6 million Euros of the funds from the Road Maintenance and Development Programme, 63.1 million Euro should also come from the EU funds. The largest investment projects currently implemented include the modernisation of Via Baltica highway, reconstruction of other major and regional roads, the overhead in the road Šilutė-Rusnė, as well as gravel road paving works.

## Rail Baltica and electrification on the way

Compared to the first half of 2017, the amount of passengers taking the railway in January-June this year increased by 5.5 per cent, and the amounts of freights – by 11.1 per cent. The volumes of transit freight increase as well: through Klaipėda – 12 per cent, to Kaliningrad Oblast – 31 per cent. In the future the volumes of freight should be boosted by long-term agreements that the Lithuanian Railways has signed with the Polish PKP Cargo, regarding freight forwarding to Białystok and Elk, with the Belarusian companies Belaruskalij and Grodno-Azot regarding transportation of chemical and mineral fertilisers, as well as with AB Akmenės Cementas, which uses the railway to carry approximately 1 million tonnes of its production. This year this company had a concrete handling terminal, built at the port of Klaipėda, with hopes for increasing volumes of cement exports through the port.

The state company, which manages Lithuanian Railways is planning a significant increase of investments in the near future. According to the approved long-term strategy, the portfolio of investments into infrastructure should exceed 5 billion Euro by 2030. The value of infrastructural procurements, announced this year alone, exceeds 0.5 billion Euro.

The majority of the funds will be allocated for the Rail Baltica, also the electrification of the railway line to Klaipėda and other works.

### 407 million Euro of investments at the port – a significant boost for growth

During the first half of this year, compared to the same period in 2017, the handling volumes at the state port of Klaipėda and Būtingė terminal increased by 6.7 per cent (to 26.7 t). The amount of cargo handled at the port of Klaipėda was 22.2 million t (7.6 per cent more) and in Būtingė terminal – 4.5 million t (2.4 per cent more). The results at the port of Klaipėda were mostly influenced by record-breaking container handling volumes, which increased by 40.2 per cent. These results are far ahead of the nearest Baltic ports – Riga, Tallinn and Kaliningrad, where the container growth during the same period reached 4-8 per cent.

In 2018-2021 Klaipėda State Seaport Authority is planning to make 407 million Euro investments, where more than 70 per cent (293 million Euro) are planned for the construction and reconstruction of quays and piers, 18 per cent (73 million Euro) – port and quay dredging works. According to the long-term port activity indices, investments into the port's infrastructure are the major reason for the growth of cargo flows. For example, in 2001-2017 the fixed assets of the Seaport Authority have grown by 2.5 times, creating conditions for appropriate increase in the handling results from 17.2 million tonnes in 2001 to 43.17 million tonnes in 2017. Having completed the planned investment projects, the Seaport Authority is planning to achieve 100 million tonnes before 2040.

### Airports improve infrastructure

In the period of January-June this year Lithuanian airports saw an increase in the numbers of passengers and freight serviced, compared to the same period in 2017. The most achievement is attributed to Vilnius Airport. The passenger flows at Lithuanian airports increased by 15.5 per cent (to 2.95 million), with the best results – an increase of 16.6 per cent or 2.33 million passengers) – achieved at Vilnius Airport. The amount of cargo, brought to Lithuania by air, increased by 16.3 per cent with the largest growth – 18 per cent – achieved at Vilnius Airport as well.

Rapid growth of investments is expected by the state company, managing the Lithuanian international airports as well. According to the company's data, the investments made into the country's airports in Vilnius, Kaunas and Palanga in 2016-2017 were 31.5 million Euro and the investments planned for 2018-2020 should reach 85.8 million Euro. Some of the largest-scale works include the construction of a multi-storey parking lot at Vilnius Airport, the reconstruction of the platform and the runway in Palanga Airport, as well as the reconstruction of the departure terminal of Vilnius Airport.

Information of JŪRA MOPE SEA and the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania

# 海事物流的参与者秋季活动聚会一堂

密集又有趣的秋季活动在九月的最初几天开启。

9月4日至7日,由汉堡展览公司举办的两年一届的大型海事行业 SMM 展览会的开始,标志有来自世界各地的2200名参与者与5万多名参观者。9月5日,芬兰航道协会邀请参加赛玛运河的研讨会。9月6日至7日,波罗的海港口的代表将聚集在波兰什切青举办的年度 BPO 会议。在同一天,感兴趣的物流专家将聚集到德萨芮罗(德国),讨论萨克森-安哈特物流中心的观点。然后,几天后,即9月18日至20日,运输和物流代表将参加今年在阿拉木图举行的传统的过境哈萨克斯坦展览。9月25日至27日,该行动从亚洲返回欧洲,第二届波罗的海港口和航运2018年会议在拉脱维亚首都里加举行,由物流活动单位组织。26日至27日,人们的注意力集中在俄罗斯圣彼得堡的 201波罗的大陆运输国际会议,以及26-28-乌克兰敖德萨的国际波罗的海运输论坛和物流展示展览会。

然后10月带着她传统的物流周到来,从10月2日开始在白俄罗斯首都明斯克开始运输。10月9日至11日,我们返回圣彼得堡参加俄罗斯港口会议。10月11日至13日,我们将有更长的旅程到中国城市深圳参加第13届国际运输和物流展览会,而23日至24日所有人都有兴趣参加在约旦亚喀巴举行的第15届中东地区2018年国际活动。

11月6日至8日,最大的集装箱装卸中心鹿特丹将举办其传统的2018年欧洲多式联运活动,同时波兰首都华沙将邀请2018年波兰运输和物流展览会。一周后,即11月14日至16日,乌兹别克斯坦首都塔什干以及由土耳其伊斯坦布尔慕尼黑展览中心成功建立的物流运输年度展览会将迎来2018年乌兹别克斯坦的游客。11月27日至29日,第20届非洲多式联运将邀请加纳阿克拉,而铁路和机场专家将同时参加在英国伦敦举行的第10届国际空铁会议和嘉燃奖。28日至30日物流代表将在中国成都举行的国际供应链和智能物流博览会上见面。

这距离在即将来临的秋季三个月内海运业、运输物流从业者组织的所有活动还比较遥远。

立陶宛的海事行业及物流部门也将派代表团参加这些活动。其中一些部门作为一个整体引入,在其他部门——以个别公司或代表及发言人为特色,在会议上进行演示。

国际商业杂志《海》以这样那样的方式与这些活动保持着伙伴关系,如果可能的话,参与大多数活动。

立陶宛庆祝其恢复建国100周年活动可以向国际专业展示成就吗?

## 立陶宛加强了运输部门的地位

根据立陶宛运输和通信部的数据,今年上半年的结果显示该国的运输部门取得了成功。

趋势是乐观的——立陶宛运输公司在欧盟和独联体市场建立其先进活动和长期战略的地位方面做得越来越好。国家企业——立陶宛铁路、机场和克莱佩达海港——也显示出快速增长的结果,这些是波罗的海国家的成就之一,立陶宛共和国运输和通讯部长 Rokas Masiulis 说。

仅在第一季度,立陶宛运输服务的出口与2017年同期相比增加了19.7%。对该国运输服务的所有主要市场的出口继续呈现增长:德国 - 34%,俄罗斯 - 16%,法国 - 18%,丹麦 - 7.3%,白俄罗斯 - 57%。这些服务的出口也增加到其他欧洲国家:英国 - 27%,奥地利 - 26%,荷兰 - 25%。

将这些结果与上一年上半年的结果进行比较,初步计算表明陆路货运量增加了15.4%(达到7330万吨),其中18%(4610万吨)的道路和铁路运输量为11.1%(2720万吨)。

通过采购新的货物运输车辆来强化立陶宛货运代理商的路线,根据 ACEA 数据,这是整个欧盟增长最快的,匈牙利位居第二。今年道路基础设施的改善已经从道路维护和发展计划中拨出了4.406亿欧元,其中6310万欧元也应来自欧盟基金。目前实施的最大投资项目包括 Via Baltica 高速公路的现代化改造,其他主要和区域道路的重建, Šilutė-Rusnė 道路的顶部以及碎石铺路工程。

## 波罗的海大陆铁路和途中的电气化

与2017年上半年相比,今年1月至6月乘坐铁路的乘客数量增加了5.5%,货运量增加了11.1%。过境货运量也在增加:通过克莱佩达 - 12%,加里宁格勒州 - 31%。在未来,立陶宛铁路公司与波兰 PKP 货运公司就 Białystok 和 Elk 签订货运协议,与白俄罗斯公司 Belaruskalij 和 Grodno-Azot 签订关于化学品和矿物肥料运输的长期协议,可以提高货运量。还有 AB Akmenės Cixperas 公司,它使用铁路运输约100万吨的产量。今年,该公司在克莱佩达港建造了一个混凝土搬运码头,希望增加通过港口运输出口的水泥量。

管理立陶宛铁路的国有公司计划在不久的将来大幅增加投资。根据批准的长期战略,到2030年,基础设施投资组合应超过50亿欧元。仅今年宣布的基础设施采购价值超过5亿欧元。

大部分资金将用于波罗的海大陆铁路,也包括铁路线到克莱佩达的电气化和其他工程。

## 港口投资4.07亿欧元 - 显著推动增长

今年上半年,与2017年同期相比,克莱佩达州和布汀葛码头的处理量增加了6.7%(至2670万吨)。在克莱佩达港处理的货物量为2220万吨(增加7.6%),在布汀葛码头处理的货物量为450万吨(增加2.4%)。克莱佩达港的结果主要受破纪录的集装箱装卸量的影响,增加了40.2%。这些结果远远领先于最近的波罗的海港口 - 里加、塔林和加里宁格勒港口,同期集装箱增长率达到4-8%。

2018 - 2021年,克莱佩达州海港管理局计划投资4.07亿欧元,其中超过70%(2.93亿欧元)用于建造和重建码头,18%(7300万欧元) - 港口和码头疏浚工程。根据长期港口活动指数,对港口基础

设施的投资是货物流量增长的主要原因。例如,在2001 - 2017年,海港管理局的固定资产增长了2.5倍,为处理结果的适当增加创造了条件,从2001年的1,720万吨增加到2017年的4317万吨。完成计划的投资项目后,海港管理局计划在2040年之前达到1亿吨。

## 机场改善 基础设施

今年1至6月期间,立陶宛机场的乘客和货运服务数量与2017年同期相比有所增加。最大的成就归功于维尔纽斯机场。立陶宛机场的客流量增加了15.5%(达到295万人次),最好的结果 - 增加了16.6%或233万乘客 - 在维尔纽斯机场实现。通过航空运往立陶宛的货物数量增加了16.3%,同时在维尔纽斯机场实现了最大的增长--18%。

国家企业预计投资将快速增长,同时管理立陶宛国际机场。根据该企业的数字,2016 - 2017年在维尔纽斯、考纳斯和帕兰加的国家机场投资为3150万欧元,计划2018 - 2020年的投资将达到8580万欧元。一些规模最大的工程包括在维尔纽斯机场建造一个多层停车场,重建帕兰加机场的平台和跑道,以及重建维尔纽斯机场的出发航站楼。

信息来自《海》杂志及立陶宛共和国交通部

# 2<sup>nd</sup> BALTIC PORTS & SHIPPING 2018

RADISSON BLU LATVIJA CONFERENCE & SPA HOTEL, RIGA, LATVIA  
TUESDAY 25 TO THURSDAY 27 SEPTEMBER 2018

HOSTED BY



FREEPORT  
OF RIGA  
AUTHORITY

SPONSORED BY



LIEBHERR

KALMAR

TT CLUB



Faiveley  
Stammann-Rodin  
A Wabtec Company

VAHLE



OFFICIAL CARRIER

airBaltic

Linked in



facebook



Official Member



- Technical Site Visit • International Exhibition • International Conference • 300 Conference Delegates •
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies Save €500! •
- Local Delegates at Only €595 • FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners •

## KEY SPEAKERS..... PLUS MANY MORE!

1. **Ray van Eijsden**  
*Director, WSP, United Kingdom*
2. **Bogdan Oldakowski**  
*Secretary General, Baltic Ports Organization, Poland*
3. **Marcin Osowski**  
*Vice President Infrastructure, Port Gdańsk, Poland*
4. **Margus Vihman**  
*Chief Commercial Officer, Port of Tallinn, Estonia*
5. **Christoph Schoppmann**  
*Senior Management Consultant and Project Manager, HPC Hamburg Port Consulting GmbH, Germany*
6. **Piotr Nowak**  
*Vice President, Port of Gdynia Authority, Poland*
7. **Dmitri Rodkin**  
*Board Member, Cantimer, Estonia*
8. **Vadim Gubenko**  
*Branch Manager, Maersk, Latvia*
9. **Maxim Kim**  
*Area Sales Manager Mobile Harbour Cranes and Reachstackers, Liebherr, Germany*
10. **Eduardo Prat**  
*Vice President Crane Upgrades, Kalmar, Spain*
11. **Janis Kasulis**  
*Head, Business Development, Portek Inc LLC, Latvia*

## HIGHLIGHTED TOPICS

- Baltic Economy – Promoting a sustainable economy, reviewing strategic initiatives that has been implemented in creating economic opportunities in the region
- Building an effective trade route through the Belt and Road Initiative (BRI)
- New investment opportunities through BRI
- The Silk Road as a link between Central and South East Asia, The Middle East, Africa, Nordic-Baltic and Europe trade routes in achieving new records in cargo volumes
- Improving service delivery and business opportunities through port investments and expansions
- The dynamics of developing smart port cities in acquiring a competitive edge
- Supply chain innovations in facilitating regional and international trade
- Blockchain in cargo transportation, opportunities for improvement and innovation
- Innovations for cargo processing and handling activities for improved service delivery
- Artificial Intelligence – Next generation in terminal automations
- Efficiency in ports, terminals and bulk operations in improving service delivery value in meeting global economic demands
- Blockchain initiatives for ports, bringing stability, accountability and transparency

For more information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com)

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

Follow us on:





# Lithuanian Marine Business and Transport Indicators Flourish, but Increasing Competition Calls for New Solutions



**Vilius Juzikis**

*Management Board Member at SEB Bank,  
Director of Corporate Banking Division*

Vilius Juzikis started his career at SEB Bank as an Assistant Client Manager at the Corporate Banking Division. During this time he also led the SEB Lizingas company and the process of its integration into the Bank. Later he joined the group's Credit Division in Sweden and then led the Credit Division in Lithuania for four years. As of spring 2017 V. Juzikis is the Director of the Corporate Banking Division and Management Board Member at SEB Bank. 'Vilius Juzikis has been working in various positions at SEB Bank Corporate Banking and Credits for the last seventeen years and is valued for his in-depth knowledge of business, the ability to develop and maintain corporate relations with business clients and strong leadership skills.' says Raimondas Kvedaras, Board Chairman and President of SEB Bank. The insights, offered by Vilius Juzikis, Master of Economy and Banking, on the topics of commerce, shipping, ports, logistics and road transport of are now presented to the readers of **JŪRA MOPE SEA**.

## Freight forwarding as Lithuania's gold mine

Lithuania is in the lead of the European Union in terms of transport and storage contributions into the Lithuanian budget with freight forwarders and warehousing service providers creating more than one tenth (13 per cent) of the country's GDP. Lithuanian companies working in this field show record-breaking indices in all types of freight forwarding in a decade and the greatest value comes from international orders. This shows that using the economic upswing smartly, these companies have found a gold mine, useful for both long-term business and the country's economy. This data was revealed by the analysis of the transport sector, conducted by SEB Bank.

## The port of Klaipėda is one of the fastest-growing ports in the European Union

In recent decade cargo handling at the port of Klaipėda has grown by more than 40 per cent, i.e. from 30 to 43 million tonnes. This growth was one of the fastest, compared to the largest ports in the European Union (EU). What makes the Lithuanian port different from other growing EU ports is that its handling indices mostly increased due to the amount of bulk cargo, while the best results in Europe were achieved by ports that managed to become container handling hubs.

Although Klaipėda is becoming increasingly dependent on the cargo from Belarus, the growing exports and imports of Lithuanian goods, as well as increasing distances between the destination markets significantly determine the port's growth. The competition between the Baltic sea-

ports is huge and will not be smaller, enabling the Seaport Directorate and handling companies to make more investments to increase the ports' attractiveness to the current and future clients.

## The port of Klaipėda has the best container handling infrastructure in the Baltic States

The port of Gdansk is one of the best examples of a successful seaport growth. In just a decade it doubled its handling indices to 41 million tonnes, which was mostly influenced by increasing container handling from 1 to 16 million tonnes after building a deep-water container handling terminal, which can accept the largest ocean-going container ships directly from Asia. For example, Klaipėda has the best container handling infrastructure in the Baltic States, which creates opportunities to become an important container distribution hub, even if not as large as Gdansk. In May the manager of the container terminal has made the long-awaited decision to service ocean container ships in Klaipėda, the cargo from which would then continue its journey to other Baltic ports on feeder vessels.

Both in Lithuania and the world increasing amounts of cargo – fertilisers, scrap metal, wood, grain – are put into containers (the process is referred to as containerisation), which are then transported to their destinations using various means of transport. In several recent years the handling results in the seaports of the world show that the increase of container handling growth is approximately 1.5 times faster than the world's GDP. Container handling indices in Lithuania have recently been showing fast growth results, increasing by 6.5 per cent in 2017 and in the first five months



of this year the growth was larger than during the same period last year by almost one third (in TEUs).

### The scale of freight forwarding by sea will continue to grow

Although the port of Klaipėda also handles transit containers, the majority of containers come to Lithuania full of imported goods or continue their journey with exported Lithuanian goods. We should note that the distance to the destination markets for Lithuanian goods keep increasing. In the last decade the exports (oil, fertilisers and grain not included) to the largest Asian countries grew seven times and to the USA – five times. The largest share of such goods, transported by ships, travel in containers. Our exporters are not expected to slow down in searching for further markets and thus the scale of freight forwarding by sea should continue to grow. The imports from Asian countries increase as well, thus, Lithuanian consumption levels getting closer to that of the EU average will result in more opportunities to increase the number of goods, imported in containers.

In recent years handling companies of the seaport have made substantial investments into increasing grain handling capacities, considering the grain sellers' request for larger storage capacity, cleaning and drying functions, as well as faster loading and unloading procedures at the port. Although it's highly unlikely to repeat the leap in grain handling, witnessed in the previous decade, some opportunities of increasing the handling of

these goods are still available. Lithuanian grain harvest should slowly increase in the long run, while the scale of grain consumption should not change much, thus handling 4 million tonnes of grain at the port of Klaipėda is quite possible.

The export growth opportunities for fertilisers, produced in Lithuania, are limited, thus the companies of the port will focus most of their attention on attracting Belarusian fertilisers, mostly consisting of potassium fertilisers, produced by Belaruskalij. Belarus is a competitive producer of potassium fertilisers in the world and continues to invest into production development, which allows to assume that the ceiling of fertiliser handling has not yet been reached at the port.

Competition for Belarusian oil products is more complex than for the fertilisers – the more realistic goals involve maintaining rather than substantially increasing the handling of these goods. The last three years have been particularly good for the Lithuanian oil processing company Orlen Lietuva due to favourable processing margins. Although the market situation is changing, the competitiveness of this plant may pose more challenges to the port due to lack of investments and inconvenient infrastructure.

### Promising projects

The Chinese New Silk Road, connecting Asia and Europe, as well as the Great Stone industrial park near Minsk remain major projects that should not be forgotten by the port's companies. The scale of direct rail freight forwarding between

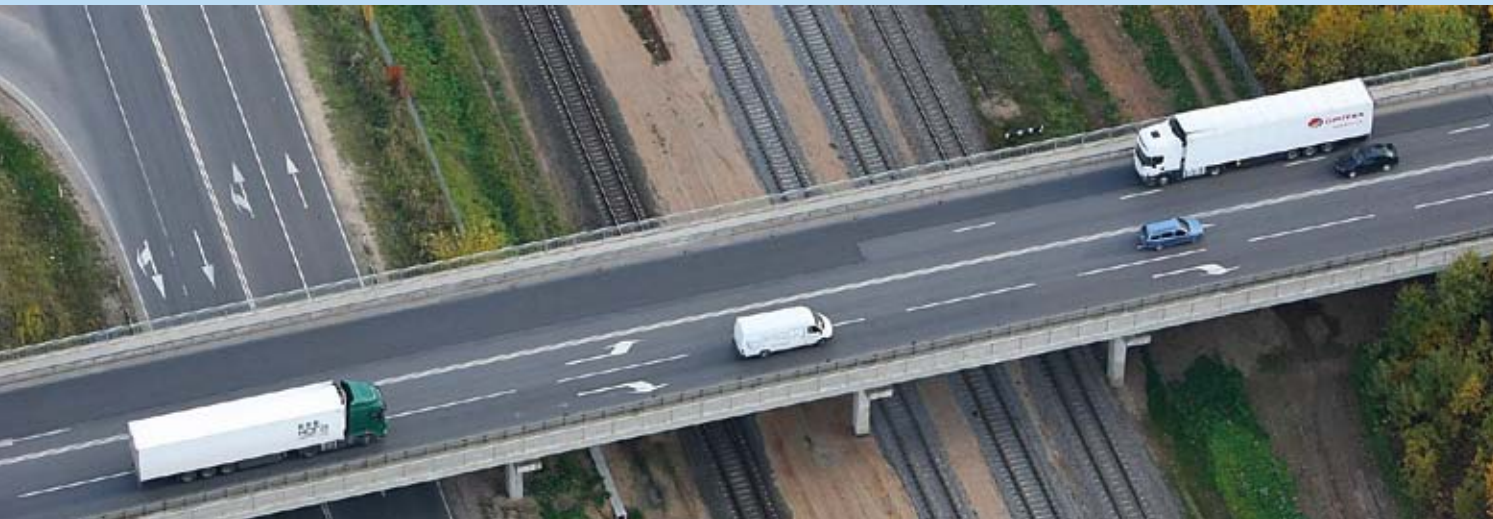
China and Europe has recently been rapidly increasing with new lines from Western Europe launching every week. The majority of goods move along the Ukrainian-Belarusian border, which gets increasingly jammed, thus Lithuanian Railways and the port of Klaipėda should continue reminding about themselves and fight for a flow of such cargo through Lithuania. On the other hand, the current relations between Lithuania and Russia are not so favourable for the latter to be interested in allowing the cargo flow from China or Central Asia through the Baltic states.

The Great Stone industrial park continues to revolve around construction works with the production promising to gain momentum next year, which means that the port has not been gaining much from this project so far. However, should the expectations regarding the huge investments into the park prove right, the opportunities of freight forwarding from and to the park will increase. We shouldn't forget, however, that the same freight has been targeted by Latvian ports, which experienced much damage due to the loss of the Russian transit cargo, and are now eagerly eyeing Belarusian cargo.

### Handling growth requires more investments

The financial situation of Klaipėda State Seaport Authority and the majority of handling ▶





companies at the port is strong, offering lots of opportunities to borrow and make investments. The Seaport Authority is planning more than 400 million Euro of investments into the port's infrastructure for the period of 2018-2022 with substantial investments into the infrastructure of the handling company itself. Of course, keeping and finding new clients is very difficult and even more so without investments, especially when competitors target the same clients and cargo. By the way, if implemented, such investments could not only increase handling at the port of Klaipėda, but also have a positive effect on the economy of the entire country.

### Lithuanian handling companies are small, but profitable in the international arena

Although handling companies in the Baltic states are small (their average revenue is about 50 times smaller, compared to other foreign freight companies), but their profitability put them on the same shelf as the international market participants. Last year the average EBITDA of the Lithuanian handling companies was 43 percent, while that of the foreign countries – 37 per cent. EBITDA of Latvian and Estonian companies depended on decreasing volumes of transit cargo, especially of the Russian oil, thus their average EBITDA is significantly slower, compared to Lithuania (35 per cent in Latvia and 30 per cent in Estonia).

It should be noted that Lithuanian handling companies have been implementing a responsible borrowing policy, which depends on one or several clients, geographic location and terminals. This situation of the Lithuanian handling companies reflects on the ratio of the net financial debt and EBITDA, which was as low as 1.1 last year (compared to 2.6 of foreign countries). The capital index of the Lithuanian handling companies is higher than that of the foreign countries with 69 per cent in 2017 (47 per cent of foreign countries).

### Larger transport companies show greater perspectives

The largest cargo flows travel by road and the majority of the orders (about 90 per cent) in terms of tonne-kilometres come from the abroad, which means that long-distance truck drivers should have plenty of work in the near future. Truck business constitutes as much as 9 per cent of Lithuania's GDP.

The crisis ten years ago taught companies some very important lessons and the currently flourishing transport companies not only enjoy their increasing revenues, but also take care of their financial sustainability and liquidity in order to dodge any possible economic downturns. However, the greatest potential of surviving in the long run lies with the largest companies.

They not only renew their transport park, implement IT solutions and create new jobs, but also accumulate higher liquidity reserves and do their best to diversify in terms of geography, clients and type of cargo carried. Such companies feel at ease discussing downturns, because they know what to expect from their sector in case of negative economic characteristics and prepare for that.

### The effort in the East will pay off

Although after the introduction of Russian sanctions the freight forwarding business has successfully focused on the West and about 80 per cent of the tonne-kilometres were transferred on the EU roads, the signs of recovering Russian economy create new business opportunities. Lithuanian companies have put a lot of effort in working in the East, which will undoubtedly eventually pay off and enable more efficient competition with other EU forwarders. In addition to that, Russian language skills and experience of communicating with the East helps the sector solve the issues of qualified workforce. More and more Ukrainians and Belarusians drive the trucks that belong to Lithuanian transport companies.

### Outrun EU old-timers

Truck drivers see better days due to the policies, introduced by companies and the European Union as well. This year marked new changes in the EU directive, aiming to unify the working conditions of the workers, placed on detached work in EU countries.

Experts predict further growth in the transport sector this and the following year, fuelled by positive business environment. What gives even more hope for Lithuanian carriers is that the giant old-timers of the market – Germany, France and Italy – keep facing the increasing issue of larger workforce costs. Therefore, Lithuania, just like Poland, Romania, Slovakia, Bulgaria and other Eastern and Central European countries, keep taking their share of the international forwarding market from the said countries.

### More profit for the small carriers. Is it possible?

One percent of the transport companies in Lithuania manages 70 per cent of the country's truck fleet and usually earns more profit than the small transport companies. What are the ways of ensuring profit for the small carriers? Should they grow and join the one-percent club?

The largest companies in the Lithuanian transport sector use the economic growth to increase their turnover. Having signed record-breaking equipment purchase contracts, in the past few years these companies expanded their fleets and business, while modern IT solutions, advanced management and process management systems helped to improve efficiency and competitiveness. These companies start taking an increasingly larger share in the European forwarding market, which, together with the growth of carriers from other energetic Eastern European states, raises concern among the market old-timers from Germany, France or Spain.

With 100 or more trucks, these companies offer various advantages. First of all, their fixed costs are smaller, enabling them to earn more profit. Second, upon deciding to purchase a larger num-





ber of trucks or their accessories, these companies strengthen their negotiation power and can achieve prices that small carriers will never have. Fuel suppliers offer better conditions for large companies as well.

Third, a large fleet and a team of many people enables to balance the activity better, finding a replacement for a broken truck or an ill driver, while a loss of one client can be balanced out with other orders. Overall, the more equipment you have as a carrier, the denser is the network of your routes, which means more trucks with cargo and more revenue. The large companies also often include subcontractors – the revenue may be smaller, yet the troubles with long-term obligations, condition of the equipment and drivers is smaller as well. The subcontractors are what a company would shed first in case of difficulties caused by a loss of several orders.

Fourth, larger companies have greater opportunities of attracting larger clients and direct orders from large international companies both directly from the producers and large international logistics companies. The opportunities of small companies to work without intermediaries is not so great, while each intermediary in a business chain means decreasing income and profit margin.

### **A chance for the dwarves: even successful carriers have to look out not to lose their opportunities**

Differently than in Lithuania, the majority of the European market is rather fragmented, predominated by smaller companies, owning up to 100 trucks. The market is full of small clients and cargo, while information technology has substantially improved the business environment and solutions for the small and medium-sized businesses, helping them to get into and maintain a direct contact with smaller clients.

The majority of smaller Lithuanian transport companies also engage in successful business, especially, when the economy is on the rise. With increased demand and lack of trucks, the forwarding dwarves can negotiate for even better prices than the giants. However, they have to find ways to stay profitable without being a market giant, creating more added value and staying independent of the economic fluctuations as far as possible.

One of the ways is specialisation, i.e. finding your market niche, using the available capacity and creating the most favourable business model.

Finding new opportunities usually means getting out of your comfort zone. Companies that have been there for a while usually focus all of their attention on business management and don't find time for innovations so much sought-after by start-uppers.

Companies that are determined to find strategic growth opportunities can be observed at SEB Innovation Centre, where small and medium-sized businesses participate at the rapid corporate growth training programme. These include transport companies, searching for what makes them unique, acknowledging the fact that they

have to get out of their comfort zone to find new opportunities. An opportunity to step into different shoes – to get to know the provisions and mentality of a start-upper – is very useful for businesses with many years of experience to encourage the implementation of innovation culture.

Small and medium-sized companies don't have to compete in the huge market with large carriers, because they can focus their effort on a narrow and profitable niche, completely satisfying their client needs and achieving great results.

Finally, both small and large Lithuanian carriers have a good reputation all over Europe – we are valued as reliable partners, which creates a firm foundation for long-term and valuable relations with clients. Connections, based on mutual trust, help to ensure better business profit margins and finding better business conditions. This benefits everyone, because small and medium-sized business is the cornerstone of each country's economy.

### **Lithuanian carriers push towards the EU market – the numbers of leasing agreements increase**

Lithuanian carriers use leasing to buy more cargo transport and, using the favourable conditions, increase their positions in the European Union market. That is confirmed by the SEB Bank statistics: the net value of SEB Bank leasing in the first half of 2018 increased by one fourth, compared to the same period last year – 24.5 per cent (up to 714.5 million Euro), while carrier companies continue to stay at the top of the most active parties for leasing agreements.

In recent several years the major Lithuanian carrier companies have been developing their activities and investing into the renewal of the fleet. During the first half of this year this tendency has increased even more with 7 thousand new leasing agreements in this period alone, which is almost one thousand more than during the same period last year and more than half of these agreements involve freight vehicles. These companies start taking an increasingly larger share in the European forwarding market, which raises concern among the market old-timers from Germany, France or Spain, as well as carriers from other energetic Eastern European states.

In the first half of 2018 the value of new leasing agreements regarding cargo vehicles reached 152.9 million Euro, which is 23 per cent more than in the first half of 2017. The value of this year's new leasing agreements is 263 million Euro, i.e. 21 per cent larger than in the first half last year, when it was 217.6 Euro.

Recently SEB Bank has provided a record-breaking funding of 105 million Euro to Girteka Logistics Group – the largest international transport and logistics supplier in Europe. The funds will be used to renew and expand the fleet, which currently consists of 5 thousand trucks and 5.5 thousand semi-trailers. This is the largest leasing transaction, funded by SEB Bank this year.

Lithuanian carriers have taken strong positions in the European Union market. Lithuanians are capable of efficient fleet management using inno-

vation technology solutions and improving processes, thus taking an increasingly larger share of the international freight forwarding market from the old-timers together with Poland and other Eastern European carriers. This is one of the major reasons for their growth.

Client business development is gaining momentum, thus in recent years we've been talking about record-breaking leasing agreements, which greatly influence general results. Acting as partners we help companies to implement long-term strategies and assess their opportunities. Currently they are optimistic, we don't notice any signs of overheating, but we should keep in mind that the market is dynamic and there's always a risk of a surprise.

In recent three years the number of newly registered trucks in the European Union has been increasing, but the market is not completely full, making growth opportunities in the short-term rather favourable.

On the other hand, fast development pose numerous challenges as well: carriers need to find qualified drivers and maintain them, as well as meet the new labour requirements while placing their staff on detached service according to EU directives.

For several years in a row increasing numbers of cargo fall on Eastern European companies, since their costs are smaller due to cheaper staff maintenance. Just like Polish, Bulgarian or Romanian carriers, Lithuanian companies hire third persons – non-EU citizens – as their drivers. The experience, accumulated in Eastern and Western markets become a competitive advantage of Lithuanian companies.

Lithuanian business managed switch to Western markets and adapted to the EU requirements, but their effort and business relations in the East are still there, creating opportunities for profit. Russian economic upturn is beneficial to Lithuanian carriers.

However, the transport sector is one of the most sensitive indices of the general economic environment, signifying upcoming changes. Thus, the fact that carriers keep investing and implementing their development plans could be regarded as a positive sign of further economic growth. ■



# 立陶宛海事商业和运输指标蓬勃发展，但日趋激烈的竞争呼唤新的解决方案



Vilius Juzikis

SEB银行管理委员会成员，企业银行部主任

Vilius Juzikis 的职业生​​涯始于 SEB 银行，担任企业银行部助理客户经理。在此期间，他还领导了 SEB Lizingas 公司及其融入银行的过程。后来他加入了集团在瑞典的信贷部门，然后在立陶宛领导了信贷部门四年。截至2017年春季，V. Juzikis 是 SEB 银行的企业银行部门和管理委员会成员。

“Vilius Juzikis 在过去的17年里一直在 SEB 银行公司的银行和信贷部门担任各种职务，并因他对业务的深入了解、与业务客户发展和维持公司关系的能力以及强大的领导技能而受到重视。” SEB 银行董事会主席兼总裁 Raimondas Kvedaras 说。

Vilius Juzikis，经济与银行硕士提供的关于商业、航运、港口、物流和公路运输等主题的见解现已呈现给 JŪRA MOPE SEA 的读者。

## 货运作为立陶宛的金矿

立陶宛的货运代理和仓储服务提供商在立陶宛预算中对运输和储存的贡献方面处于领先地位，创造了该国国内生产总值的十分之一（13%）。在这一领域工作的立陶宛公司在这十年中显示了所有类型货运的创纪录指数，最大的价值来自国际订单。这表明，通过巧妙地利用经济增长，这些公司找到了一个金矿，对长期业务和国家经济都有用。这些数据是由 SEB 银行对运输部门进行的分析所揭示的。

## 莱佩达港是欧盟发展最快速的港口之一

近十年来，克莱佩达港的货物装卸量增长了40%以上，即从3000万吨增加到4300万吨。与欧盟（EU）最大的港口

相比，这一增长速度最快。立陶宛港口与其他发展中的欧盟港口的不同之处在于其处理指数大多因散货数量而增加，而欧洲的最佳结果则是成功成为集装箱装卸中心的港口。

虽然克莱佩达越来越依赖白俄罗斯的货物，但立陶宛货物的进出口增加以及目的地市场之间距离的增加显著决定了港口的增长。波罗的海海港之间的竞争是巨大的，并且不会小，使海港理事会和处理公司能够投入更多资金来增加港口对当前和未来客户的吸引力。

## 克莱佩达港拥有波罗的海国家最好的集装箱装卸基础设施

格但斯克港是成功实现海港增长的最佳典范之一。在短短十年内，它的处理

指数翻了一番，达到4100万吨，这主要是在建造一个深水集装箱装卸码头后，集装箱装卸量从100万吨增加到1600万吨，后者可以直接接收来自亚洲的最大的海运集装箱船。例如，克莱佩达拥有波罗的海国家最好的集装箱装卸基础设施，即使没有格但斯克那么大，也有机会成为重要的集装箱配送中心。5月份，集装箱码头的经理做出了期待已久的决定，为克莱佩达的海运集装箱船提供服务，然后这些货物将继续前往其他波罗的海港口的支线船上。

在立陶宛和世界上，越来越多的货物——化肥、废金属、木材、谷物——被放入集装箱（该过程被称为集装箱运输），然后使用各种运输工具运输到目的地。近几年来，世界海港的处理结果表明，集装箱吞吐量的增长速度约为世界GDP的1.5倍。立陶宛的集装箱装卸指数最近显示出快速增长的结果，2017年增长了6.5%，而今年前五个月的增长幅度比去年同期增加了近三分之一（以标准箱为单位）。

## 海上货代的规模将继续增长

虽然克莱佩达港也处理过境集装箱，但大部分集装箱都来自立陶宛，装满了进口货物或继续使用出口的立陶宛货物。我们应该注意到立陶宛商品到目的地市场的距离不断增加。在过去十年中，出口（石油、化肥和谷物不包括在内）到亚洲最大的国家增长了7倍，到美国增长了5倍。这些货物的最大份额，由船舶运输，以集装箱运输。我们的出口商预计在寻找更多市场方面不会放缓，因此海运货运的规模应继续增长。来自亚洲国家的进口也增加，因此，立陶宛的消费水平接近欧盟平均水平将导致更多机会增加以集装箱进口的货物数量。

近年来，考虑到谷物销售商更大的存储容量、清洁和干燥功能以及港口更快的装卸程序要求，海港装卸公司已经在增加谷物处理能力方面进行了大量投资。虽然在过去的十年中，不太可能重复谷物装卸的飞跃，但仍有一些增加这些商品处理的机会。从长远来看，立陶宛的粮食收成应该会缓慢增加，而粮食消费的规模不会有太大变化，因此在克莱佩达港口处理400万吨粮食是非常可能的。

立陶宛生产的化肥出口增长机会有限，因此该港口的公司将把大部分注意力集中在吸引白俄罗斯生产的白俄罗斯化肥上，这些肥料主要由钾肥组成。白俄罗斯是世界上具有竞争力的钾肥生产国，并继续投资于生产发展，这使得人们可以认为港口尚未达到化肥处理的上限。

白俄罗斯石油产品的竞争比化肥更复杂——更现实的目标是维持而不是大幅度增加这些产品的处理。由于有利



的加工利润，过去三年对立陶宛石油加工公司 Orlen Lietuva 特别有利。虽然市场形势正在发生变化，缺乏投资和不便的基础设施，但该工厂的竞争力也可能对港口构成更多挑战。

## 有前途的项目

连接亚洲和欧洲的中国新丝绸之路，以及明斯克附近的大石工业园仍然是港口公司不应忘记的重大项目。随着西欧新生产线每周推出，中欧直航货运的规模近来迅速增加。大多数货物沿着乌克兰——白俄罗斯边境移动，而且继续堵塞，因此立陶宛铁路和克莱佩达港应该继续提醒自己并争取通过立陶宛的这种货物流动。另一方面，立陶宛和俄罗斯之间目前的关系并不利于后者有意让来自中国或中亚的货物流经波罗的海国家。

大石工业部门继续围绕建筑工程展开，明年将有望获得增长动力，这意味着到目前为止，该港口并没有从该项目中获得太多收益。然而，如果对工业园的巨额投资预期证明正确，那么往返工业园的货运机会将会增加。然而，我们不应忘记，拉脱维亚港口的目标是同样的运费，由于俄罗斯过境货物的损失，这些港口受到严重破坏，急切地关注白俄罗斯货物。

## 装卸增长需要更多的投资

克莱佩达国家海港管理局和港口大多数装卸公司财务状况很好，提供了大量借贷和投资机会。海港管理局计划在2018 - 2022年期间对该港口的基础设施进行超过4亿欧元的投资，并对装卸公司本身的基础设施进行大量投资。当然，保持和寻找新客户非常困难，甚至在没有投资的情况下更是如此，特别是当竞争对手针对相同的客户和货物时。顺便说一句，如果实施，这种投资不仅可以增加克莱佩达港的装卸，而且可以对整个国家的经济产生积极影响。

## 立陶宛的装卸公司很小，但在国际舞台上有利可图

虽然波罗的海国家的装卸公司规模较小（与其他外国货运公司相比，其平均收入约为50倍），但其盈利能力使其与国际市场参与者处于同一水平上。去年，立陶宛处理公司的平均息税折旧摊销前利润为43%，而外国的平均息税折旧摊销前利润为37%。拉脱维亚和爱沙尼亚公司的息税折旧摊销前利润取决于过境货物数其平均息税折旧摊销前利润显著放缓量的减少，尤其是俄罗斯石油的运输量，因此与立陶宛相比，（拉脱维亚为35%，爱沙尼亚为30%）。



应该指出的是，立陶宛处理公司一直在实施一项负责任的借贷政策，这取决于一个或几个客户，地理位置和码头。立陶宛装卸公司的这种情况反映了净金融债务与息税折旧摊销前利润的比率，去年低至1.1（与外国的2.6相比）。立陶宛装卸公司的资本指数高于外国，2017年为69%（占外国的47%）。

## 较大的运输公司表现出更大的前景

最大的货物流量通过公路运输，大部分订单（约90%）以吨公里计来自国外，这意味着长途卡车司机在不久的将来应该有大量的工作。卡车业务占立陶宛国内生产总值的9%。

十年前的危机教会了公司一些非常重要的经验教训，目前蓬勃发展的运输公司不仅享有增加的收入，还关注其财务可持续性和流动性，以避免任何可能的经济衰退。然而，从长远来看，最大的生存潜力在于最大的公司。

他们不仅改进运输园区，实施IT解决方案并创造新的就业机会，还积累了更高的流动性储备，并尽力在地理、客户和货物类型方面实现多样化。这些公司可以自由地讨论经济衰退，因为他们知道在经济不利的情况下可以从他们的行业中得到什么，并为此做好准备。

## 东方的努力将得到回报

虽然在实施俄罗斯制裁后，货运代理业务已成功集中于西方，并且欧盟道路上大约80%的吨公里转移，俄罗斯经济复苏的迹象创造了新的商机。立陶宛

公司在东部地区投入了大量精力，这无疑将最终得到回报，并能够与其他欧盟货运代理商进行更有效的竞争。除此之外，俄语技能和与东方沟通的经验有助于该部门解决合格劳动力问题。越来越多的乌克兰人和白俄罗斯人开着属于立陶宛运输公司的卡车。

## 超过欧盟老年人

由于公司和欧盟推出的政策，卡车司机看到了更好的日子。今年标志着欧盟指令的新变化，旨在统一工人的工作条件，并将其置于欧盟国家的独立工作中。

专家预测，在积极的商业环境推动下，今年和明年交通运输业将进一步增长。给立陶宛航空公司带来更多希望的是，市场的巨头老板——德国、法国和意大利——继续面临日益增加的劳动力成本问题。因此，立陶宛，就像波兰、罗马尼亚、斯洛伐克、保加利亚和其他东欧和中欧国家一样，继续从这些国家中占据国际转运市场的份额。

## 为小型航空公司带来更多利润。可能吗？

Itm立陶宛1%的运输公司管理着该国70%的卡车车队，通常比小型运输公司获得更多利润。确保小型航空公司获利的方法有哪些？他们应该成长并加入百分之百的俱乐部吗？

立陶宛运输部门最大的公司利用经济增长来增加营业额。签署了创纪录的设备采购合同，在过去几年中，这些公司增加了他们的车队和业务，而现代IT解决方案，先进的管理和流程管理系统有助



于提高效率和竞争力。这些公司开始在欧洲转发市场中占据越来越大的份额，再加上来自其他充满活力的东欧国家的运营商的增长，引起了德国、法国或西班牙市场老年人的关注。

拥有100辆或更多卡车，这些公司提供各种优势。首先，他们的固定成本较小，使他们能够获得更多利润。其次，在决定购买更多卡车或其配件时，这些公司增加了谈判能力，并且可以实现小型运营商永远不会拥有的价格。燃料供应商也为大公司提供了更好的条件。

第三，庞大的车队和许多人的团队能够更好地平衡活动，找到一辆破损的卡车或一名不良驾驶员的替代品，而一个客户的损失可以与其他订单平衡。总体而言，作为航空公司的设备越多，您的航线网络就越密集，这意味着更多的货车卡车和更多的收入。大公司通常也包括分包商——收入可能较小，但长期义务、设备和驱动程序条件问题也较小。分包商是公司在因订单损失很多造成困难时首先应该摆脱的。

第四，较大的公司有更大的机会吸引更大的客户，并直接从生产商和大型国际物流公司直接向大型国际公司下订单。小公司在没有中间人的情况下订单机会不是很大，而商业链中的每个中间商都意味着收入和利润率下降。

## 矮人的机会：即使是成功的航空公司也必须注意不要去失去机会

与立陶宛不同的是，欧洲大部分市场相当分散，主要是小公司，拥有多达100辆卡车。市场上充斥着小客户和货物，而信息技术大大改善了中小企业的商业环境和解决方案，帮助他们进入并与小客户保持直接联系。

大多数较小的立陶宛运输公司也从事成功的业务，特别是在经济增长时。随着需求的增加和卡车的缺乏，转发矮人可以谈判出甚至比巨头更好的价格。然

而，他们必须找到方法在不成为市场巨头的情况下保持盈利，创造更多附加值并尽可能地保持独立于经济波动。

其中一种方法是专业化，即利用可用容量并创造最有利商业模式来寻找市场利基。

寻找新的机会通常意味着走出你的舒适区。曾经在那里工作过一段时间的公司通常将所有注意力都集中在业务管理上，并且没有时间去创业公司那么多的创新。

在SEB创新中心可以看到决心寻找战略增长机会的公司，中小企业参与快速的企业成长培训计划。这些包括运输公司，寻找独特的东西，承认必须走出自己的舒适区寻找新的机会。进入不同领域的机会——了解创业者的条款和心态——对于具有多年鼓励实施创新文化的经验的企业非常有用。

中小型企业无需在大型运营商的巨大市场中竞争，因为他们可以将精力集中在狭窄且有利可图的市场上，完全满足客户需求并取得良好成果。

最后，立陶宛的小型 and 大型航空公司在整个欧洲都享有良好的声誉——我们被视为可靠的合作伙伴，为与客户建立长期和宝贵的关系奠定了坚实的基础。基于相互信任的联系有助于确保更好的业务利润率并找到更好的业务条件。这对每个人都有利，因为中小企业是每个国家经济的基础。

## 立陶宛航空公司向欧盟市场推进——租赁协议数量增加

立陶宛航空公司使用租赁方式购买更多货物运输，并利用有利条件增加其在欧盟市场的地位。这一点得到了SEB银行的统计数据证实：2018年上半年SEB银行的租赁净值比去年同期增加了四分之一——24.5%（高达7.145亿欧元），而运营公司继续保持在租赁协议最活跃的部分顶端。

近几年来，立陶宛的主要航空公司

一直在开展活动并投资于航队的更新。今年上半年，这一趋势在这一时期内增加了7,000个新租赁协议，比去年同期增加了近千个，超过一半的协议涉及货运车辆。这些公司开始在欧洲转发市场中占据越来越大的份额，这引起了来自德国、法国或西班牙市场老一辈以及来自其他充满活力东欧国家运营商的关注。

2018年上半年，有关货运车辆的新租赁协议价值达到1.529亿欧元，比2017年上半年增加23%。今年新租赁协议的价值为2.63亿欧元，即比去年上半年的2.176亿欧元增加了21%。

最近，SEB银行向Girteka物流集团提供了创纪录的1.05亿欧元资金，这是欧洲最大的国际运输和物流供应商。这些资金将用于更新和扩大船队，目前包括5千辆卡车和5.5万辆半挂车。这是最大的租赁交易，由SEB银行今年资助。

立陶宛航空公司在欧盟市场占据了强势地位。立陶宛人能够利用创新技术解决方案和改进流程进行有效的车队管理，从而使老一代人与波兰和其他东欧航空公司在国际货运代理市场中占有越来越大的份额。这是他们成长的主要原因之一。

客户业务发展势头良好，因此近年来我们一直在谈论破纪录的租赁协议，这些协议对一般结果产生重大影响。作为合作伙伴，我们帮助公司实施长期战略并评估其机会。目前他们很乐观，我们没有注意到任何过热的迹象，但我们应该记住，市场是动态的，总是有惊喜的风险。

近三年来，欧盟新登记的卡车数量一直在增加，但市场并未完全充实，短期内的增长机会相当有利。

另一方面，快速发展也带来了许多挑战：运营商需要找到合格的驾驶员并对其进行维护，以及满足新的劳动力要求，同时根据欧盟指令将员工分配到独立的服务上。

连续几年，越来越多的货物落在东欧公司上，因为人员维护成本较低。就像波兰、保加利亚或罗马尼亚的航空公司一样，立陶宛公司雇用第三人——非欧盟公民——作为他们的司机。积累在东西方市场的经验成为立陶宛公司的竞争优势。

立陶宛企业设法重新定位于西方市场并适应欧盟的要求，但他们在东方的努力和业务关系仍然存在，创造了获利机会。俄罗斯经济好转对立陶宛航空公司有利。

然而，物流部门是整体经济环境中最敏感的指标之一，表明即将发生的变化。因此，运营商继续投资和实施其发展计划这一事实可被视为进一步经济增长的积极信号。



Gateway to  
logistics



November 15-17, 2017  
Istanbul

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

**lt logitrans**  
**TURKEY**

international transport  
logistics exhibition



Organized by EKO MMI Fair Limited Co.



# Transport Logistic China: All Digital Sails Set for the New Silk Road

## International Exhibition for Logistics, Mobility, IT and Supply Chain Management

By Tim Alexandrin

- 667 exhibitors and more than 26,300 visitors
- Digitisation and China's Silk Road initiative create new opportunities
- More than 40 conference sessions hit hot topics

**Logistics 4.0 and the New Silk Road have been the all-dominating topics at transport logistic China 2018, which took place in Shanghai from May 16 to 18, 2018. Participants from all over the world presented their products and services, as well as official pavilions from Germany, the Czech Republic, Italy, Spain, Latvia, Malaysia and Lithuania.**

The eighth edition of *transport logistic China* has once again lived up to its reputation as the leading trade fair for logistics, mobility, IT and supply chain management in Asia. 'The continuous growth of this exhibition reflects the huge demand for cutting-edge technology and innovative solutions in the Chinese logistics market. *transport logistic China* is an efficient and practical platform for decision-makers to meet face-to-face, communicate and expand business, and at the same time strongly promotes the high-quality development of the logistics industry,' says Gerhard Gerritzen, Member of the Management Board at Messe München GmbH.

'I was a bit surprised as there are so many exhibitors. We reached a lot of international visitors. This reflects how influential the exhibition is,' says Feng Xiang, Vice President, YTO Express Group Co., Ltd.

### Digitisation remains most trending topic

All participants agreed that China is pressing ahead with digitisation at top speed. The country is already playing a leading role in this sector and it continues to grow – accelerated by its 'Made in China 2025' strategy. Intelligent logistics is definitely becoming the core competence of emerging enterprises, in terms of equipment, software, system integration and assistant decision-making.

To meet the needs of brand publicity of many technology logistics enterprises, as well as strengthen the industry interaction, *transport logistic China* launched the new Intelligent Logistics Innovation Pavilion as an offline platform for intelligent logistics product display and technology communication. 'This year, we initiated a 'Think-A-Thon', where Supply Chain Management students of the local Tongji University worked out how blockchain technology may become a game changer in international supply chains. The team of *transport logistic China* has been a great support in realizing this project,' says Martin Kraemer, Head of Marketing & PR at Jettainer GmbH.

### New Silk Road second focus topic

With its estimated investment volume of one trillion Euros, China's mega project of the New Silk Road has instigated a certain sense of euphoria in the world of logistics, which was also noticeable at *transport logistic China 2018*. 'The New Silk Road will significantly increase the amount of goods that need to be transported from China to the West and also within the country itself,' explains Thomas Lindy Sorensen, CEO of Schenker China Ltd. 'We have more



than 40 years of experience with Messe München and have gathered at the *transport logistic China* for the fourth time. For us, the *transport logistic* fairs are important events to stay up-to-date and develop our business opportunities.' 'We saw a lot of international leading companies. It shows that *transport logistic China* is a truly international, first-class open platform. Its influence and recognition in the logistic industry has been greatly improved,' added Yun Xin, Director Executive Office, Sinotrans Limited.

### Demand remains strong

The attendance of 667 exhibitors from 65 countries and regions, as well as more than 26,300 visitors from more than 67 countries and regions proves the strong economic interest in the region. Furthermore, the scale and focus of the *transport logistic China* has been significantly improved through the cooperation with the China Communication and Transportation Association (CCTA).

As an integral part of *transport logistic China*, *air cargo China* once again brings the whole air cargo industry together in one place. Besides the exhibition of leading companies, the accompanying Air Cargo Forums explored the important and new topics on Blockchain Technology, IoT Technology and Air Cargo Communities.

In the meanwhile, the concurrent show, PeriLog (perishable logistics) – Fresh Logistics Asia provides one-stop solutions to fresh product suppliers in front-end procurement, quality control, warehousing and refrigeration, cold-chain transportation and sales, as well as cooked food processing.

### Conference programs hit on hot topics

*transport logistics China* this year features over 40 accompanying events, which proved to be an important communication platform for acquiring new industry trends. They covered the current hot topics: smart logistics, blockchain, retail supply chain, catering supply chain, Logistics 4.0, chemical logistics, fresh city distribution, cold chain logistics, air cargo, New Silk Road, intermodal and manufacturing, as well as the entire range of the logistics industry. 'The integration of exhibition and conference is also a great idea. We joined in a lot of relevant forums and gained much from them,' says Peng Cao, Manager of Business Dept., Qingdao Port International Logistics Co., Ltd.

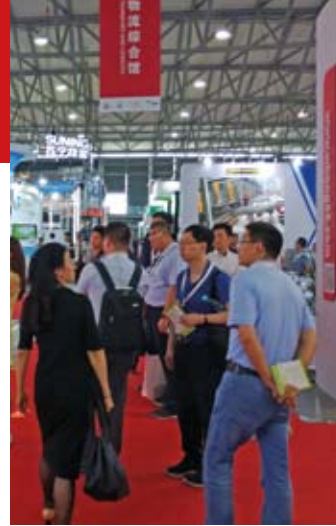
The next *transport logistic China* will take place from June 16 to 18, 2020. For more information, please visit: [www.transportlogistic-china.com](http://www.transportlogistic-china.com)

## We are facing a new era in logistics

### transport logistic China 2018 – Participant Quotes

**Leila Batyrbekova, Deputy Secretary General, Trans-Caspian International Transport Route (TITR) International Association, Kazakhstan:** The most important topic was the New Silk Road (OBOR) and different corridors, routes, etc. We are satisfied, mostly with meeting our target audience. It has added a good value to our marketing activity this year.

**Pia Berghoefer, Manager, Marketing & Communications, DB Schenker, Germany:** I think *transport logistic China* is now Asia's largest logistics fair. It definitely has the vibe of a big global logistics fair. Here we meet our customers and improve the awareness of our brand. Visitors from automotive, housewares, retail, consumer goods, e-commerce were very interested in the solutions we offer.



**Steffen Bilger, Parliamentary State Secretary, Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, Germany:** for us *transport logistic China* is an outstanding platform to promote Germany as a logistics hub. Exhibitors, as well as visitors, have assured me that this trade fair has become the most important industry event in Asia.

**Anton Bogdanov, Head of Marketing, CTM LLC, Russia:** *transport logistic China* is a quite effective event for our company. And the efficiency grows year by year together with the increasing volume of rail freight transportation from China to Europe through Russia, Kazakhstan and Mongolia. Participation at *transport logistic China 2018* gave us a good amount of leads and a lot of useful information about Chinese market for further development of our software solutions.

**Peng Cao, Manager of Business Dept., Qingdao Port International Logistics Co., Ltd., China:** The size of the exhibition is constantly growing and the atmosphere in the halls is great. *transport logistic China* is an influential exhibition for the logistic industry. Here we can talk to trade visitors, as well as our exhibiting peers. The integration of exhibition and conference is also a great idea. We joined in a lot of relevant forums and gained much from them.

**Xiaowu Chen, Director, Shenzhen Yantian District Economic Promotion Bureau, China:** For us, *transport logistic China* is the biggest and most important international exhibition in China. *transport logistic China* is a great platform to exhibit corporate image and build partnership. It is also a great way for the authorities to serve the enterprises under its rule.

**May Chu, Secretary-general, Association of Enterprises in Shenzhen Yantian Free Trade Zone, China:** *transport logistic China* this year is very busy. It is an international platform with many visitors and exhibitors from a variety of sectors. Besides exhibition, communication and cooperation, we also aimed to learn from our peers. We attach great importance to this show, where we can promote our services and products to more customers.

**Yonghua Dai, Director, Marketing and Brand, Suning Logistics Group, China:** It is the first time we participate at *transport logistic China*. This international platform features exhibitors in all the major fields in the logistics industry. Through *transport logistic China* we can promote the image of our brand. The forums not only help visitors learn more about intelligent logistics, but also offer a great chance for the exhibitors to improve through face to face exchange.

**Wenjia Gao, Marketing Director, G7, China:** We have taken part at *transport logistic China* for three times in a row. This year we see more trade visitors. On one hand talking with other exhibitors and visitors help us present ourselves better, and on the other – we get to know our customers' needs. We chose *transport logistic China* as the venue to release our new image, which shows how important it is to us.

**Xuefeng Han, General Manager, Market Brand Department, Transfar Zhilian Co., Ltd., China:** We participate at *transport logistic China* for the first time. The scale of the exhibition is great. We are satisfied with its influence, visitor quantity and the resources exhibited. It is an inclusive platform with products and services from the manufacturing and trading fields and agencies. More customers came to visit us and got to know us. The result met our expectations.

**Yuan Liu, Vice Chairman, HNA Cold Chain Holdings Co., Ltd., China:** We talked about the hot topics and challenges in the industry, as well as solutions. We have seen manufacturers of cold chain equipment, refrigerator, refrigerator trucks and electric vehicles. The exhibitors cover all the important players in the cold chain industry, from the upstream manufacturers, suppliers of quality international resources to downstream retailers and e-commerce companies. We are also interested in the New Retailing, New Logistics and Cross-border Fresh E-commerce forums, taking place during the event.

**Stefan Schröder, Head, German Logistics Alliance, Germany:** We are facing a new era in logistics – especially in the fields of environmental and social responsibility, as well as the constantly growing complexity of our





industry. That is why we need to be innovative. Of course, these developments also reflect on the Sino-German relations and underline the importance for further cooperation between both countries.

**Biyun Wang, Minister of Public Relations, Yuan Cheng Logistics Co., Ltd., China:** This is the fourth time we participate at *transport logistic China*. The exhibition is very big in terms of its size, participant number and influence, so we appreciate it a lot. Through all these years, *transport logistic China* impresses us being a very international exhibition with both Chinese and overseas enterprises. This is very good. We really value the chances offered to exchange resources and enable more peers, especially overseas customers, to learn about us. We also took part at the accompanying forums. The combination of exhibition and conference is a great way for us to fully showcase ourselves and make further exchanges.

**Chaohui Xia, General Manager, Hunan Xiang Ou Express Co., Ltd., China:** This is the first time we participate at *transport logistic China*. We are totally impressed by size and popularity of the exhibition. It is a great honour for us to exhibit our achievements to the visitors and let more customers know about us through such an international platform.

**Feng Xiang, Vice President, YTO Express Group Co., Ltd., China:** I had a very good impression of the exhibition as a whole. It is very busy. Before the exhibition started, I had received a lot of e-mails from other exhibitors, including international exhibitors, inviting me to visit their booths. This illustrates how influential the exhibition is. We reached a lot of international visitors. The exhibition is very successful. We could not only present our corporate image, services and products to establish contact with the visitors, but also find out about the trends in the industry, the major players, as well as newly-developed technology and equipment. This is very important to us.

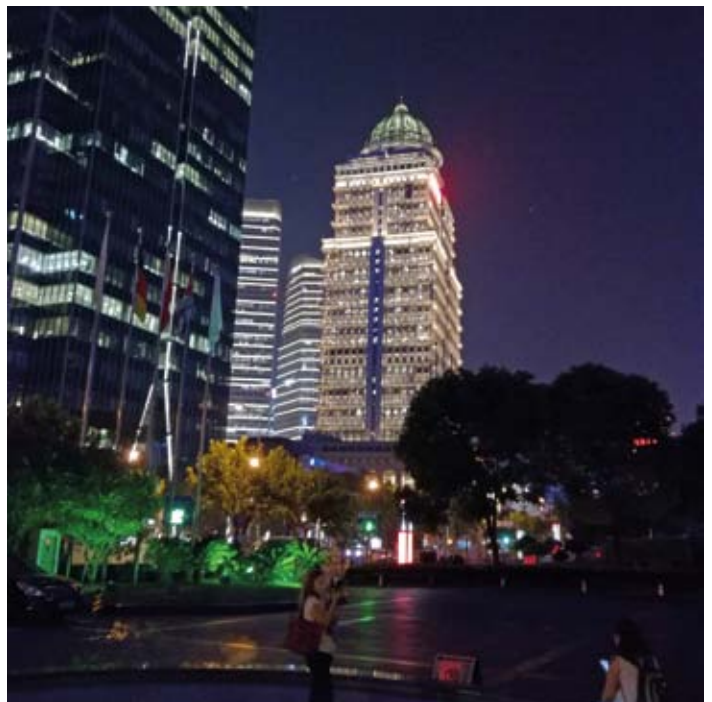
**Yang Yang, Manager, East China logistics Market Dept., JD Logistics, China:** *transport logistic China* is very influential in the industry, has a strong brand recognition and support from the government. It is very helpful for exhibitors wanting to be recognized and improve their image in the industry. This is the third time we participate at *transport logistic China*. We find that the visitor quality is constantly improving. We made contacts with many professional visitors, which is very important for us in expanding our business.

**Yiming Yang, East China District Manager, 58 Suyun, China:** *transport logistic China 2018* is very successful in terms of the exhibitor size and visitor traffic. It attracted a lot of key players in the industry, who are also our target customers. We also made in-depth exchanges with a lot of visitors in the e-commerce and express delivery industries. *transport logistic China* offers us a good opportunity to promote our brand image and communicate with our peers.

**Cheng Zhong, Deputy General Manager, China Railway Container Transport Corp., Ltd., China:** This year *transport logistic China* is even more professional. We met a lot of peers that are already familiar to us. It is a great place to talk to each other. The customers can also find solutions fit for their needs in one place. This is a great exhibition.

**Weibo Zuo, Vice President, Yupei Group, China:** We have participated at *transport logistic China* for 5 times in a row. It is safe to say that *transport logistic China* is the leading exhibition for the logistics industry in Asia. The visitor number and quality are both great. We had talks with customers from development zones, institutional investors and customers with renting needs. The exhibition helps us to promote our development plan, new product series and technological upgrade to more people. Meanwhile, the supporting forums shared the latest changes in the international market and are very helpful to the exchanges between our peers.

**BYD Auto Industry Company Limited, China:** *transport logistic China* is a comprehensive, professional logistics exhibition. It offers a great platform for brand promotion and new product release. The exhibition is very big and busy. The results met our expectations.



**COSCO Shipping Logistics Co., Ltd., China:** The visitor flow at the *transport logistic China 2018* is good. The exhibitors of logistic companies from both China and abroad are competing and making exchanges at the same time. We talked to lot of our customers, both old and new. The exhibition covers the entire logistic industry chain. It offers a great platform for us to promote our brand image, exhibit our innovative solutions and expand our businesses home and abroad.

**Czech Association of Forwarding and Logistics, Czech:** The first impression is that the fair is greater, brighter and more intensive. The crowd at the gates was the largest ever and the visitors were coming much more frequently to us as well. The second impression is that the industry has returned to prosperity. Many stands are opulent, offering not only information and a handshake, but a lot of printed materials and giveaways. And last, but not least, is that the fair is rich in live projection of the latest achievements in the industry, which makes it even more attractive. So, we are 100% satisfied with *transport logistic 2018* in Shanghai. ■



# 亚洲物流双年展：所有数字 为新丝绸之路扬帆起航

## 国际物流、移动、信息技术和供应链管理展览会

Tim Alexandrin 供稿

- 667家参展商和26,300多名参观者
- 数字化和中国的丝绸之路倡议创造了新机遇
- 40多项会议热门话题

物流4.0和新丝绸之路是2018年5月16日至18日在上海举办的2018亚洲物流双年展的主要话题。来自世界各地的参与者以及来自德国、捷克、意大利、西班牙、拉脱维亚、马来西亚和立陶宛的官方展位展示了他们的产品和服务。

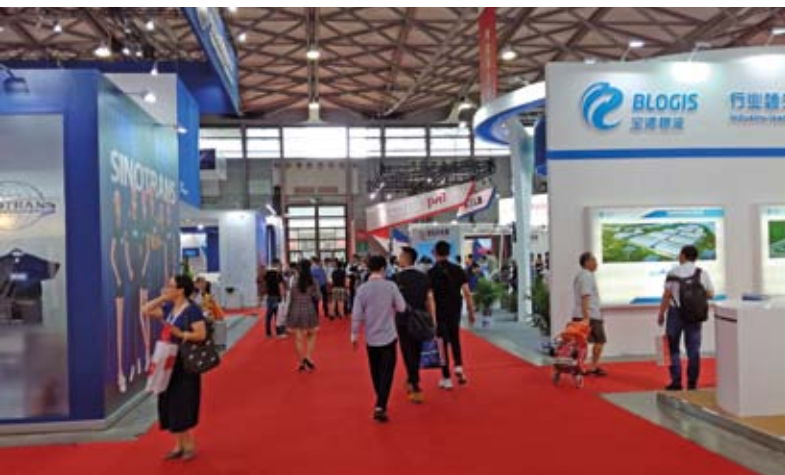
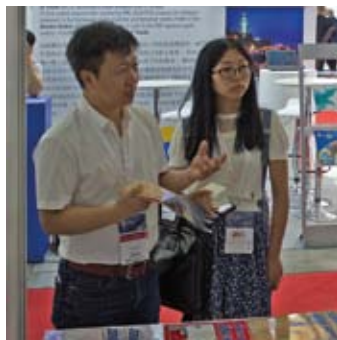
第八届亚洲物流双年展再次秉承其作为亚洲物流、移动、信息技术和供应链管理领先贸易展览会的声誉。“本次展会的不断发展反映了中国物流市场对尖端技术和创新解决方案的巨大需求。运输物流中国是决策者面对面沟通和拓展业务的高效实用平台，同时大力推动物流业的高质量发展，”德国慕尼黑展览管理委员会委员Gerhard Gerritzen说。

“我有点惊讶，因为有这么多的参展商。我们接待了很多国际游客。这反映了展会的影响力，”圆通快递集团有限公司副总裁相峰说。

### 数字化仍然是最热门的话题

所有与会者都认为，中国正在以最快的速度推进数字化进程。该国已经在这一领域发挥着主导作用，并且在“2025年中国制造”战略的推动下继续发展。智能物流无疑已成为新兴企业在设备、软件、系统集成和辅助决策方面的核心竞争力。

为满足众多科技物流企业的品牌宣传需求，加强行业互动，运输物流中国推出了新的“智能物流创新馆”，作为智能物流产品展示和技术交流的线下平台。“今年，我们启动了一个“Think-A-Thon”，当地同济大学的供应链管理学生研究了区块链技术如何成为国际供应链中的游戏规则改变者。运输物流





中国团队为实现这一项目提供了很大的支持，“德国 Jettainer 公司市场营销和公关主管 Martin Kraemer 说。

### 新丝绸之路第二焦点话题

中国新丝绸之路的大型项目估计投资额达1万亿欧元，在物流领域引起了一定的兴奋感，这在2018亚洲物流双年展也引人注目。“新丝绸之路将大大增加需要从中国运往西方以及在国内运输的货物数量，“Schenker 中国有限公司首席执行官 Thomas Lindy Sorensen 解释说。“我们在慕尼黑展览拥有超过40年的经验并第四次聚集在亚洲物流双年展。对我们来说，亚洲物流双年展是保持最新和发展商机的重要活动。”我们看到了很多国际领先的公司。它表明亚洲双年物流展是一个真正的国际化展会，一流的开放平台。它在物流行业的影响力和认可度得到了很大提高，” 中国外运股份有限公司执行办公室主任 Yun Xin 补充道。

### 需求依然强劲

来自65个国家和地区的667家参展商以及来自67个国家和地区的26,300多名参观者参加了此次展会，证明了该地区的强大经济利益。此外，通过与中国交通运输协会 (CCTA) 的合作，亚洲物流双年展的规模和重点得到了显著改善和加强。

作为亚洲物流双年展的重要组成部分，中国航空货运再次将整个航空货运业集中在一起。除了领先公司的展览外，随行的航空货运论坛还探讨了区块链技术、物联网技术和航空货运社区的重要新主题。

与此同时，同时展示“ PeriLog (易腐物流) - 亚洲新物流”为前端采购、质量控制、仓储和制冷、冷链运输和销售等新鲜产品以及熟食加工供应商提供一站式解决方案。

### 会议活动直击热门话题

亚洲物流双年展今年有40多个相关活动，这被证明是获取新行业趋势的重要交流平台。它们涵盖了当前的热门话题：智能物流、区块链、零售供应链、餐饮供应链，物流4.0、化学物流、新鲜城市配送、冷链物流、航空货运、新丝绸之路、多式联运和制造，以及整个物流业的范围。“展览与会议的融合也是一个好主意。我们参加了很多相关的论坛，并从中获得了很多，” 青岛港国际物流有限公司业务部经理彭鹏说。

下一届亚洲物流双年展将于2020年6月16日至18日举行。欲了解更多信息，请访问：[www.transportlogistic-china.com](http://www.transportlogistic-china.com)

## 我们正面临物流新时代

### 2018亚洲物流双年展 —— 参与者引言

哈萨克斯坦跨里海国际运输路线 (TITR) 国际协会副秘书长 Leila Batyrbekova: 最重要的话题是新丝绸之路 (OBOR) 和不同走廊、路线等。我们很满意，主要是满足我们的目标听众。它为我们今年的营销活动增添了很好的价值。

德国 DB Schenker 市场交流部经理 Pia Berghoefer: 我认为亚洲物流双年展现在是亚洲最大的物流博览会。它绝对具有大型全球物流博览会的氛围。在这里，我们与客户会面并提高我们品牌的知名度。来自汽车、家庭用品、零售、消费品、电子商务的参观者对我们提供的解决方案非常感兴趣。

德国联邦运输和数字基础设施部议会国务秘书 Steffen Bilger: 对我们来说，亚洲物流双年展是一个促进德国作为物流枢纽的杰出平台。参展商和参观者向我保证，此次展会已成为亚洲最重要的行业盛会。



俄罗斯 CTM LLC 市场部负责人 Anton Bogdanov: 亚洲物流双年展对我们公司来说是一个非常有效的活动。随着中国通过俄罗斯、哈萨克斯坦和蒙古从中国到欧洲的铁路货运量不断增加，效率逐年提高。参与2018亚洲物流双年展为我们软件解决方案的进一步发展提供了大量有关中国市场的线索和大量有用信息。

中国青岛港国际物流有限公司业务部经理 Peng Cao: 展会规模不断扩大，展厅氛围浓厚。亚洲双年物流展是一个有影响力的物流业展览会。在这里，我们可以与贸易观众以及我们的参展同行交谈。展览和会议的整合也是一个好主意。我们加入了很多相关的论坛，并从中获得了很多。

中国深圳盐田区经济促进局局长 Xiaowu Chen: 对我们来说，亚洲双年物流展是中国规模最大、最重要的国际展览会。亚洲双年物流展是展示企业形象和建立伙伴关系的绝佳平台。这也是当局为其治理下的企业服务的好方法。

中国深圳盐田保税区企业协会秘书长 May Chu: 今年亚洲物流双年展非常繁忙。这是一个国际平台，有来自不同行业的众多参观者和参展商。除了展览、交流和合作，我们还旨在向同行学习。我们非常重视这个节目，在那里我们可以向更多的客户推广我们的服务和产品。





**中国苏宁物流集团营销与品牌总监 Yonghua Dai:** 这是我们第一次参加亚洲物流双年展。这个国际平台的特色是参展商处在物流行业的所有主要领域。通过亚洲物流双年展，我们可以提升我们品牌的形象。论坛不仅帮助参观者更多地了解智能物流，还为参展商提供了通过面对面交流改进的绝佳机会。

**G7中国市场总监 Wenjia Gao:** 我们已经连续三次参加亚洲物流双年展。今年我们看到更多的贸易观众。从一方面来说，其他参展商和参观者帮助我们更好地展示自己，在另一方面——我们了解客户的需求。我们选择亚洲物流双年展作为发布我们新形象的场所，这表明它对我们有多重要。

**中国 Transfar Zhilian 有限公司市场品牌部总经理 Xuefeng Han:** 我们首次参加亚洲物流双年展。展览的规模很大。我们对其影响力、游客数量和所展示的资源感到满意。它是一个包容性平台，提供来自制造和贸易领域和代理商的产品和服务。更多的客户前来拜访我们并了解我们。结果符合我们的期望。

**中国海航冷链控股有限公司副董事长 Yuan Liu:** 我们谈到了行业的热点话题和挑战，以及解决方案。我们见过冷链设备、冰箱、冰箱卡车和电动车的制造商。参展商涵盖冷链行业的所有重要参与者，从上游制造商，优质国际资源供应商到下游零售商和电子商务公司。我们还对活动期间举办的新零售、新物流和跨境新鲜电子商务论坛感兴趣。

**德国物流联盟负责人 Stefan Schröder:** 我们正面临着物流的新时代——特别是在环境和社会责任领域，以及我们行业不断增长的复杂性。这就是我们需要创新的原因。当然，这些发展也反映了中德关系，并强调了两国进一步合作的重要性。

**中国远程物流有限公司公共关系部部长 Biyun Wang:** 这是我们第四次参加亚洲物流双年展。展览的规模、参与人数和影响力都非常大，所以我们非常感激。这些年来，中国的运输物流使我们成为一个与中外企业共同举办的国际展览会。这是非常好的。我们非常重视交换资源的机会，让更多同行，特别是海外客户了解我们。我们还参加了随附的论坛。展览与会议的结合是我们充分展示自我，进一步交流的好方法。

**中国湖南湘欧快递有限公司总经理 Chaohui Xia:** 这是我们第一次参加亚洲物流双年展。我们对展览的规模和受欢迎程度印象深刻。我们非常荣幸能够向参观者展示我们的成就，让更多的客户通过这样一个国际平台了解我们。

**中国圆通快递集团有限公司副总裁 Feng Xiang:** 我对展会的整体印象非常好。这儿很忙。在展览开始之前，我收到了很多其他参展商的电子邮件，包括国际参展商，邀请我参观他们的展位。这说明了展览的影响力。我们接待了很多国际游客。展览非常成功。我们不仅可以展示我们的企业形



象、服务和产品，以便与参观者建立联系，还可以了解行业趋势，主要参与者以及新开发的技术和设备。这对我们非常重要。

**中国JD物流华东物流市场部经理 Yang Yang:** 亚洲物流双年展在行业中具有很强的影响力，得到了政府的强烈品牌认可和支持。对于希望获得认可并改善其行业形象的参展商来说，这非常有帮助。这是我们第三次参加亚洲物流双年展。我们发现访客质量在不断提高。我们与许多专业观众建立了联系，这对我们拓展业务非常重要。

**58速运华东区中国区域经理 Yiming Yang:** 2018亚洲物流双年展在参展商规模和访客流量方面非常成功。它吸引了业内许多关键人物，他们也是我们的目标客户。我们还与电子商务和快递行业的众多参观者进行了深入的交流。亚洲物流双年展为我们提供了一个很好的机会来提升我们的品牌形象并与同行沟通。

**中国中铁集装箱运输股份有限公司副总经理 Cheng Zhong:** 今年中国的运输物流更加专业。我们遇到了许多已经熟悉的同行。这是一个互相交谈的好地方。客户还可以在一个地方找到适合他们需求的解决方案。这是一个很棒的展览。

**中国宇培集团副总裁 Weibo Zuo:** 我们已连续五次参加亚洲物流双年展。可以肯定地说，亚洲物流双年展是亚洲物流业的领先展会。参观人数和质量都很棒。我们与开发区、机构投资者和有租赁需求的客户进行了会谈。该展览帮助我们向更多人推广我们的发展计划、新产品系列和技术升级。同时，支持论坛分享了国际市场的最新变化，对我们同行之间的交流非常有帮助。

**中国比亚迪汽车工业有限公司:** 亚洲物流双年展是一个综合性、专业的物流展览会。它为品牌推广和新产品发布提供了一个很好的平台。展览非常繁忙。结果符合我们的期望。

**中国远洋航运物流有限公司:** 2018亚洲物流双年展的访客流量良好。来自中国和海外的物流公司的参展商同时竞争和交流。我们与很多新旧客户进行了交流。展览涵盖整个物流产业链。它为我们提供了一个很好的平台，可以宣传我们的品牌形象，展示我们的创新解决方案并拓展我们的国内外业务。

**捷克货运与物流协会:** 第一印象是展会更大、更明亮、更密集。在展馆口的人群是有史以来最多的，访客也更频繁地来到我们这里。第二印象是该行业已恢复繁荣。许多展台都很华丽，不仅提供信息和握手，还提供大量印刷材料和赠品。最后，但依然很重要，展会上有丰富的行业最新成果现场投影，这使它更具吸引力。因此，我们对在上海的2018亚洲物流双年展非常满意。



# Investing in the Port of Tomorrow

On 31 May and 1 June, the European port industry gathered in Rotterdam for the 15th edition of the ESPO annual conference with nearly 300 participants.

The major topic of the Conference was 'Investing in the Port of Tomorrow'. The first conference day mainly focused on drivers of port investments, the ways of how port investments should be financed and the acceptance of port development and expansion. The second day of the conference was mainly dedicated to discussing the European transport infrastructure policy as it stands today, the experience with its implementation over the last three years, as well as the ways to improve this legislative framework and the financing tools during the forthcoming financial period 2021–2027. In between those debates, different key note speeches gave the audience food for thought and discussion on the geopolitical situation in and around Europe, the climate change and Brexit.

'The conference clearly revealed that the investment requirements of European ports are enormous. It made also clear that on top of the constant need to invest in basic infrastructure, ports are really willing and ready to invest in projects that created added value in view of preparing for challenges as decarbonisation, sustainability and digitalisation. It showed the importance of ensuring that ports are planning the 'right' project. It also stressed the need to step up the share ports are receiving from the Connecting Europe Facility envelope to better reflect the important and complex role of ports and their investment pipeline,' comments Isabelle Ryckbost, Secretary General ESPO.

During the conference ESPO prepared and presented the report on the infrastructure investment needs and financing challenges for European ports.

*The 2019 ESPO conference will be hosted by the North Tyrrhenian Port Network System and will take place in Livorno on 23 and 24 May 2019.*

*Info by ESPO*

## Message from the Chair: the Increased Focus on Ports as Commercial Entities

**Eamonn O'Reilly,**

*Chairman of the European Sea Ports Organisation*

The development of the Single European Market required the elimination of a range of barriers to trade. Nowhere is this more evident than in Europe's seaports where the work to create a level playing pitch has been a project of decades. In recent years, however, there has been a range of inter-related EU policy initiatives which have largely created the level playing pitch in the port sector. As a result, seaports are now in the position to fully realise their potential and maximise their contribution to the prosperity of people and communities throughout the EU.

Central to this change has been the increased focus on ports as commercial entities with increased financial autonomy in most cases. However, this new perspective highlights a conundrum at the heart of port development plans. In many cases, the main benefits of port projects accrue to the wider community and economy rather than to the port authority itself. This is particularly true when ports invest in basic infrastructure to provide capacity for future growth.

Beyond that, the requirement for ports to invest into basic infrastructure has been joined by a range of investment requirements as a result of wider societal imperatives, particularly in the areas of environmental policy and energy policy.

The challenge ports have to face now everywhere is to implement projects which often are financially attractive to external investors and essential for wider societal and economic reasons.

Some ports are financially strong enough to finance such projects and accept the low financial returns. Other ports are challenged to implement projects, which are essential but entirely beyond their means.

The Connecting Europe Facility (CEF) is the essential means to resolve this conundrum.





# 投资明日港口

5月31日至6月1日，欧洲港口业聚集在鹿特丹参加第15届ESPO年会，有近300人出席。

会议的主要议题是“投资明日港口”。第一个会议日主要关注港口投资的驱动因素，港口投资的融资方式以及港口发展和扩张的接受程度。会议的第二天主要是讨论当今欧洲运输基础设施政策，过去三年实施的经验，以及在即将到来的2021 - 2027年财政期间改善这一立法框架和融资工具的方法。在这些辩论之间，不同的主题演讲让观众对欧洲及其周边的地缘政治局势、气候变化和英国脱欧进行思考和讨论。

会议清楚地表明，欧洲港口的投资要求是巨大的。它还清楚地表明，除了不断投资基础设施之外，港口真的愿意为能够投资于脱碳、可持续性和数字化等挑战做好准备的创造附加值项目。它表明了确保港口规划“正确”项目的重要性。ESPO 秘书长 Isabelle Ryckbost 评论说，它还强调需要加强从连接欧



TEN-T policy recognises ports as engines for growth. Europe's ports have the projects ready to meet TEN-T objectives. CEF is the facilitator.

As CEF II is being prepared, the experience and expertise of Europe's ports has been harnessed in this study report by ESPO to provide Europe's institutions with an informed viewpoint on the needs of ports and on how ports can contribute to the achievement of TEN-T and other EU policies.

ESPO recognises that there are many demands on the EU budget at a time when it's challenged by Brexit. But there are important choices to be made in how scarce resources are allocated.

ESPO contends that investment in Europe's seaports is essential if critical policy objectives are to be met in a wide range of EU policy areas. If Europe's seaports cannot make the investments that are needed, then key policy objectives in the areas of transport, energy and environment will be compromised.

Nine key findings are presented in this report, which go beyond a simplistic request by ports for more funds, to inform the debate and discussion of the size and allocation of the budget for the second Connecting Europe Facility.

*From the Study 'The Infrastructure Investment Needs and Financing Challenge of European Ports'*





洲设施覆盖接收的份额，以更好地反映港口及其投资渠道的重要和复杂作用。

会议期间，ESPO 编写并提交了关于欧洲港口基础设施投资需求和融资挑战的报告。

2019年 ESPO 会议将由北第勒尼安港口网络系统主办，并将于2019年5月23日和24日在利沃诺举行。

信息来自于 ESPO

## 主席致辞：在大多数情况下财务自主权增加

**Eamonn O'Reilly**，  
欧洲海港组织主席

统一欧洲市场的发展需要消除一系列贸易壁垒。这一点在欧洲的海港中更为明显，在那里创造一个公平竞争的工作已经是几十年的项目。然而，近年来，出现了一系列相互关联的欧盟政策举措，这些举措在很大程度上创造了港口的公平竞争部门。因此，海港现在能够充分发挥其潜力，并最大限度地为整个欧盟的人民和社区的繁荣做出贡献。

这种变化的核心是越来越多地关注港口作为商业实体，在大多数情况下财务自主权增加。然而，这一新观点突出了港口发展计划核心难题。在许多情况下，港口项目的主要好处在于更广泛的社区和经济，而不是港口当局本身。当港口投资基础设施以提供未来增长的能力时尤其如此。

除此之外，由于更广泛的社会需求，特别是在环境政策和能源政策领域，对港口投资基础设施的要求也加入了一系列投资要求。

现在各地必须面临的挑战是实施对外部投资者具有财务吸引力的项目，这对于更广泛的社会和经济原因至关重要。



一些港口的财力足以为这些项目提供资金，并接受低财务回报。其他港口面临着实施项目的挑战，这些项目至关重要，但完全超出了他们的能力。

连接欧洲设施 (CEF) 是解决这一难题的重要手段。

TEN-T政策将港口视为增长的引擎。欧洲的港口已准备好满足TEN-T目标的项目。CEF 是推动者。

正在准备CEF 第二阶段正在准备中，ESPO在本研究报告中利用欧洲港口的经验和专业知识，为欧洲机构提供有关港口需求以及港口如何实现TEN-T和其他欧盟政策。

ESPO 认识到，在英国退欧面临挑战的情况下，欧盟预算有很多要求。但是，在分配稀缺资源方面还有重要选择。

ESPO 认为，如果要在广泛的欧盟政策领域实现关键的政策目标，对欧洲海港的投资至关重要。如果欧洲的海港无法进行所需的投资，那么运输、能源和环境领域的关键政策目标就会受到影响。

本报告提出了九项主要调查结果，这些调查结果超出了港口对更多资金的简单要求，为第二个连接欧洲基金的预算规模和分配提供了辩论和讨论。

源自“欧洲港口基础设施投资需求和融资挑战”研究





**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.oscc.ebizchina.net](http://www.oscc.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)



# A LONELY TREE IN THE DESERT

*Zita Tallat-Kelpšaitė*



*What drew me first was the Artist's paintings. Colourful. Romantic. Ironic. Sarcastic. Shocking. And sad. Then I met the Artist himself. Intellectual. Intelligent. Eccentric. Arrogant. Egoistic. And very fragile. Then I asked to become his pupil.*

*'What do you want to paint?' he asked.*

*'A lonely tree in the desert,' I answered. 'I have a strange life story.'*

*He gave me a canvas, some paint, a paintbrush, poured a glass of red wine and left me alone, closing the door of the studio behind him.*

*'You don't need a teacher. Just keep painting.' he said after a couple of lessons.*

*A Lonely Tree in the Desert rooted in my office and looking at it every day I think that perhaps that story is not mine, but the Maestro's life story.*

*I've put the conversation about life with the Maestro on a hundred of canvases. Perhaps he'll want to paint these paintings some day.*

*What I've got in my hands this time is not a paintbrush, but a quill. Or, should I better say, a keyboard.*

*100 Drops of Life is a story of a human life from birth to death, told in a hundred of words...*

This is the beginning of a very open conversation about life with the artist Anatolijus Michailovas-Klošaras, published in the freshly-printed 240-page album *KLOŠARAS*.

The retrospective publication, dedicated to the artist's anniversary was published by Parko Galerija, the gallery, which is also organising his anniversary exhibition, being entrusted with all of the artist's works. The album and the exhibition feature works that signify all of his creative stages from the beginning to this day. ■

Jolanta Gutauskienė, the compiler of the album and owner of Parko Galerija, is glad that the solid publication saw the light of day on the eve of the artist's anniversary thanks to the synergy of art and business. The supporters that contributed to the publishing are mentioned in the album.

*Parko Galerija is kindly inviting to the opening of the exhibition, featuring the presentation of the book, on 28 September, 5 p. m. at M. Valančiaus g. 6, Kaunas, Lithuania.*



# 沙漠里的一棵孤树

Zita Tallat-Kelpšaitė

吸引我的是艺术家的画作。多彩、浪漫、具有讽刺意味、挖苦、令人震惊、而且伤心。

然后我遇见了艺术家本人。有知识、聪慧、偏心、傲慢、利己、而且非常脆弱。

然后我要求成为他的学生。

“你想画什么？”他问。

“沙漠里一棵孤独的树，”我回答。 “我的生活故事很奇怪。”

他给了我一块画布、一些油漆、一把画笔，倒了一杯红酒，让我独自一人，关上了他身后工作室的门。

“你不需要老师。继续画画吧。”几节课后他说。

沙漠里的一棵孤树根植于我的办公室，每天看着它，我也许那个故事不是我的，而是Maestro的生活故事。

我把关于生活的谈话放在了一百幅画布上。也许有一天他会想要画这些画。

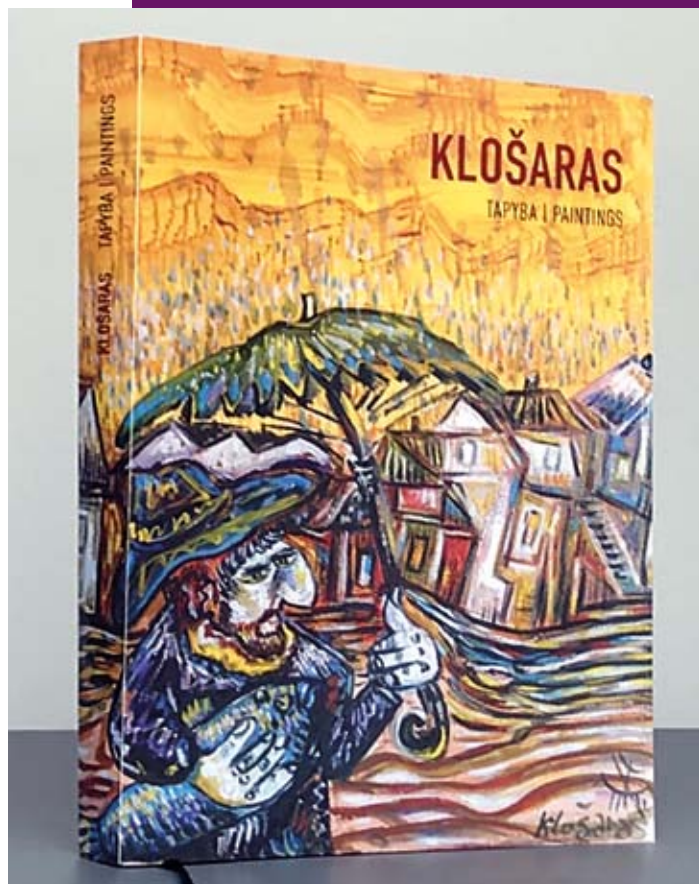
这次我手里拿的不是画笔，而是羽毛笔。或者，我觉得更好的说法是，键盘。

《人生的一百个点滴》是一个用上百个词来讲述的，从出生到死亡的人生故事...

这是与艺术家 Anatolijus Michailovas-Klošaras 就人生进行的非常开放的对话伊始，该作品发表在新印刷的240页专辑 KLOŠARAS上。

该艺术家周年纪念日的回顾性出版物由画廊 Parko Galerija 出版，该画廊也正在组织他的周年纪念展览，受委托负责艺术家的所有作品。这些专辑和展览介绍了从开始到今天所有创作阶段的作品。

Jolanta Gutauskienė 是这张专辑的编辑者，也是 Parko Galerija 的老板，很高兴这部精美的出版物在艺术家周年纪念日的前夕看到了艺术和商业的协同作用。专辑中提到了有助于出版的支持者。



Parko Galerija 友好邀请诸位参加在9月28日下午5点于立陶宛考纳斯 M.Valančiausg. 6举办的展览开幕式。



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP



- **Перевалка и хранение грузов**
- **Экспедиторские услуги**
- **Буксировка судов**
- **Услуги логистики**

**АО «КЛАЙПЕДСКАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ»**

Ул. Зауэрвейно, 18, LT-92122 Клайпеда, ЛИТВА

Тел. + 370 46 399 101. Факс +370 46 399 066

[info@klasco.lt](mailto:info@klasco.lt)

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



Investing into the Future:

Is This **the Century of Asia?**

Continuing Growth of the Central German Logistics

**Hub of Saxony-Anhalt Industry and Transport**

Participants of **Maritime**

Market Gather for Autumn Events

Vienišas medis dykumoje

Lithuanian Marine Business and Transport

Indicators Flourish, but **INCREASING**

**Competition Calls for New Solutions**

**Investing in the Port of Tomorrow**

投资未来：亚洲世纪？

萨克森 - 安哈特州德国

中部物流枢纽继续发展壮大

ОДИНОКОЕ ДЕРЕВО В ПУСТЫНЕ

投资  
明日  
港口

**所有数字为新丝绸之路扬帆起航**

Investicijos ateities uostą  
Инвестиции в будущее: начало века Азии?

Центральногерманский логистический комплекс Саксонии-Анхальт продолжает расти

Показатели морского бизнеса и транспортной индустрии Литвы

обнадеживают, однако растущая конкуренция вынуждает искать новые возможности

Investicijos ateitį: Azijos amžiaus pradžia?

Lietuvos jūros verslo ir transporto industrijos rodikliai džiugina, tačiau stiprėjanti konkurencija verčia

ieškoti vis naujų galimybių

В ПОРТ  
завтрашнего  
Инвестирование

Rudens renginiai suburs jūrų industrijos ir transporto rinkos dalyvius

Visos skaitmeninės burės nukreiptos į **Naujaji šilko kelią**

A LONELY TREE IN THE DESERT

立陶宛海事商业和运输指标蓬勃发展，但日趋激烈的竞争呼唤新的解决方案

Литвы и транспортного рынка

Все цифровые паруса направлены на **Новый шелковый путь** Саксонии-Анхальто центринис Vokietijos logistikos mazgas auga

**Silk Road**  
the New Sails Set for All Digital

沙漠里的一棵孤树

海事行业及物流市场的参与者于秋季活动汇聚一堂

Осенние мероприятия сплотят участников морской индустрии и транспортного рынка





International Conference and Awards

# Global AirRail **LONDON**

27-28-**29** November 2018



"The conference is very important to understand emerging industry trends, best practices and share experiences with the air rail industry. The balance of deep dive into a local link, combined with the presentations from operators and airports, as well as the opportunity to share experiences with other operators are particularly useful."

**Chris Basche, CEO, Brisbane Airtrain, AUSTRALIA**

Tarptautinis verslo žurnalas  
JŪRA MOPE SEA  
ISSN 1392-7825

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

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

**Vyriausioji finansininkė**  
Danutė Graželiienė  
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 Wittstock  
Tel. + 49 176 10342609  
El. paštas diana.wittstock@tnika.de  
TL NIKA GmbH, Cecina Str. 76, 82205  
Gilching bei München

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

**Šį numerį iliustravo:**  
Vytautas Karaciejus, Valdemaras Manomaitis,  
Paulė Dragūnevičiūtė,  
Antonina Džežulskaitė.

Žurnale panaudotos Klaipėdos valstybinio  
jūrų uosto direkcijos, Saksonijos-Anhalto  
transporto ir regioninės plėtros ministerijos,  
SEB banko, ESPO nuotraukos

**Viršelis**  
Ingrida Ramanauskienė

**Spausdino**  
UAB „Lietuvos rytas“ spaustuviė 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 4 000 egz.

## СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

**36 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ**  
Инвестиции в будущее:  
начало века Азии?  
**LEIDĖJOS ŽODIS**  
Investicijos į ateitį:  
Azijos amžiaus pradžia?

**38 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ  
ИНТЕРВЬЮ**  
Центральногерманский  
логистический комплекс  
Саксонии-Анхальт  
продолжает расти  
**ĮŠKIRTINIS INTERVIU**  
Saksonijos-Anhalto  
centrinis Vokietijos  
logistikos mazgas auga



**44 РЫНОК. АНАЛИЗ.  
ПРОГНОЗЫ**  
Показатели морского  
бизнеса и транспортной  
индустрии Литвы  
обнадеживают, однако  
растущая конкуренция  
вынуждает искать новые  
возможности  
**RINKA. ANALIZĖ.  
PROGNOZĖS**  
Lietuvos jūros verslo ir  
transporto industrijos  
rodikliai džiugina, tačiau  
stiprėjanti konkurencija  
verčia ieškoti vis naujų  
galimybių



**41 ОБЗОР**  
Осенние мероприятия  
сплотят участников  
морской индустрии и  
транспортного рынка  
**APŽVALGA**  
Rudens renginiai  
suburs jūrų industrijos ir  
transporto rinkos dalyvių

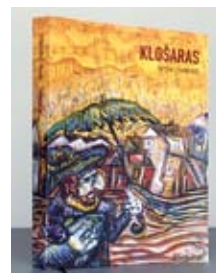
**52 МЕЖДУНАРОДНЫЕ  
МЕРОПРИЯТИЯ**  
«transport logistic China»:  
все цифровые паруса  
направлены на Новый  
шелковый путь  
**TARPTAUTINIAI RENGINIAI**  
„transport logistic China“:  
visos skaitmeninės burės  
nukreiptos į Naująjį šilko  
kelią



**59 МЕЖДУНАРОДНЫЕ  
МЕРОПРИЯТИЯ**  
Инвестирование в порт  
завтрашнего дня  
**TARPTAUTINIAI RENGINIAI**  
Investicijos į ateities uostą



**62 СИНЕРГИЯ БИЗНЕСА И  
ИСКУССТВА**  
Одинокое дерево в  
пустыне  
**VERSLO IR MENO  
SINERGIJA**  
Vienišas medis dykumoje





# ИНВЕСТИЦИИ В БУДУЩЕЕ: НАЧАЛО ВЕКА АЗИИ?

Шелковый путь, цифровизация, декарбонизация, диверсификация, «зеленое» судоходство, устойчивая, умная, инновационная, «синяя», «зеленая» экономика, альтернативные технологии, чистое будущее, экология, охрана окружающей среды, бережливость – в последнее время это наиболее популярные ключевые слова в повестках дня международных мероприятий.

Одно из крупнейших мероприятий морской индустрии – SMM, проходящее в Гамбурге, обсуждает амбициозные замыслы этой отрасли. Международная морская организация (ИМО) провозгласила стратегические цели – до 2050 года вдвое сократить количество газовых выбросов от мирового судоходства, вызывающих парниковый эффект, а до 2100 года добиться, чтобы в судовых выбросах вообще не было CO<sub>2</sub> (двуокиси углерода). Предварительно до 2020 года мировое судоходство должно будет использовать топливо с содержанием серы не более 0,5 %. Хотя судоходство уже сегодня считается одним из самых экологичных видов транспорта, содержание CO<sub>2</sub> в выбросах которого составляет всего 2,2 % всех выбросов углекислого газа в мире, согласно вступившей в силу конвенции ИМО требование с 2020 года придерживаться 0,5-процентной нормы будет применяться примерно к 70 тысячам судов и судовладельцам придется принимать связанные с этим кардинальные инвестиционные решения.

На ежегодной конференции Европейской организации морских портов (ЕСПО) в Роттердаме, тема которой в этом году была «Инвестиции в порты будущего», было отмечено, что потребность в инвестициях в европейские порты, их инфраструктуру огромна. Порты хотят и готовы инвестировать в проекты, создающие добавленную стоимость, и принимать такие вызовы, как сокращение двуокиси углерода, поощрение устойчивости и цифровизация.

«Для развития единого европейского рынка требовалось устранить немало барьеров. Никто другой так хорошо это не отражает, как морские порты Европы, которые работали, десятилетиями стремясь гарантировать равные возможности всем участникам этого процесса. Несколько недавних инициатив ЕС в области политики оказали значительное влияние на их осуществление в портовом секторе. Теперь морские порты могут реализовать весь свой потенциал и максимально увеличить выгоду, создаваемую для граждан и общин ЕС. Внимание к портам как к коммерческим единицам во многих случаях повышает их финансовую автономию», – говорит председатель ЕСПО Имон О’Рейли.

Очень важно обеспечить такие условия, чтобы порты брались за «правильные» проекты. Эта тема была доработана и на конференции Организации Балтийских портов (ВРО) в Щецине.

Актуальные темы с высоких международных трибун перенесены в дискуссии и прогнозы экспертов, проходящие в отдельных странах и регионах.

Министр регионального развития и транспорта земли Саксония-Анхальт Томас Вебель утверждает, что этот федеральный

регион Германии, будучи быстро растущим логистическим узлом и воротами на Восток, стремится формировать потоки внутреннего мультимодального транспорта германских портов на основе устойчивого развития. На конференции «Hafen hinterland», организованной министерством транспорта в городе Дессау-Рослау, ведется дискуссия о перспективах развития региона Саксонии-Анхальт как мультимодального транспортно-логистического узла (с железнодорожным, автомобильным, морским и авиационным сообщением). Связи федерального региона и инициированного Китаем Нового шелкового пути могут быть интересны и выгодны не только этому региону и всей Германии, но и Евросоюзу, а также использоваться для развития сети международных логистических цепочек.

Новый шелковый путь, соединяющий Азию и Европу, интересует страны обоих континентов. В последнее время ускоренными темпами растут масштабы прямых грузоперевозок между Китаем и Европой по железным дорогам – все чаще сообщается о пуске новых линий из стран Западной Европы. Больше всего грузов проходит через украинно-белорусскую границу, которая все более закупоривается, так что у АО «Lietuvos geležinkeliai» и Клайпедского порта есть хороший повод напомнить о себе и побудить грузопотоки повернуть через Литву и морской порт, лидирующий в Балтийских странах по результатам грузооборота.

Взгляды многих субъектов бизнеса устремлены на белорусско-китайской проект – создаваемый под Минском индустриальный парк «Великий камень», где по завершении строительства уже в будущем году возьмут разгон производственные процессы, следовательно, и новые возможности перевозки грузов, за которые, несомненно, развяжется конкурентная борьба.

Надежды на процветание европейских бизнес-субъектов, связываемые с Китаем и другими азиатскими рынками, небезосновательны. Это не отрицают экономические и финансовые эксперты, анализирующие динамику мировой экономики и все чаще упоминающие о закате долговременного доминирования Запада и о трансформации мировых рынков потребления.

В недавно обнародованном отчете поставщика стратегических исследований рынка и анализа данных – компании «Euromonitor International» говорится, что в 2013 году Китай преодолел США по объему валового внутреннего продукта (ВВП), оцениваемого по паритету покупательной способности (ППС), и претендует стать крупнейшей экономикой в мире. Согласно прогнозам, с 2018 по 2030 годы на Азиатско-Тихоокеанский регион, активно развивающий прогрессивную экономику, придется более чем 50 % роста мирового ВВП. Этот сдвиг экономической мощи неизбежно формирует глобальные мегацентры. Если нынешние экономические базовые тенденции будут реализованы, это может быть началом века Азии, поскольку данный регион обладает потенциалом, чтобы стать основой мировой экономики, заявляют аналитики «Euromonitor International». По их утверждению, не следует игнорировать эти прогнозы глобальных экономических изменений в формировании долгосрочных будущих стратегий.

Искренне ваша -  
Зита Таллат-Кялпшайте,  
издатель журнала



# INVESTICIJOS Į ATEITĮ: AZIJOS AMŽIAUS PRADŽIA?

Šilko kelias, skaitmenizavimas, dekarbonizavimas, diversifikavimas, žalioji laivyba, tvarioji, išmanioji, inovatyvioji, mėlynoji, žalioji ekonomika, alternatyviosios technologijos, švarioji ateitis, ekologija, aplinkosauga, tausojimas – pastaruoju metu tai yra populiariausi raktiniai žodžiai tarptautinių renginių dienotvarkėse.

Vienas didžiausių Hamburge vykstančių jūrų industrijos renginių SMM aptaria ambicingus šios šakos užmojus. Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) paskelbė strateginius tikslus – iki 2050 m. perpus sumažinti pasaulinės laivybos išmetamų, šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, o iki 2100 m. pasiekti, kad laivai visiškai neišmestų CO<sub>2</sub> (anglies dioksido). Prieš tai, iki 2020 m., pasaulio laivyba turės peržengti pirmąjį sieros ribojimo slenkstį – visi okeaniniai laivai privalės naudoti degalus, kuriuose bus ne daugiau nei 0,5 proc. sieros. Nors laivyba jau dabar laikoma viena ekologiškiausių transporto rūšių, kurios CO<sub>2</sub> išmetamų dujų kiekis tesudaro 2,2 proc. visame pasaulyje išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio, pagal įsigaliojusią TJO konvenciją reikalavimas nuo 2020 m. laikytis 0,5 proc. ribos bus taikomas maždaug 70 tūkst. laivų, ir laivų savininkams teks priimti kardinalius su tuo susijusius investicinius sprendimus.

Europos jūrų uostų organizacijos (ESPO) kasmetinėje konferencijoje Roterdame, kurios tema šiemet buvo „Investicijos į ateities uostus“, pabrėžta, kad investicijų poreikis į Europos uostus, jų infrastruktūrą yra milžiniškas. Uostai nori ir yra pasiruošę investuoti į pridėtinę vertę kuriančius projektus ir imtis tokių iššūkių kaip anglies dioksido mažinimas, tvarumu skatinimas bei skaitmenizacija.

„Vieningos Europos rinkos plėtrai reikėjo pašalinti nemažai barjerų. Niekas kitas taip gerai to neatspindi, kaip Europos jūrų uostai, kurie dirbo dešimtmečius siekdami užtikrinti lygias galimybes visiems šio proceso dalyviams. Keletas pastarųjų metų ES politikos iniciatyvų turėjo ypač didelės įtakos jų įgyvendinimui uostų sektoriuje. Dabar jūrų uostai gali realizuoti visą savo potencialą ir maksimaliai padidinti ES gyventojams ir bendruomenėms kuriamą naudą. Dėmesys uostams, kaip komerciniams vienetams, daugeliu atveju didina jų finansinę autonomiją“, – sako Europos jūrų uostų organizacijos pirmininkas Eamonn O'Reilly.

Labai svarbu yra užtikrinti, kad uostai imtųsi „teisingų“ projektų. Ši tema toliau vystoma ir Baltijos uostų organizacijos (BPO) konferencijoje Ščecine.

Aktualios temos iš didžiųjų tarptautinių tribūnų persikelia į atskirose šalyse ir regionuose vykstančias diskusijas bei ekspertų įžvalgas.

Saksonijos-Anhalto regioninės plėtros ir transporto ministras Thomas Webel sako, kad šis Vokietijos federacinis regionas, būdamas



sparčiai augančiu logistikos mazgu ir vartais į Rytus, siekia formuoti Vokietijos uostų vidaus multimodalinio transporto srautus tvartos plėtros pagrindu. Transporto ministerijos Dessau-Rosslau mieste surengtoje „Hafenhinterland“ konferencijoje diskutuojama apie ateities perspektyvas vystant Saksonijos-Anhalto regioną kaip logistikos, multimodalinio transporto geležinkeliais, keliais, jūra ir oru mazgą. Federacinio regiono ir Kinijos inicijuoto Naujojo šilko kelio sąsajos gali būti įdomios ir naudingos ne tik šiam regionui, Vokietijai, bet ir ES bei tarptautinių logistikos grandinių tinklo vystymui.

Aziją ir Europą sujungiantis Naujasis šilko kelias domina abiejų žemynų šalis. Pastaruoju metu labai sparčiai auga tiesioginio krovinų vežimo tarp Kinijos ir Europos geležinkeliu mastas – vis dažniau paskelbiama apie naujų linijų paleidimą iš Vakarų Europos šalių. Daugiausia

krovinų keliauja per Ukrainos ir Baltarusijos pasienį, kuris vis labiau kemšasi, tad „Lietuvos geležinkeliai“ ir Klaipėdos uostas turi gerą progą priminti apie save ir paskatinti krovinų srautą pasukti per Lietuvą ir krovo rezultatais Baltijos šalyse pirmaujantį jūrų uostą.

Daugelio verslo subjektų žvilgsniai nukreipti į Baltarusijos ir Kinijos projektą – netoli Minsko kuriamą „Didžiojo akmenų“ pramonės parką, kuriame, pasibaigus statybai, jau kitais metais turėtų įsibėgėti gamybos procesai, vadinasi, ir naujos krovinų gabenimo galimybės, dėl kurių, be abejo, nebus apsieita be konkurencinės kovos.

Europos verslo subjektų klestėjimo vilts, siejamas su Kinija ir kitomis Azijos rinkomis, nėra be pagrindo. To nenigia ekonomikos ir finansų ekspertai, analizuojantys pasaulio ekonomikos dinamiką ir vis dažniau užsimenantys apie ilgalaikio Vakarų dominavimo saulėlydį ir pasaulio vartojimo rinkų transformavimąsi.

Neseniai paskelbtame strateginių rinkos tyrimų ir duomenų analizės paslaugų tiekimo kompanijos „Euromonitor International“ pranešime sakoma, kad 2013 m. Kinija įveikė JAV bendrojo vidaus produkto (BVP) atžvilgiu, vertinant perkamosios galios paritetą (PPP) požiūriu, ir pretenduoja tapti didžiausia pasaulio ekonomika. Vertinant pagal BVP ir PPP rodiklius iki 2030 m. turėtų pirmauti trijų šalių: Kinijos, JAV ir Indijos, ekonomikos. Prognozuojama, kad 2018–2030 m. Azijos ir Ramiojo vandenyno šalių regionas, aktyviai vystantis pažangiąją ekonomiką, sudarys daugiau nei 50 proc. viso pasaulio BVP augimo. Šis ekonominės galios poslinkis neišvengiamai formuoja pasaulinius megatrindus. Jei bus įgyvendintos dabartinės ekonominės bazinės tendencijos, tai gali būti Azijos amžiaus pradžia, nes šis regionas turi galimybių tapti pasaulio ekonomikos pagrindu, teigia „Euromonitor International“ analitikai, užsimenantys, kad nereikėtų ignoruoti šių pasaulio ekonomikos pokyčių įžvalgų formuojant ilgalaikes ateities strategijas.

Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Žurnalo leidėja

# Центральнoгерманский логистический комплекс Саксонии-Анхальт продолжает расти



Томас Вебель является министром регионального развития и транспорта федеральной земли Саксония-Анхальт с 2011 года. Перед падением Берлинской стены он изучал радиоэлектронику в Дрезденском техническом университете, получил диплом инженера. В 1990 году был избран членом земского парламента Саксонии-Анхальт. До своего назначения министром Томас Вебель являлся главой администрации округа в Вольмирштедте, Оре и с недавних пор в Бёрде.

Как логистический центр и «ворота на восток» Центральнoгерманская федеральная земля Саксония-Анхальт стремится организовать постоянные мультимодальные транспортные перевозки в удаленных районах Германии. Конференция Hafenhinterland под названием «Мультимодальный логистический центр Саксония-Анхальт», которая пройдет в Саксонии-Анхальт 6–7 сентября 2018 года, посвящена этой теме.

В интервью министр регионального развития и транспорта Саксонии-Анхальт Томас ВЕБЕЛЬ рассказывает о преимуществах и возможностях региона, а также о задачах на будущее.

## Господин министр, каковы основные темы конференции Hafenhinterland 2018, ожидаемой в Саксонии-Анхальт?

В центре внимания конференции – объединение различных видов перевозок, их сильные стороны и возможности. Будут рассмотрены идеи для выполнения требований логистического региона Саксония-Анхальт в отношении мультимодальных перевозок железнодорожным и автомобильным, морским и воздушным транспортом. Обсудим сообщение нашей федеральной земли с Новым шелковым путем и связанные с этим проблемы, а также возможности, которые дает центральное расположение Саксонии-Анхальт в Европейском союзе, и идеи на будущее внутри самой Германии. К тому же, ключевыми темами станут декарбонизация и цифровизация грузовых перевозок, не говоря уже о мультимодальности.

## Какие факторы делают Саксонию-Анхальт логистическим центром?

Прежде всего, ее транспортная инфраструктура: федеральная земля имеет более чем 11 000 километров дорог, примерно 3100 километров железнодорожных путей, семь железнодорожных центров, второй по величине грузовой аэропорт в Германии в Галле/Лейпциге, есть также

центральная сортировочная станция в Галле, почти 600 километров современных судоходных внутренних водных путей, 18 портов и грузовых терминалов. В последние годы эта инфраструктура систематически обновляется, расширяется и модернизируется. Только в области грузового железнодорожного транспорта объем перевозок с 2000 года увеличился более чем в два раза и в настоящее время составляет 30,4 млн тонн. В частности, мы вложили много средств в модернизацию и строительство трех железнодорожных узлов, чтобы сделать железнодорожный транспорт более привлекательным для клиентов и наладить работу на сильно загруженных линиях.

## Какое место в вашей транспортной инфраструктуре занимает судоходство?

Саксония-Анхальт играет ключевую роль в процессе европейской интеграции. Три из шести коридоров трансъвропейской транспортной сети (TEN-T), проходящие через Германию, пролегают через нашу федеральную землю: Север-Балтийское море, Скандинавия-Средиземноморье и Восток-Восточное Средиземноморье. Эти коридоры являются ча-





стью основной сети проекта мультимодальных перевозок TEN-V, целью которого является улучшение международных перевозок в ЕС. В 2017 году речными судами в районе одной только Эльбы было перевезено около 21,9 млн тонн товаров.

#### Однако, основным средством грузовых перевозок остается все же автомобильный транспорт?

Да, это так. Все автомагистрали в Саксонии-Анхальт являются либо новыми, либо полностью отреставрированными после 1990 года, поэтому наши мостовые конструкции, в отличие от многих других регионов Германии, также пригодны для перевозки тяжелых грузов. Кроме того, на нашей федеральной земле наблюдается сравнительно небольшое количество пробок. Две автомагистрали соединяют главные восточно-западные и северо-южные направления, в числе которых Рурский регион с путями в Западную Европу, а также в Восточную и Южную Европу. Чешская Республика и юг Польши также легкодоступны благодаря расширенным маршрутам. Предприятия нашей федеральной земли пользуются оптимальными условиями для эффективного управления логистикой.

#### Грузовые перевозки будут расти во всем мире. Готова ли Саксония-Анхальт к такому развитию?

Да, Саксония-Анхальт отлично подготовлена к этому. При среднем годовом обороте в три миллиарда евро в последние годы индустрия логистики федеральной земли закрепились на стабильно высоком уровне. Согласно предварительной оценке морского транспорта на 2030 год, в течение ближайших десяти лет общий оборот портов Северного и Балтийского морей возрастет на 2,8 процентных пункта и достигнет 468 миллионов тонн.

Однако, по данным Немецкой ассоциации морских портов, трафик внутренних портов уже достигает пределов пропускной способности. Вот почему такие территории, как Гамбург, сильно зависят от транспортно-логистических цепочек при работе со все возрастающими межконтинентальными потоками товаров во внутренние районы Европы. В этом плане Саксония-Анхальт с 1990 года предпринимает последовательные меры по созданию высокоэффективной базы: основные порты на Среднегерманском канале (*нем. Mittellandkanal*) и реке Эльба теперь предлагают выгодное взаимодействие трех видов транспорта для перевозки тяжелых и сыпучих грузов. Наши транспортные маршруты предоставляют достаточно благоприятные условия, чтобы смягчить недостаток мощностей в морских портах Германии. Однако транспортировка огромных объемов товаров из этих портов остается серьезной проблемой. Над ее разрешением наша федеральная земля работает в сотрудничестве с другими федеральными землями, разрабатывая в настоящее время необходимые подходы.

#### Какие меры здесь следует предпринять?

К 2030 году наша федеральная земля инвестирует еще два миллиарда евро в свою транспортную инфраструктуру вместе с федеральным правительством Германии. Мы придаем особое значение поддержке экологически безопасных видов транспорта. Уже сделан важный шаг для строительства сортировочной станции в Галле - единственного подобного объекта в Восточной Германии и самого современного в Европе. Ежедневно туда будут направляться до 2400 железнодорожных вагонов, следующих в Юго-Восточную Европу или даже в дальнее зарубежье, например, в Китай. Кроме того, мы стремимся доставлять больше грузов через реку Эльба. Исследование «Эльба 4.0 (Elbe 4.0)» продемонстрировало, как можно улучшить работу транспорта внутреннего судоходства с помощью оцифровки коридора Эльбы. Менее масштабные проекты столь же многообещающие, например, проект «Автоводоцистерна плюс (Watertruck plus)». В его рамках бельгийская команда разработала интеллектуальную концепцию для небольших моторизованных и немоторизованных барж, которая особенно подходит для перевозки грузов по маломасштабным водным путям.

Одним словом, наша федеральная земля обеспечивает грузоперевозкам надежный и благоприятный путь. И, прежде всего, Саксония-Анхальт стремится к тому, чтобы этот путь чаще проходил по железной дороге или по воде.

#### Спасибо Вам за разговор.

Интервью подготовлено JŪRA MOPE SEA

# Saksonijos-Anhalto centrinis Vokietijos logistikos mazgas auga

**Būdamas logistikos mazgu ir „vartais į rytus“ Saksonijos-Anhalto federacinis regionas siekia formuoti Vokietijos uostų vidaus multimodalinio transporto srautus tvarios plėtros pagrindu. Saksonijoje-Anhalte 2018 m. rugsėjo 6–7 d. vyksiančioje „Hafenhinterland“ konferencijoje bus nagrinėjami šio regiono multimodalinės logistikos mazgo klausimai.**

**Pokalbio metu Saksonijos-Anhalto regioninės plėtros ir transporto ministras Thomas WEBEL papasakojo apie regiono pranašumus, potencialą ir ateities iššūkius.**

#### Gerbiamas ministre, kokios yra pagrindinės konferencijos „Hafenhinterland 2018“ temos?

Konferencijos metu daugiausia dėmesio bus sutelkta į skirtingų transporto rūšių sąsajas, jų pranašumus ir potencialą. Taip pat diskutuosime apie idėjas ateičiai vykdant Saksonijos-Anhalto logistikos regiono reikalavimus dėl multimodalinio transporto geležinkeliais, keliais, jūra ir oru. Pagrindinės temos – mūsų federacinio regiono ir Naujojo šilko kelio sąsajos bei su tuo susiję iššūkiai ir Saksonijos-Anhalto pozicijos Europos Sąjungoje bei visos Vokietijos ateities idėjos. Aptarsime labai svarbias anglies dvideginio mažinimo bei krovinių transporto skaitmeninio temą ir, žinoma, multimodalumo peripetijas.

#### Kokie veiksniai daro Saksoniją-Anhaltą patraukliu logistikos mazgu?

Pirmiausia, tai transporto infrastruktūra. Mūsų federalinis regionas pasižymi ypač geru susisiekimu – daugiau nei 11 000 km kelių, maždaug 3 100 km geležinkelio linijų, 7 geležinkelio mazgai, antras pagal dydį Leipcigo/Halės krovinių oro uostas Vokietijoje, pagrindinis traukinių formavimo taškas Halėje, beveik 600 km modernių vidaus vandens kelių bei 18 uostų ir krovos terminalų. Pastaraisiais metais ši infrastruktūra buvo sistemingai atnaujinama, plečiama ir modernizuojama. Transporto apimtys vien geležinkelių krovinių srityje nuo 2000 m. išaugo daugiau nei dvigubai ir šiuo metu siekia 30,4 mln. tonų. Mes investavome ypač daug lėšų į trijų geležinkelių jungčių konstrukciją, todėl geležinkelių transportas dabar yra dar patrauklesnis klientams, o procesai didelės apkrovos mazguose – sklandesni.

#### Kokią vietą transporto sistemoje užima ir kokį vaidmenį joje vaidina vandens transportas?

Saksonija-Anhaltas užima pagrindines pozicijas Europos integracijos procesuose. Trys iš šešių transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) koridorių – Šiaurės–Baltijos jūros, Skandinavijos–Viduržemio jūros bei Rytų–Rytinės Viduržemio jūros – kerta Vokietiją per mūsų regioną. Šie koridoriai sudaro pagrindinę „TEN-V“ multimodalinio transporto projekto, kurio tikslas – pagerinti tarpvalstybinę prekybą ES viduje, dalį. 2017 m. vien Elbės vidaus vandens keliais buvo pergabenta apie 21,9 mln. tonų krovinių.



Thomas Webel yra Saksonijos-Anhalto regioninės plėtros ir transporto ministras nuo 2011 m. Prieš Berlyno sienos griūtį jis studijavo elektroninės įrangos inžineriją Dresdno techniniame universitete, kurį baigė įgydamas inžinerijos diplomą. 1990 m. jis buvo išrinktas Saksonijos-Anhalto parlamento nariu. Prieš tapdamas ministru, Thomas Webel dirbo Volmirstedo, Ohré, o neseniai ir Biorde regiono administratoriumi.

#### Tačiau ar tiesa, kad didžiausias krovinių transporto srautas vis dar tenka keliams?

Taip. Visi Saksonijos-Anhalto greitkeliai yra arba nauji, arba visiškai restauruoti nuo 1990 m., siekiant pritaikyti mūsų tiltų struktūrą sunkiajam transportui (skirtingai nei daugelyje kitų Vokietijos regionų). Be to, galime pasigirti palyginti nedideliu spūsčių skaičiumi. Pagrindines rytų–vakarų bei šiaurės–pietų kryptis, tokias kaip Rūro regioną, jungia du greitkeliai, suteikdami susisiekimą su Vakarų, Rytų ir Pietų Europa. Dėl išplėsto maršruto taip pat lengvai pasiekiamos ir Čekija bei Pietų Lenkija. Apskritai, optimalios efektyvaus logistikos valdymo sąlygos yra ypač naudingos mūsų federacinio regiono verslui.

#### Ateityje pasaulinis krovinių srautas tik didės. Ar Saksonija-Anhaldas yra pasiruošęs šiems pokyčiams?

Taip, Saksonija-Anhaldas yra ypač puikiai tam pasiruošęs. Mūsų federacinio regiono logistikos pramonė yra gana aukštame lygyje – pastaruosius trejus metus vidutinė metinė apyvarta siekia 3 mlrd. eurų. Remiantis jūrų transporto prognozėmis 2030 m., per ateinančių dešimtmetį ar panašiai mūsų bendroji apyvarta Šiaurės ir Baltijos jūros uostuose turėtų padidėti 2,8 proc. ir pasiekti 468 mln. tonų. Tačiau, pasak Vokietijos jūrų uostų asociacijos, vidaus vandenų uostų srautas jau siekia pajėgumų ribas. Todėl tokios vietovės kaip Hamburgas yra ypač priklausomi nuo transporto logistikos grandinių transportuojant tarpžemyninių prekių srautus į Europos žemyno gilumą. Šioje srityje Saksonija-Anhaldas jau turi apčiuopiamą įdirbį kuriant didelio pajėgumo pagrindą nuo pat 1990 m. – Vidurio Vokietijos kanalas ir Elbė jau gali pasiūlyti palankias trimodalines transporto jungtis transportuojant sunkiuosius ir birius krovinius. Mūsų transporto keliai pasižymi puikiai išvystyta infrastruktūra, kuri padeda sušvelninti pajėgumų trūkumą Vokietijos jūrų uostuose. Tačiau pagrindiniu iššūkiu lieka didžiulės iš šių uostų transportuojamų krovinių apimtys. Todėl mūsų federacinis regionas, bendradarbiaudamas su kitais regionais, šiuo metu kuria reikalingus sprendimus.

#### Kokie tai sprendimai?

Iki 2030 m. kartu su Vokietijos federaline vyriausybe planuojame investuoti dar 2 mlrd. eurų į transporto infrastruktūrą. Ypač didelį dėmesį skiriame aplinkai draugiškų transporto mazgų plėtrai. Mūsų tikslas – perkelti didesnes transporto apimtis į geležinkelius ir vandens kelius. Didelis žingsnis jau žengtas įkūrus traukinių formavimo infrastruktūrą Halėje – tai vienintelis toks objektas Rytų Vokietijoje ir pats moderniausias visoje Europoje. Iš ten Pietų ir Rytų Europos kryptimis ar net į Kiniją kasdien pajudės iki 2 400 geležinkelio vagonų. Be to, norime daugiau krovinių pergabenti Elbės upe. „Elbė 4.0“ tyrimas parodė, kaip galima sustiprinti vidaus vandenų transportą skaitmeninant Elbės koridorių. Perspektyviai atrodo ir mažesni projektai, pavyzdžiui, „Watertruck Plus“. Jo pagrindu belgų komanda sukūrė išmanią nedidelių motorinių arba nemotorizuotų baržų koncepciją, kuri ypač tinka transportuojant prekes mažesniais vandens keliais. Trumpai tariant, transporto srautas pats randa savo tėkmės kelius. Be to, Saksonijos-Anhalto regionas siekia užtikrinti, kad tie srautai dažniau persikeltų į geležinkelių ir vandens transportą!

#### Dėkojame už pokalbį.

Interviu parengė JŪRA MOPE SEA



# ОСЕННИЕ МЕРОПРИЯТИЯ СПЛОТЯТ УЧАСТНИКОВ МОРСКОЙ ИНДУСТРИИ И ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА

Уже в первые дни сентября начинается интенсивный и интересный сезон осенних мероприятий.

4–7 сентября сезон мощно, с 2200 участниками, начинается крупнейшая выставка морской индустрии SMM, организуемая компанией „Hamburg Messe“ раз в два года и привлекающая свыше 50 000 посетителей со всего мира. 5 сентября Ассоциация внутренних водных путей Финляндии приглашает на семинар-круиз по Сайменскому каналу. 6–7 сентября в польском порту Щецин на ежегодную конференцию ВРО собираются представители Балтийских портов. В те же дни в Калининграде происходит Балтийский транспортный форум, а в германском городе Дессау-Рослау заинтересованные специалисты встречаются для обсуждения перспектив логистического центра Саксонии-Анхальт. Вскоре после этого, 18–20 сентября, представители транспорта и логистики встретятся на традиционной выставке «TransKazakhstan», которая в этом году пройдет в Алматы. 25–27 сентября действие из Азии вернется в Европу, где в столице Латвии Риге компания «Transportevents» организует вторую конференцию по Балтийским портам и судоходству (2nd Baltic Sea Ports & Shipping 2018). Уже 26–27 сентября следует поспешить на международную конференцию «TransBaltica 2018» в Санкт-Петербурге (Россия), а 26–28 сентября отправиться на международный Черноморский транспортный форум и выставку «TransExpo» в украинский город-порт Одессу.

А тут уже и октябрь со своей традиционной транспортной неделей в столице Беларуси Минске, которая начнется 2 октября. 9–11 октября снова нужно вернуться в Санкт-Петербург на конференцию по развитию портов. 11–13 октября предстоит более далекая поездка – в китайский город Шэньчжэнь на 13-ю международную ярмарку логистики транспорта. А 23–24 октября приглашает 15-е международное мероприя-

тие «Trans Middle East 2018» в Акабе (Иордания).

6–8 ноября Роттердам, крупнейший в Европе центр перевалки контейнеров, ожидает участников традиционного мероприятия «Intermodal Europa 2018», а столица Польши Варшава в те же дни приглашает на транспортно-логистическую выставку «Trans Poland 2018». Неделей позже, 14–16 ноября, посетителей транспортно-логистической выставки ждут в столице Узбекистана Ташкенте, а также в турецком городе Стамбуле, где уже успешно закрепилась выставка «Logitrans», ежегодно организуемая компанией «Munich Messe». 27–29 ноября 20-я выставка «Intermodal Afrika 2018» приглашает в Аккру в Гане, а специалистов железнодорожных и аэропортов в те же дни ждут в Лондоне, где пройдет 10-я международная конференция «AirRail» и состоится вручение призов GARA. 28–30 ноября представители логистики встретятся на выставке логистических цепочек и смарт-логистики (International Supply Chain and Smart logistics Expo – SCSL) в китайском городе Чэнду. И это далеко не все мероприятия, в которых в течение трех осенних месяцев следует побывать представителям морской индустрии и транспортно-логистического рынка. На многие из этих мероприятий свои делегации направляет и сектор морской индустрии и транспорта Литвы. На одних этот сектор будет представлен объединенными силами, на других свою деятельность и услуги представят отдельные компании или участвующие в конференциях представители и докладчики.

Международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA с упомянутыми мероприятиями поддерживает те или иные партнерские отношения и по возможности участвует в них.

С какими достижениями представляет себя международной аудитории профессионалов Литва, отмечающая в этом году 100-летие возрожденной государственности?

## Позиции транспортного сектора Литвы крепнут

Как уверяют представители Министерства транспорта и коммуникаций Литвы, результаты первого полугодия текущего года свидетельствуют об успешном росте транспортного сектора страны.

«Тенденции оптимистические – транспортные компании Литвы все прочнее закрепляются на основных рынках стран ЕС и СНГ, действуют прогрессивно, намечая долгосрочные стратегии. Быстрыми темпами растут результаты управляемых государством компаний – Литовских железных дорог и аэропортов, Клайпедского морского порта. Это одни из лучших достижений в Балтийских странах», – говорит министр транспорта и коммуникаций ЛР Рокас Масюлис.

Только за первый квартал текущего года по сравнению с соответствующим периодом 2017-го экспорт транспортных услуг Литвы вырос на 19,7 %. Продолжал расти экспорт на все основные рынки экспорта транспортных услуг страны – в Германию на 34 %, в Россию на 16 %, во Францию на 18 %, в Данию на 7,3 %, в Беларусь на 57 %. Быстро рос экспорт таких услуг и в другие страны Европы – в Соединенное Королевство на

27 %, в Австрию на 26 %, в Нидерланды на 25 %.

Если сравнивать результаты первого полугодия текущего и прошлого года, по предварительным данным, объемы грузоперевозок сухопутным транспортом выросли на 15,4 % (до 73,3 млн т), из них автомобильным транспортом – на 18 % (46,1 млн т) и железнодорожным транспортом – на 11,1 % (27,2 млн т).

Об усилении позиций автомобильных перевозчиков Литвы свидетельствует приобретение новых грузовых транспортных средств, которое, по данным Ассоциации европейских производителей автомобилей ACEA, растет самыми быстрыми темпами в Евросоюзе. Второй по этому показателю является Венгрия.

В этом году на улучшение автомобильной инфраструктуры выделено 440,6 млн евро из средств Программы по надзору за дорогами и их развитием, также планируется получение 63,1 млн евро из фондов ЕС. Крупнейшие осуществляемые инвестиционные проекты – модернизация магистрали Via Baltica, реконструкция других магистральных, краевых и районных дорог, строительство эстакады на автотрассе Шилуте–Русне, работы по асфальтированию гравийных дорог.



## Ожидаются Rail Baltica и электрификация

Железнодорожным транспортом за январь-июнь с.г. по сравнению с первым полугодием 2017-го перевезено на 5,5 % больше пассажиров, на 11,1 % больше грузов. Возрастают транзитные перевозки: через Клайпеду – на 12 %, в калининградском направлении – на 31 %. В будущем объемы грузоперевозок должны вырасти за счет долгосрочных соглашений, в этом году подписанных АО «Lietuvos geležinkeliai» с польской компанией «PKP Cargo» о перевозке грузов в польские города Белосток и Элка, с белорусскими производителями удобрений «Беларуськалий» и «Гродно-Азот» – о перевозке химических и минеральных удобрений и договора с АО «Akmenės cementas», около 1 млн т продукции которого перевозится по железным дорогам. В Клайпедском порту в этом году для этой компании построен и оборудован терминал перевалки цемента, ожидается рост экспорта цемента через Клайпедский порт.

Компания «Lietuvos geležinkeliai», находящаяся под управлением государства, в ближайшие годы планирует значительно растущие инвестиции. В утвержденной долгосрочной стратегии предусмотрено, что портфель инвестиций в инфраструктуру до 2030 года превысит 5 млрд евро. Только в этом году размер заявленных инфраструктурных закупок превышает 0,5 млрд евро.

Большая часть средств запланирована на проект «Rail Baltica», также будет продолжена электрификация железнодорожной линии в клайпедском направлении, предусмотрены и другие работы.

## Инвестиции в порту в размере 407 млн евро – значимая предпосылка для роста

Грузооборот в Клайпедском государственном морском порту и на Бутингском терминале в первом полугодии текущего года по сравнению с соответствующим периодом 2017-го вырос на 6,7 % (до 26,7 млн т). В Клайпедском порту обработано 22,2 млн т (на 7,6 % больше), на Бутингском терминале – 4,5 млн т (на 2,4 % больше). Результаты Клайпедского порта заметно повысила рекордная перевалка контейнеров, выросшая на 40,2 %. Этот результат значительно превосходит итоги ближайших портов Балтийского моря – Риги, Таллина и Калининграда, где рост контейнерооборота за тот же период составил 4–8 %.

Дирекция Клайпедского государственного морского порта в 2018–2021 гг. планирует инвестировать 407 млн евро, из них более 70 % (293 млн евро) – на строительство и реконструкцию причалов и молвов, 18 % (73 млн евро) – на работы по углублению дна акватории и причальной линии. Долгосрочный анализ показателей деятельности Клайпедского порта показывает, что инвестиции в инфраструктуру порта являются существенной предпосылкой роста грузопотока. К примеру, в период 2001–2017 гг. увеличение долгосрочного имущества дирекции порта примерно в 2,5 раза создало условия для такого же увеличения грузооборота – с 17,2 млн тонн в 2001 году до 43,17 млн тонн в 2017-м. После ретроренерации в жизнь намеченных инвестиционных проектов дирекция порта планирует к 2040-му достичь грузооборота в 100 млн тонн.

## Аэропорты улучшают инфраструктуру

В аэропортах Литвы в январе-июне с.г. по сравнению с первым полугодием 2017-го росло количество перевезенных пассажиров и грузов. Ростом результатов отличился Вильнюсский аэропорт. Поток пассажиров в аэропортах страны вырос на 15,5 % (до 2,95 млн), из них в Вильнюсском аэропорту – на 16,6 % больше (2,33 млн человек). Авиатранспортом через аэропорты страны перевезено на 16,3 % больше грузов, наибольший рост – 18 % – также достигнут в Вильнюсском аэропорту.

Быстрый рост инвестиций планирует и госпредприятие «Lietuvos oro uostai», управляющее международными аэропортами страны. По данным компании, в 2016–2017 гг. в аэропорты страны в Вильнюсе, Каунасе и Паланге было инвестировано 31,5 млн евро, а в 2018–2020 гг. планируются инвестиции в 85,8 млн евро. Среди крупнейших работ планируются строительство многоэтажной автостоянки в Вильнюсском аэропорту, реконструкция перрона и взлетно-посадочной полосы Палангского аэропорта, реконструкция терминала отбытия в Вильнюсском аэропорту.

Информация JŪRA MOPE SEA и Министерства транспорта и коммуникаций Литвы

# RUDENS RENGINIAI SUBURS JŪRŲ INDUSTRIJOS IR TRANSPORTO RINKOS DALYVIUS

Jau pirmosiomis rugsėjo dienomis prasideda intensyvus ir įdomus rudens renginių sezonas.

Rugsėjo 4–7 d. jį galingai su 2 200 dalyvių pradeda kompanijos „Hamburg Messe“ kas antrus metus rengiama didžiausia jūrinės industrijos mugė SMM, pritraukianti daugiau nei 50 000 lankytojų iš viso pasaulio. Rugsėjo 5 d. Suomijos vidaus vandens kelių asociacija kviečia į seminarą kruizą Saimos kanalu. Rugsėjo 6–7 d. Lenkijos uostamiestyje Ščecine į kasmetinę BPO konferenciją renkasi Baltijos uostų atstovai. Tomis pačiomis dienomis Vokietijos mieste Dessau-Rosslau suinteresuoti specialistai susitinka aptarti Saksonijos-Anhalto logistikos centro perspektyvų. Netrukus, rugsėjo 18–20 d. transporto ir logistikos atstovai susitiks tradicinėje parodoje „TransKazakhstan“, kuri šiemet vyksta Almatoje. Rugsėjo 25–27 d. iš Azijos veiksmas grįžta į Europą, kur Latvijos sostinėje Rygoje kompanija „Transportevents“ rengia antrąją Baltijos uostų ir laivybos konferenciją. Jau 26–27 d. reikėtų skubėti į tarptautinę konferenciją „Trans Baltica 2018“ Sankt Peterburge, Rusijoje, o 26–28 d. vykti į tarptautinį Baltijos jūros transporto forumą ir „TransExpo“ parodą Ukrainos uostamiestyje Odesoje.

O čia jau, žiūrėk, ir spalio su savo tradicine, 2 dieną prasi-dėsiandžia transporto savaite Baltarusijos sostinėje Minske. Spalio 9–11 d. vėl reikia grįžti į Sankt Peterburgą, į Rusijos uostų konferenciją. Spalio 11–13 d. laukia ilgesnė kelionė – į Kinijos miestą Šenženą, 13-ąją tarptautinę transporto ir logistikos mugę, o 23–24 d. kviečia 15-asis tarptautinis renginys „Trans Middle East 2018“ Akaboje, Jordanijoje.

Lapkričio 6–8 d. didžiausias Europoje konteinerių krovos centras Roterdamas laukia tradicinio renginio „Intermodal Europa 2018“ dalyvių, o Lenkijos sostinė Varšuva tomis pačiomis dienomis kviečia į transporto ir logistikos parodą „Trans Poland 2018“. Po savaitės, lapkričio 14–16 d., transporto ir logistikos parodos lankytojais laukiami Uzbekistano sostinėje Taškente ir Turkijoje, Stambule, kuriame jau sėkmingai įsitvirtino kompanijos „Munich Messe“ kas-



met organizuojama paroda „Logitrans“. Lapkričio 27–29 d. 20-oji paroda „Intermodal Afrika 2018“ kviečia į Akra Ganoje, o geležinkelių ir oro uostų specialistų tomis pačiomis dienomis laukiama Londone, kur vyks 10-oji tarptautinė „AirRail“ konferencija ir GARA apdovanojimai. Lapkričio 28–30 d. logistikos atstovai susitiks logistikos grandinių ir išmaniosios logistikos parodoje (*International Supply Chain and Smart logistics Expo (SCSL)*) Čengdu mieste Kinijoje.

Tai – toli gražu – ne visi renginiai, kuriuose per tris rudens mėnesius teks dalyvauti jūrų industrijos ir transporto bei logistikos rinkos dalyviams. Į daugelį šių renginių savo delegacijas siunčia ir Lietuvos jūrinės industrijos bei transporto sektorius. Vienuose jų šis sektorius pristatomas jungtinėmis pajėgomis, kituose savo veiklą ir paslaugas pristato atskiros kompanijos ar konferencijose dalyvaujantys atstovai bei pranešėjai.

Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA su minėtais renginiais palaiko vienokius ar kitokius partnerystės santykius ir pagal galimybes juose dalyvauja.

Su kokiais laimėjimais tarptautinei profesionalų auditorijai pristato Lietuva, šiemet švenčianti atkurto valstybinio 100-metį?

## Lietuvos transporto sektoriaus pozicijos stiprėja

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija teigia, kad šių metų pirmojo pusmečio rezultatai rodo sėkmingą šalies transporto sektoriaus augimą.

„Tendencijos yra optimistinės – šalies transporto įmonės vis labiau įsivertina pagrindinėse ES ir NVS šalių rinkose, veikia pažangiai, numatydamos ilgalaikes strategijas. Sparčiai auga valstybės valdomų įmonių – „Lietuvos geležinkelių“ ir oro uostų, Klaipėdos jūrų uosto – rezultatai, tai vieni geriausių pasiekimų Baltijos šalyse“, – sako LR susisiekimo ministras Rokas Masiulis.

Vien per pirmą šių metų ketvirtį, palyginti su atitinkamu 2017 m. laikotarpiu, Lietuvos transporto paslaugų eksportas augo 19,7 proc. Toliau didėjo eksportas į visas pagrindines šalies transporto paslaugų eksporto rinkas: Vokietiją – 34 proc., Rusiją – 16 proc., Prancūziją – 18 proc., Daniją – 7,3 proc., Baltarusiją – 57 proc. Sparčiai didėjo tokių paslaugų eksportas ir į kitas Europos šalis: Jungtinę Karalystę – 27 proc., Austriją – 26 proc., Nyderlandus – 25 proc.

Lyginant šių ir praėjusių metų pirmo pusmečio rezultatus, išankstiniais duomenimis, krovinių vežimas sausumos transportu padidėjo 15,4 proc. (iki 73,3 mln. t), iš jų kelių transportu – 18 proc. (46,1 mln. t) ir geležinkelių transportu – 11,1 proc. (27,2 mln. t).

Stiprėjančias Lietuvos kelių transporto vežėjų pozicijas rodo naujų krovinių transporto priemonių įsigijimas, kuris, Europos automobilių gamintojų asociacijos ACEA duomenimis, auga sparčiausiai Europos Sąjungoje. Antroji ES pagal šiuos rodiklius yra Vengrija.

Šiemet kelių infrastruktūrai gerinti skirta 440,6 mln. eurų Kelių priežiūros ir plėtros programos lėšų, taip pat numatoma 63,1 mln. eurų iš ES fondų. Didžiausi vykdomi investiciniai projektai – magistralės „Via Baltica“ modernizavimas, kitų magistralinių bei krašto ir rajoninių kelių rekonstravimas, estakados kelyje Šilutė–Rusnė statyba, žvyrkelių asfaltavimo darbai.

## Laukia „Rail Baltica“ ir elektrifikavimas

Geležinkelių transportu šiemet sausio–birželio mėn., palyginti su pirmu 2017 m. pusmečiu, vyko 5,5 proc. daugiau keleivių, pervežta 11,1 proc. daugiau krovinių. Didėja tranzitiniai pervežimai: per Klaipėdą – 12 proc., Kaliningrado srities kryptimi – 31 proc. Ateityje krovinių vežimo apimtis turėtų auginti šiemet AB „Lietuvos geležinkeliai“ sudaryti ilgalaikiai susitarimai su Lenkijos įmone „PKP Cargo“ dėl krovinių vežimo į Lenkijos miestus Balstogę ir Elką, su Baltarusijos trąšų gamyklomis „Belaruskalkij“ ir „Grodno-Azot“ – dėl cheminių ir mineralinių trąšų vežimo bei sutartis su AB „Akmenės cementas“, kurios apie 1 mln. t produkcijos vežama geležinkeliais. Klaipėdos uoste šiemet šiai bendrovei pastatytas ir įrengtas cemento krovos terminalas, tikimasi cemento eksporto per Klaipėdos uostą augimo.

Valstybės valdoma AB „Lietuvos geležinkeliai“ artimiausiais metais planuoja gerokai išaugšiančias investicijas. Patvirtintoje ilgalaikėje strategijoje numatyta, kad investicijų į infrastruktūrą portfelis iki 2030 m. viršys 5 mlrd. eurų. Vien šiemet paskelbtų infrastruktūros pirkimų vertė viršija 0,5 mlrd. eurų.

Didžioji dalis lėšų numatyta projektui „Rail Baltica“, taip pat bus tęsiamas geležinkelio linijos Klaipėdos link elektrifikavimas, vykdomi kiti darbai.

## 407 mln. eurų investicijos uoste – reikšminga prielaida augimui

Krova Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste ir Būtingės terminale šių metų pirmą pusmetį, palyginti su atitinkamu 2017 m. laikotarpiu, padidėjo 6,7 proc. (iki 26,7 t). Klaipėdos uoste krauta 22,2 mln. t (7,6 proc. daugiau), Būtingės terminale – 4,5 mln. t (2,4 proc. daugiau). Klaipėdos uosto rezultatus ypač augino rekordinė konteinerių krova, padidėjusi 40,2 proc. Šis rezultatas stipriai lenkia kitus artimiausius Baltijos jūros uostus – Rygą, Taliną ir Kaliningradą, kur konteinerių krovos augimas tuo pačiu laikotarpiu siekė 4–8 proc.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija 2018–2021 m. planuoja investuoti 407 mln. eurų, iš jų daugiau kaip 70 proc. (293 mln. eurų) numatyta krantinėms ir molams statyti bei rekonstruoti, 18 proc. (73 mln. eurų) – uosto akvatorijos ir krantinių gilinimo darbams. Ilgalaikė Klaipėdos uosto veiklos rodiklių analizė rodo, kad investicijos į uosto infrastruktūrą yra esminė krovinių srauto augimo prielaida. Pavyzdžiui, 2001–2017 m. apie 2,5 karto padidėjęs Uosto direkcijos ilgalaikis turas sudarė sąlygas tiek pat kartų padidinti ir krovos rezultatus – nuo 17,2 mln. tonų 2001 m. iki 43,17 mln. tonų 2017 m. Įgyvendinus numatytus investicinius projektus, Uosto direkcija planuoja iki 2040 m. pasiekti 100 mln. tonų krovą.

## Oro uostai gerina infrastruktūrą

Lietuvos oro uostuose šių metų sausio–birželio mėn., palyginti su pirmu 2017 m. pusmečiu, daugėjo aptarnautų keleivių ir krovinių. Rezultatų augimu išsiskyrė Vilniaus oro uostas. Keleivių srautas šalies oro uostuose padidėjo 15,5 proc. (iki 2,95 mln.), iš jų labiausiai Vilniaus oro uoste – 16,6 proc. daugiau (2,33 mln. keleivių). Oro transportu per šalies oro uostus pervežta 16,3 proc. daugiau krovinių, didžiausias – 18 proc. – augimas taip pat pasiektas Vilniaus oro uoste.

Spartų investicijų augimą numato ir šalies tarptautinius oro uostus valdanti VĮ Lietuvos oro uostai. Įmonės duomenimis, 2016–2017 m. šalies oro uostuose Vilniuje, Kaune ir Palangoje buvo investuota 31,5 mln. eurų, o 2018–2020 m. planuojamos 85,8 mln. eurų investicijos. Tarp didžiausių darbų numatoma Vilniaus oro uosto daugiaaukštės automobilių stovėjimo aikštelės statyba, Palangos oro uosto perono bei lėktuvų kilimo ir tūpimo tako rekonstrukcija bei Vilniaus oro uosto išvykimo terminalo rekonstrukcija.

JŪRA MOPE SEA ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos informacija



# Показатели морского бизнеса и транспортной индустрии Литвы обнадеживают, однако растущая конкуренция вынуждает искать новые возможности

**Вилюс Юзикис,**

член правления банка SEB, директор службы бизнес-банкинга

Вилюс Юзикис начал работать в банке SEB в качестве ассистента менеджера по работе с клиентами в сфере бизнес-банкинга. За это время он также руководил компанией «SEB lizingas» и процессом ее интеграции в структуру банка. Позднее подключился к кредитному подразделению группы в Швеции, затем четыре года возглавлял кредитный департамент в Литве. С весны 2017-го В.Юзикис является директором службы бизнес-банкинга и членом правления банка SEB.

«Вилюс Юзикис в сферах бизнес-банкинга и кредитования банка SEB на разных позициях работает в течение последних семнадцати лет и ценится за глубокое знание своего дела, умение строить и поддерживать деловые отношения с бизнес-клиентами, обладает сильными лидерскими качествами», – так члена правления банка представляет Раймондас Квядарас, председатель правления и президент банка SEB. Представляем читателям JŪRA MOPE SEA размышления магистра экономики и банковского дела Вилюса Юзикиса на темы коммерции, судоходства, портов, логистики, автомобильного транспорта.

## Золотая жила Литвы – перевозка грузов

Литва лидирует в Евросоюзе по вкладу транспортного и складского сектора в бюджет Литвы – перевозчики и хранители грузов создают свыше одной десятой доли (13%) ВВП страны. Компании этого сектора в Литве по масштабам грузов, перевезенных всеми видами транспорта, бьют рекорды десятилетия, а наибольшая стоимость создается за счет международных заказов. Это говорит о том, что, умело воспользовавшись экономическим подъемом, компании нашли золотую жилу, выгодную как для долгосрочного бизнеса, так и для национальной экономики. Эти данные выявил анализ транспортного сектора, проведенный аналитиками банка SEB.

## Клайпедский порт – один из самых быстро растущих в Евросоюзе

За последние десять лет грузооборот в Клайпедском порту вырос более чем на 40% – с 30 млн до 43 млн тонн. Такой рост был одним из самых быстрых по сравнению с крупнейшими портами Евросоюза (ЕС). Литовский морской порт из других растущих портов ЕС выделяется тем, что его грузооборот рос в основном за счет объема насыпных грузов, между тем в Европе лучших результатов добились порты, сумевшие стать центрами перевалки контейнеров.

Хотя Клайпеда становится все более зависимой от белорусских грузов, растущий экспорт и импорт литовских товаров, а также постоянно отдаляющиеся рынки экспорта, очевидно, и определяют рост грузооборота. Конкуренция между морскими портами Балтийских стран велика и уменьшаться не будет, поэтому дирекция порта и стивидорные компании должны инвестировать еще больше, чтобы привлекательность порта в глазах нынешних и будущих клиентов росла.



## У Клайпедского порта – лучшая инфраструктура перевалки контейнеров в странах Балтики

Гданьский морской порт – один из лучших примеров успешно растущего морского порта. Грузооборот за десятилетие удвоился до 41 млн тонн, и наиболее повлиял на это рост контейнерооборота – с 1 до 16 млн тонн, когда был оборудован глубоководный терминал по перевалке контейнеров, способный принимать крупнейшие океанские контейнеровозы, приходящие прямо из Азии. К примеру, Клайпедский порт обладает лучшей инфраструктурой по перевалке контейнеров в Балтийских странах, поэтому у него есть возможность быть важным центром распределения контейнеров, пусть и не такого масштаба, как Гданьск. В мае управляющий контейнерным терминалом принял долгожданное решение обслуживать в Клайпедке океанские контейнеровозы, на которых перевозятся контейнеры, предназначенные для дальнейшей перевозки в другие порты Балтийских стран на фидерных судах.

Все больше грузов – удобрений, металлов, древесины, зерна – и в мире, и в Литве помещают в контейнеры (проводится так называемая контейнеризация) и на разных транспортных средствах перевозят к месту доставки. Результаты контейнерооборота в морских портах мира за последние четыре года показывают, что оборот контейнеров растет примерно в 1,5 раза быстрее, чем рост мирового ВВП. В Литве перевалка контейнеров в последнее время растет быстрее – в 2017-м она выросла на 6,5%, а за пять месяцев текущего года обработано почти на треть больше контейнеров, чем за тот же период прошлого года (считая в TEU).



## Масштабы перевозки грузов в морских контейнерах продолжают расти

Хотя в Клайпедском порту обрабатываются и транзитные контейнеры, больше всего контейнеров в Литву прибывают с импортными товарами или покидают страну, загруженные в Литве изделиями местных изготовителей. Следует обратить внимание на то, что рынки экспорта литовских товаров становятся все более далекими. Экспорт (не считая нефтепродуктов, удобрений и зерна) в крупнейшие страны Азии за десятилетие вырос в семь раз, а в США – в пять раз. Наибольшая часть таких товаров, транспортируемых на судах, путешествует в контейнерах. Наши экспортеры не должны снижать темпы поиска дальних рынков, поэтому масштаб транспортировки грузов морским транспортом будет продолжать расти. Также растет и импорт товаров из азиатских государств, поэтому если Литва по уровню потребления будет приближаться к среднему показателю по ЕС, возможности роста объемов импортируемых товаров в контейнерах точно имеются.

В последнее время стивидорные портовые компании немало инвестировали в увеличение мощностей перевалки зерна с учетом пожеланий торговцев зерном иметь более вместительные складские резервуары, предоставлять функции очистки и сушки, а также быстрее грузить и выгружать зерно в порту. Хотя повторить такой скачок перевалки зерна, какой был в прошлом десятилетии, порту уже не удастся, однако возможности увеличения погрузочных мощностей этого товара еще есть. В Литве уро-

жай зерновых в течение длительного периода должен понемногу расти за счет повышения урожайности, а масштаб потребления зерна в Литве особо не изменится, поэтому осуществить перевалку 4 млн тонн зерна в Клайпедском порту вполне возможно.

Возможности роста экспорта произведенных в Литве удобрений ограничены, так что максимальное внимание портовые компании продолжают уделять привлечению белорусских удобрений, большую часть которых составляют калийные удобрения производства «Беларуськалия». Беларусь является конкурентоспособным изготовителем калийных удобрений в мире и продолжает инвестировать в развитие производства, а это дает предпосылку надеяться, что потолок перевалки удобрений в порту еще не достигнут.

Бороться за белорусские нефтепродукты сложнее, чем за удобрения, и очевидно, что реальная цель – удержать, а не заметно нарастить перевалку этих продуктов. Для литовского нефтеперерабатывающего завода «Orlen Lietuva» прошедшие три года были очень хорошими за счет благоприятной маржи нефтепереработки. Хотя ситуация на рынке меняется, из-за недостаточных инвестиций и неудобной инфраструктуры конкурентоспособность этого завода может принести больше проблем и порту.

### Перспективные проекты

Соединяющий Азию и Европу инициированный Китаем Новый шелковый путь, а также индустриальный парк «Великий камень» под Минском продолжают оставаться весьма важными проектами, о которых портовым

компаниям нельзя забывать. В последнее время быстрыми темпами растут масштабы прямых грузоперевозок между Китаем и Европой по железным дорогам – почти каждую неделю объявляется о запуске новых линий из стран Западной Европы. Больше всего грузов идет через украинско-белорусскую границу, где образуются все большие заторы, поэтому Литовским железным дорогам и Клайпедскому порту приходится постоянно напоминать о себе и бороться за потоки таких грузов через Литву. С другой стороны, сегодняшние литовско-российские отношения не благоприятствуют тому, чтобы Россия была заинтересована с легкой руки пускать грузы из Китая или стран Средней Азии через Балтийские страны.

В индустриальном парке «Великий камень» пока что ведутся строительные работы, а производство на предприятиях разгон возьмет в будущем году, так что особой выгоды от этого проекта порт еще не получает, но если ожидания касательно огромных инвестиций в парк оправдаются, то возможности грузоперевозок через парк значительно возрастут. Только не следует забывать, что за те же грузы конкурируют и латвийские порты, которые сильно пострадали от потери российских грузов, поэтому еще больше жаждут заполучить белорусские.

### Для дальнейшего роста грузооборота нужны инвестиции

Финансовое положение дирекции Клайпедского государственного морского порта и большинства портовых компаний стабильно, ▶





поэтому возможностей брать кредиты и инвестировать много. Дирекция планирует, что в 2018–2022 годах в портовую инфраструктуру всего будет инвестировано свыше 400 млн евро. В улучшение инфраструктуры немало инвестируют и сами стивидорные компании. Разумеется, сохранить старых и найти новых клиентов очень трудно, без инвестиций это сделать бесконечно сложно, тем более что конкуренты нацеливаются на тех же клиентов и те же грузы. Кстати, инвестиции такого размера, если они действительно будут осуществлены, помогут не только повысить грузооборот в Клайпедском порту, но и будут оказывать положительное влияние на всю экономику страны.

### Литовские стивидорные компании: небольшие, но прибыльные и заметны на международном рынке

Хотя стивидорные компании Балтийских стран маленькие (их средние доходы примерно в 50 раз меньше по сравнению с другими зарубежными стивидорными компаниями), однако по прибыльности они могут равняться на международных участников рынка. В прошлом году средняя маржа по EBITDA стивидорных компаний Литвы была 43 %, зарубежных компаний – 37 %. Маржа по EBITDA стивидорных компаний Латвии и Эстонии зависела от сокращающихся объемов транзитных грузов, особенно перевозимой из России нефти, поэтому их средняя маржа по EBITDA значительно меньше по сравнению с Литвой (у Латвии 35 %, Эстонии 30 %).

Можно упомянуть, что стивидорные компании Литвы осуществляют ответственную политику заимствований, которая зависит от одного или нескольких заказчиков, географического положения и терминалов. О таком положении литовских стивидорных компаний свидетельствует соотношение чистого финансового долга и EBITDA, которое в 2017 году составляло лишь 1,1 (у зарубежных компаний 2,6). Показатель капитала стивидорных компаний литовского порта выше, чем у зарубежных – в 2017 году он составил 69 % (у зарубежных компаний 47 %).

### Более перспективные – крупные транспортные предприятия

Крупнейшие грузопотоки перевозятся автомобильным транспортом, и наибольшая часть заказов – около 90 % – по тонно-километрам направляется из зарубежных стран, а это значит, что нехватки в работе у водителей дальних рейсов в ближайшее время не будет. Бизнес тяжелых грузовых машин создает 9 % ВВП Литвы.

Кризис, прижавший экономику десять лет назад, дал предприятиям ценные уроки, поэтому сегодня, во время процветания транспортного сектора, предприятия не только радуются растущей прибыли, но и заботятся о финансовой устойчивости и ликвидности, чтобы можно было успешно перескочить через возможные экономические спады.

Однако больше перспектив на выживание в течение длительного времени – у крупнейших компаний. Они во время подъема не только обновляют транспортный парк, внедряют IT-решения и создают новые рабочие места, но и накапливают большие запасы ликвидности, стараются диверсифицировать деятельность и в географическом отношении, и с точки зрения клиентов, перевозимых грузов. Такие предприятия не боятся говорить о спадах, ибо знают, как их сектор реагирует на негативные экономические признаки, и готовятся к этому.

### Наработки на Востоке пригодятся

Хотя после российских санкций бизнес грузоперевозок успешно переориентировался на Запад и около 80 % тонно-километров преодолевается на дорогах ЕС, признаки оживления российской экономики показывают предпринимателям, что появляются новые возможности заработать. У литовских компаний имеется большой задел в странах Востока, а это, несомненно, рано или поздно пригодится, кроме того, позволит эффективнее конкурировать с другими перевозчиками ЕС. Также знание русского языка и опыт общения с Востоком помогают сектору решать проблемы квалифицированной рабочей силы. В кабины фур литовских транспортных предприятий садится все больше украинских и белорусских водителей.

### Старожилы ЕС вытесняются

Условия для водителей улучшаются за счет политики и самих компаний, и Евросоюза. В этом году вступили в силу изменения директивы ЕС, цель которых – унифицировать условия работы командированных работников в странах ЕС.

За счет положительного делового климата в текущем и будущем году эксперты прогнозируют транспортному сектору дальнейший рост. Еще больше надежд перевозчикам Литвы дарит тот факт, что старожилы рынка, гиганты – Германия, Франция, Италия – сталкиваются с большой проблемой трудозатрат. Поэтому Литва, как и Польша, Румыния, Словакия, Болгария и другие страны Восточной и Центральной Европы, последовательно отрезает себе долю рынка международных перевозок у упомянутых крупных государств.

### Больше прибыли меньшим перевозчикам. Возможно ли это?

Один процент транспортных компаний в Литве владеет 70 процентами парка грузовых автомобилей нашей страны и обычно работает прибыльнее, чем малые транспортные предприятия. Как прибыльно работать малым перевозчиком? Или же им необходимо вырасти и пополнить этот клуб одного процента?

Крупнейшие компании транспортного сектора Литвы пользуются ростом экономики и наращивают обороты. Были заключены рекордные сделки на приобретение техники, бла-

годаря чему в последние годы рос транспортный парк этих компаний, расширялся бизнес, а современные IT-решения, прогрессивные системы менеджмента и управления процессами помогли повысить эффективность и конкурентоспособность. Эти компании начинают занимать все большую свою долю на рынке перевозок Европы, а это вызывает тревогу у старожилов рынка из Германии, Франции или Испании, как и рост других энергичных перевозчиков из государств Восточной Европы.

При наличии 100 или более грузовиков эти компании обладают разными преимуществами. Во-первых, их фиксированные затраты меньше, поэтому они могут заработать больше прибыли, во-вторых, решив приобрести большое количество грузовиков или частей к ним, эти компании обладают большей переговорной силой и получают такие цены, каких малый перевозчик никогда не получит. Лучшие условия большим компаниям предлагают и поставщики топлива.

В-третьих, большой парк грузовиков и многочисленный коллектив позволяют лучше сбалансировать деятельность: сломавшейся фуры или заболевшему водителю можно быстрее найти замену, а потерю одного клиента проще перевесить другими заказами. И в целом, чем большим количеством техники перевозчик владеет, тем гуще может быть сеть его маршрутов, следовательно, тем больше грузовиков передвигается с грузами, тем выше доходы. В развитую сеть заказов крупные перевозчики часто вовлекают субподрядчиков – быть может, прибыль бывает меньше, зато меньше и затрат по поводу долгосрочных обязательств, содержания техники и водителей. От этих субподрядчиков компания в первую очередь и отказывается, когда возникают сложности из-за потери части заказов.

В-четвертых, у большого предприятия имеется больше возможностей привлечения крупных заказчиков и получения прямых заказов от солидных международных компаний – как напрямую от изготовителей, так и от крупных международных логистических компаний. Возможности работы без посредников у малых предприятий в данном отношении ограничены, а из-за каждого посредника в деловой цепочке снижаются доходы и маржа прибыли перевозчика.

### Возможности малых: даже успешные перевозчики должны притормозить, чтобы не упустить шанс

В отличие от Литвы, остальной рынок Европы достаточно фрагментарен, на нем доминируют меньшие компании, в парке которых насчитывается до 100 большегрузов. На рынке полно мелких заказчиков и грузов, а информационные технологии значительно улучшают деловой климат и решения малого и среднего бизнеса, поскольку помогают устанавливать и поддерживать прямые контакты с меньшими клиентами.

Большинство малых транспортных компаний





Литвы, особенно когда экономика растет, также работают успешно. Когда спрос вырастает, а грузовиков не хватает, малые предприятия иной раз могут выторговать даже лучшую цену, чем крупные. Однако надо найти способы, как, не будучи гигантом рынка, всегда быть прибыльными, создавать больше добавленной стоимости и, насколько это возможно, не зависеть от колебаний экономических циклов.

Один из способов – специализироваться, найти свой рынок, используя имеющиеся мощности и создав самую практичную модель деятельности.

Чтобы найти новые возможности, обычно надо выйти из своей зоны комфорта. Давно существующие компании часто уделяют все внимание контролю за бизнесом и не находят времени для новшеств, искать которые так свойственно стартаперам.

Компании, полные решимости найти стратегические возможности для роста, мы обычно наблюдаем в Инновационном центре SEB, где малые и средние предприятия участвуют в программе обучения быстрому развитию бизнеса. Среди них были и транспортные предприятия, ищущие свою исключительность и признающие, что для нахождения новых возможностей нужна решимость выйти из своей зоны комфорта. Возможность посидеть в другой телеге – понять установки и менталитет стартапера – для предпринимателей с многолетним опытом очень полезна и стимулирует создание инновационной культуры.

Малым и средним компаниям необязательно конкурировать на огромном рынке с крупными перевозчиками, поскольку они могут действовать в узкой и прибыльной нише, полностью удовлетворяя потребности клиентов и добиваясь отличных результатов.

Наконец, репутация и малых, и крупных литовских перевозчиков в Европе очень высокая – нас ценят как надежных партнеров, а это создает предпосылки для долгосрочных и ценных отношений с клиентами. Основанная на доверии взаимосвязь помогает гарантировать хорошую маржу прибыли, найти лучшие усло-

вия для бизнеса. Выгоду от этого получают все, поскольку малый и средний бизнес является основой экономики страны.

### **Литовские перевозчики рвутся на рынок Евросоюза – лизинговых сделок заключается все больше**

Литовские перевозчики покупают все больше нового грузового транспорта в лизинг и, пользуясь благоприятными условиями, усиливают свои позиции на рынке Евросоюза. Об этом свидетельствует статистика банка SEB: в первом полугодии 2018 г. чистая стоимость лизингового портфеля банка SEB по сравнению с тем же периодом прошлого года выросла на четверть – на 24,5 % (до 714,5 млн евро), а компании перевозчиков продолжали быть одними из наиболее активных сторон лизинговых сделок.

Недавно банк SEB предоставил рекордное финансирование в размере 105 млн евро крупнейшему поставщику услуг международного транспорта и логистики в Европе – группе компаний «Girteka Logistics». Полученные средства будут предназначены на обновление и расширение транспортного парка, который в настоящее время в компании составляет 5 тыс. тягачей и 5,5 тыс. полуприцепов. Это крупнейшая лизинговая сделка, финансируемая банком SEB в этом году.

Крупнейшие литовские компании-перевозчики в течение нескольких последних лет постоянно расширяют деятельность и инвестируют в обновление парка. В первом полугодии с.г. эта тенденция особенно усилилась – только за этот период заключено почти 7 тысяч новых лизинговых сделок, почти на тысячу больше, чем за тот же период прошлого года, более половины из них – с компаниями грузового транспорта. Эти компании начинают занимать все большую свою долю на рынке перевозок Европы, а это вызывает тревогу у старожилов рынка из Германии, Франции или Испании, как и другие стремительно развивающиеся компании-перевозчики из государств Восточной Европы.

Стоимость вновь заключенных лизинговых договоров на грузовой транспорт в первом полугодии 2018-го составила 152,9 млн евро и была на 23 % больше, чем в первом полугодии 2017-го. В этом году стоимость всех новых лизинговых договоров составила 263 млн евро, т.е. на 21 % больше, чем в первом полугодии прошлого года, когда их было на 217,6 млн евро.

Литовские компании перевозчиков завоевали прочные позиции на рынке Евросоюза. Литовцы способны эффективно управлять своими парками, пользуясь инновационными технологическими решениями и совершенствуя процессы, поэтому вместе с перевозчиками из Польши и других стран Восточной Европы отрезают все большую долю рынка международных услуг на перевозки у старожилов. Это одна из основных причин, обуславливающих их рост.

Развитие клиентского бизнеса набирает ускорение, поэтому в последние годы мы говорим о рекордных лизинговых договорах, которые оказывают большое влияние на общие результаты. Будучи партнерами, мы помогаем компаниям осуществлять долгосрочные стратегии и оценивать перспективы. В настоящее время они оптимистические, признаков перегрева мы не замечаем, однако не следует забывать, что рынок динамичен и риск неожиданностей всегда сохраняется.

В последние три года число новых регистрируемых грузовых автомобилей в Евросоюзе растет, однако рынок заполнен еще не полностью, поэтому возможности роста в ближайший период благоприятны.

С другой стороны, быстрый рост приносит перевозчикам и немало проблем: надо найти квалифицированных водителей и удержать их, соответствовать новым требованиям услуг для командированных сотрудников в соответствии с директивами ЕС.

Вот уже несколько лет подряд все больше грузов на рынке европейских грузоперевозок приходится на восточноевропейские компании, поскольку затраты их деятельности ниже в первую очередь за счет более дешевого содержания работников. Как и польские, болгарские или румынские перевозчики, литовские компании принимают на работу водителями третьих лиц – не граждан стран Евросоюза. Накопленный на рынке Востока и Запада опыт становится конкурентным преимуществом литовских компаний.

Литовский бизнес переориентировался на западные рынки и приспособился к требованиям ЕС, однако наработки и бизнес-связи на Востоке сохраняются и предоставляют возможности заработать. Оживление российской экономики литовским перевозчикам на руку.

Однако транспортный сектор является одним из наиболее чувствительных показателей общей экономической среды, который может быстро предупредить о близящихся переменных. Поэтому тот факт, что компании перевозчиков постоянно инвестируют и претворяют с жизнью планы развития, можно оценивать как положительный признак дальнейшего роста экономики. ■



## Lietuvos jūros verslo ir transporto industrijos rodikliai džiugina, tačiau stiprėjanti konkurencija verčia ieškoti vis naujų galimybių



**Vilius Juzikis**

SEB banko valdybos narys,  
Verslo bankininkystės tarnybos direktorius

Vilius Juzikis SEB banke pradėjo dirbti kaip klientų vadybininko asistentas verslo bankininkystės srityje. Per šį laiką jis taip pat vadovavo bendrovei „SEB lizingas“ ir jos integracijos į banko struktūrą procesui. Vėliau prisijungė prie grupės kredito padalinio Švedijoje, po to ketverius metus vadovavo Kredito departamentui Lietuvoje. Nuo 2017 m. pavasario V. Juzikis – Verslo bankininkystės tarnybos direktorius ir SEB banko valdybos narys.

„V. Juzikis SEB banko verslo bankininkystės ir kreditų srityse įvairiose pozicijose dirba pastaruosius septyniolika metų ir yra vertinamas dėl gilaus verslo išmanymo, gebėjimo kurti ir palaikyti verslo ryšius su verslo klientais, pasižymi stipriomis lyderio savybėmis“, – taip banko valdybos narį pristato SEB banko valdybos pirmininkas ir prezidentas Raimondas Kvedaras.

JŪRA MOPE SEA skaitytojams pristatome ekonomikos ir bankininkystės magistro V. JUZIKIO įžvalgas komercijos, laivybos, uostų, logistikos, kelių transporto temomis.

### Lietuvos aukso gysla – krovinių vežimas

Lietuva Europos Sąjungoje pirmąją pagal transporto ir saugojimo sektoriaus indėlį į Lietuvos biudžetą – krovinių vežėjai ir saugotojai sukuria daugiau negu dešimtadalį (13 proc.) šalies BVP. Šio sektoriaus bendrovės Lietuvoje pagal visų rūšių transportu vežtų krovinių mastą muša dešimtmečio rekordus, o didžiausia vertė gaunama iš tarptautinių užsakyimų. Tai rodo, kad sumaniai pasinaudodamos ekonominiu pakilimu įmonės rado aukso gyslą, naudingą ir ilgalaikiam verslui, ir šalies ekonomikai. Šiuos duomenis atskleidė SEB banko analitikų atlikta transporto sektoriaus analizė.

### Klaipėdos uostas – vienas iš sparčiausiai augančių uostų Europos Sąjungoje

Klaipėdos jūrų uoste krova per pastaruosius dešimt metų išaugo daugiau negu 40 proc. – nuo 30 mln. iki 43 mln. tonų. Toks augimas buvo vienas iš sparčiausių, palyginti su didžiausiais ES uostais. Lietuvos jūrų uostas iš kitų augusių ES uostų išsiskiria tuo, kad jo krova daugiausia didėjo dėl birių krovinių kiekio, kai Europoje geriausių rezultatą pasiekė uostai, sugebėję tapti konteinerių krovos centrais.

Nors Klaipėda tampa vis labiau priklausoma nuo krovinių iš Baltarusijos, augantis Lietuvos prekių eksportas ir importas bei vis tostančios eksporto rinkos akivaizdžiai lemia uosto krovos augimą. Konkurencija tarp Baltijos šalių jūrų uostų yra didelė ir nemažės, tad Uosto direkcija ir krovos bendrovės turės investuoti dar daugiau, kad uosto patrauklumas tarp dabartinių ir būsimų klientų didėtų.

### Klaipėdos uostas turi geriausią konteinerių krovos infrastruktūrą Baltijos šalyse

Gdanskio jūrų uostas yra vienas iš geriausių sėkmingai augusio jūrų uosto pavyzdžių. Jame krova per dešimtmetį padvigubėjo iki 41 mln. tonų, o didžiausią įtaką tam darė nuo 1 mln. iki 16 mln. tonų padidėjusi konteinerių krova, kai buvo įrengtas giliavandenis konteinerių krovos terminalas, galintis priimti atplaukiančius didžiausius okeaninius konteinernežius tiesiai iš Azijos. Klaipėdos uostas turi geriausią konteinerių krovos infrastruktūrą Baltijos šalyse, todėl turi galimybių būti nors ir ne tokio dydžio kaip Gdanskas, bet visgi svarbus konteinerių paskirstymo centras. Gegužės mėnesį konteinerių terminalo valdytojas priėmė ilgai lauktą sprendimą Klaipėdoje aptarnauti okeaninius konteinernežius, kuriais gabenami konteineriai, skirti toliau plukdyti į kitus Baltijos šalių uostus fideriniais laivais.

Vis daugiau krovinių – trąšos, metalo laužas, mediena, grūdai – ir pasaulyje, ir Lietuvoje dedami į konteinerius (vyksta vadinamoji konteinerizacija) ir jie gabenami įvairiomis transporto priemonėmis į pristatymo vietą. Pastarųjų kelerių metų konteinerių krovos pasaulio jūrų uostuose rezultatai rodo, kad konteinerių krovos augimas yra maždaug 1,5 karto spartesnis negu pasaulio BVP. Lietuvoje konteinerių krova pastaruju metu auga sparčiai – 2017 m. ji padidėjo 6,5 proc., o šiemet per penkis mėnesius krauta beveik trečdaliu daugiau konteinerių negu per tą patį laikotarpį prieš metus (skaičiuojant pagal TEU).



## Krovinių transportavimo jūrų transportu mastas ir toliau didės

Nors Klaipėdos uoste yra kraunami ir tranzitiniai konteineriai, daugiausia konteinerių atkeliauja į Lietuvą pridėti importuojamų prekių ar iškeldijama pakrauti Lietuvoje mūsų gamintojų eksportuojamų gaminių. Reikėtų atkreipti dėmesį, kad lietuviškų prekių eksporto rinkos tampa vis tolimesnės. Eksportas (neįtraukus naftos produktų, trąšų ir grūdų) į didžiausias Azijos šalis per dešimtmetį augo septynis kartus, o į JAV – penkis kartus. Didžiausia dalis tokių prekių, transportuojamų laivais, keliauja konteineriuose. Mūsų eksportuotojai neturėtų lėtinti tolimų rinkų paieškos tempų, todėl krovinių transportavimo jūrų transportu mastas ir toliau didės. Taip pat didėja ir prekių importas iš Azijos valstybių, tad jeigu Lietuva pagal vartojimo lygį artės prie ES šalių vidurkio, galimybių didėti importuojamų prekių konteineriuose skaičiui tikrai yra.

Pastaruoju metu jūrų uosto krovos bendrovės nemažai investavo į grūdų krovos pajėgumo didinimą, atsižvelgdamos į grūdų prekybininkų pageidavimą turėti didesnes sandėliavimo talpas, suteikti valymo ir džiovinimo funkcijas bei greičiau pakrauti ir iškrauti grūdus uoste. Nors pakartoti tokį grūdų krovos šuolį, koks buvo per praėjusį dešimtmetį, uostui nebepavyks, tačiau šių prekių krovos didinimo galimybių dar yra. Lietuvoje grūdų derlius per ilgesnį laiką turėtų

po truputį didėti didėjant derlingumui, o grūdų vartojimo mastas Lietuvoje daug nesikeis, tad perkrauti 4 mln. tonų grūdų Klaipėdos uoste yra įmanoma.

Lietuvoje pagamintų trąšų eksporto augimo galimybės ribotos, tad daugiausia dėmesio uosto krovos bendrovės ir toliau skirs baltarusiškomis trąšoms, kurių didžiausią dalį sudaro „Belaruskallij“ pagamintos kalio trąšos, pritraukti. Baltarusija yra konkurencinga kalio trąšų gamintoja pasaulyje, kuri toliau investuoja į gamybos plėtrą, o tai suteikia prielaidų tikėtis, kad trąšų krovos lubos uoste dar nepasiektos.

Dėl baltarusiškų naftos produktų kovoti sudėtingiau negu dėl trąšų – tikėtina, kad realus tikslas yra išsaugoti, o ne smarkiau padidinti šių produktų krovą. Naftos perdirbimo gamyklai „Orlen Lietuva“ praėję treji metai buvo labai geri dėl palankių perdirbimo maržų. Nors padėtis rinkoje keičiasi, dėl investicijų trūkumo ir nepatogios infrastruktūros šios gamyklos konkurencingumas gali imti kelti daugiau iššūkių ir uostui.

### Perspektyvūs projektai

Aziją ir Europą sujungiantis Kinijos inicijuotas Naujasis šilko kelias bei „Didžiojo akmens“ pramonės parkas prie Minsko ir toliau yra labai svarbūs projektai, kurių uosto bendrovėms negalima pamiršti. Pastaruoju metu labai sparčiai auga tiesioginio krovinių vežimo tarp Kinijos ir

Europos geležinkeliu mastas – beveik kas savaitę paskelbiama apie naujų linijų paleidimą iš Vakarų Europos šalių. Daugiausia krovinių keliauja per Ukrainos ir Baltarusijos pasienį, kuris vis labiau kemšasi, tad „Lietuvos geležinkeliai“ ir Klaipėdos uostas turi nuolat priminti apie save ir pakovoti dėl tokių krovinių srauto per Lietuvą. Kita vertus, dabartiniai Lietuvos ir Rusijos santykiai nėra palankūs, kad pastaroji šalis būtų suinteresuota lengva ranka leisti krovinius iš Kinijos ar Vidurio Azijos šalių per Baltijos šalis.

„Didžiojo akmens“ pramonės parke kol kas vyksta statybų darbai, o gamyba įmonėse įsibėgės kitąmet, tad didelės naudos uostas iš šio projekto dar negauna, bet jeigu pasiteisintų lūkesčiai dėl milžiniškų investicijų parke, krovinių vežimo iš ir į parką galimybės smarkiai padidės. Tik nereikia pamiršti, kad dėl tų pačių krovinių varžosi ir Latvijos uostai, kurie labai smarkiai nukentėjo, praradę tranzitinius rusiškus krovinius, todėl dar labiau pageidautų baltarusiškų krovinių.

### Reikalingos investicijos, kad krova toliau augtų

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos ir daugelio krovos įmonių uoste finansinė padėtis yra tvirta, todėl skolintis ir investuoti galimybių yra daug. Direkcija planuoja, kad 2018–2022 m. iš viso bus investuota daugiau negu 400 mln. eurų į uosto infrastruktūrą, nemažai investuos ir pačios ▶





krovos bendrovės į infrastruktūros gerinimą. Suprantama, kad išlaikyti ir atrasti naujus klientus yra labai sunku, be investicijų tą padaryti yra be galo sudėtinga, juolab kad konkurentai dairosi į tuos pačius klientus ir krovinius. Beje, tokio dydžio investicijos, jeigu išties būtų įgyvendintos, padėtų ne tik didinti krovą Klaipėdos uoste, bet ir darytų teigiamą įtaką visai šalies ekonomikai.

### Lietuvos krovos bendrovės – mažos, bet pelningos tarptautinėje arenoje

Nors Baltijos šalių krovos įmonės yra mažos (jų vidutinės pajamos yra apie 50 kartų mažesnės, palyginti su kitomis užsienio krovos bendrovėmis), tačiau pelningumu jos gali lygiuotis su tarptautiniais rinkos dalyviais. Praėjusiais metais Lietuvos krovos įmonių EBITDA maržos vidurkis buvo 43 proc., užsienio įmonių – 37 proc. Latvijos ir Estijos krovos bendrovių EBITDA maržos priklausė nuo mažėjančių tranzitinių krovinių, ypač iš Rusijos vežamos naftos, todėl jų EBITDA maržos vidurkis yra gerokai mažesnis, palyginti su Lietuva (Latvijos buvo 35 proc., Estijos – 30 proc.).

Galima paminėti, kad Lietuvos krovos įmonės vykdo atsakingą skolinimosi politiką, kuri priklauso nuo vieno ar kelių užsakovų, geografinės

padėties ir terminalų. Tokią Lietuvos krovos įmonių padėtį rodo gryniosios finansinės skolos ir EBITDA santykis, kuris 2017 m. buvo tik 1,1 (užsienio įmonių – 2,6). Lietuvos uosto krovos įmonių kapitalo rodiklis yra didesnis negu užsienio įmonių – 2017 m. jis buvo 69 proc. (užsienio įmonių – 47 proc.).

### Perspektyvesnės didelės transporto įmonės

Didžiausi krovinių srantai vyksta kelių transportu ir didžiausia dalis – apie 90 proc. – užsakymų pagal tonkilometrus yra iš užsienio šalių, o tai reiškia, kad tolimųjų reisų vairuotojams darbo artimiausiu metu tikrai neturėtų trūkti. Vilkikų verslas sukuria net 9 proc. Lietuvos BVP.

Prieš dešimtmetį ekonomiką prispaudusi krizė įmonėms davė labai vertingų pamokų, todėl dabar, transporto sektoriui klestint, įmonės ne tik džiaugiasi augančiu pelnu, bet ir rūpinasi finansiniu tvarumu ir likvidumu, kad galėtų sėkmingai peršokti galimus ekonomikos nuosmukius. Tačiau daugiau perspektyvų išlikti ilgą laiką turi didžiosios įmonės.

Jos pakilimo metu ne tik atnaujina transporto parką, diegia IT sprendimus ir kuria naujas darbo vietas, bet ir kaupia didesnes likvidumo atsargas, stengiasi diversifikuoti veiklą ir geografiniu, ir

klientų, ir vežamų krovinių atžvilgiu. Tokios įmonės nebijo kalbėti apie nuokalnę, nes žino, kaip jų sektorius reaguoja į neigiamus ūkio požymius, ir ruošiasi tam.

### Įdirbis Rytuose pravers

Nors po Rusijos sankcijų krovinių vežimo verslas sėkmingai persiorientavo į Vakarų ir apie 80 proc. tonkilometrų įveikiama ES keliais, Rusijos ūkio atsigavimo požymiai verslininkams rodo, kad atsiranda naujų galimybių užsidirbti. Lietuvos įmonės turi didelį įdirbį Rytų šalyse, o tai neabejotinai anksčiau ar vėliau pravers, be to, leis efektyviau konkuruoti su kitais ES vežėjais. Taip pat rusų kalbos mokėjimas ir bendravimo su Rytais patirtis sektoriui padeda spręsti kvalifikuotos darbo jėgos problemas. Į Lietuvos transporto įmonių vilkikų kabinas lipa vis daugiau ukrainiečių ir baltarusių vairuotojų.

### Nukonkuruoja ES senbuves

Sąlygos vairuotojams gerėja ir dėl įmonių, ir dėl ES politikos. Šiomet įsigaliojo ES direktyvos pakeitimai, kuriais siekiama suvienodinti komandiruojamų darbuotojų darbo sąlygas ES šalyse.

Dėl teigiamos verslo aplinkos šiais ir kitais metais transporto sektoriui ekspertai prognozu-





ja tolesnį augimą. Dar daugiau vilčių Lietuvos vežėjams teikia tai, kad senbuvės rinkos milžinės – Vokietija, Prancūzija, Italija – susiduria su didesnių darbo jėgos sąnaudų problema. Todėl Lietuva, kaip ir Lenkija, Rumunija, Slovakija, Bulgarija bei kitos Rytų ir Vidurio Europos šalys, nuosekliai atsirikia tarptautinių vežimų rinkos dalį iš minėtų didžiųjų šalių.

## Daugiau pelno mažiesiems vežėjams. Ar įmanoma?

Vienas procentas transporto bendrovių Lietuvoje valdo 70 proc. viso mūsų šalies sunkvežimių parko ir paprastai dirba pelningiau negu mažosios transporto įmonės. Kaip pelningai dirbti mažiesiems vežėjams? Ar jiems būtina užaugti ir papildyti tą vieno procento klubą?

Didžiausias Lietuvos transporto sektoriaus bendrovės naudojasi ekonomikos augimu ir didina apskaitą. Sudarius rekordinius technikos įsigijimo sandorius, pastaraisiais metais didėjo šių bendrovių transporto parkas, plėtėsi verslas, o šiuolaikiniai IT sprendimai, pažangios vadybos ir procesų valdymo sistemos padėjo didinti efektyvumą ir konkurencingumą. Šios įmonės pradeda užimti vis didesnę savo dalį Europos vežimo rinkoje, o tai kelia nerimą rinkos senbuviams iš Vokietijos, Prancūzijos ar Ispanijos, kaip ir kitų veržlių Rytų Europos valstybių vežėjų augimas.

Turėdamos 100 ar daugiau sunkvežimių, šios įmonės turi įvairių privalumų. Pirmą, jų fiksuotos sąnaudos yra mažesnės, todėl jos gali uždirbti daugiau pelno. Antra, nusprendusios įsigyti didelį sunkvežimių ar jo reikmenų skaičių, šios įmonės turi didesnę derybinę galią ir gauna tokias kainas, kokių mažas vežėjas niekada negaus. Geresnes sąlygas didelėms bendrovėms siūlo ir degalų tiekėjai.

Trečia, didelis sunkvežimių parkas ir gausus kolektyvas leidžia geriau subalansuoti veiklą: sugedusiam vilkikui ar susirgusiam vairuotojui galima greičiau rasti pamainą, o vieno kliento netektį paprasčiau yra atsverti kitais užsakymais. Apskritai, kuo daugiau technikos vežėjas valdo, tuo tankesnis gali būti jo maršrutų tinklas, vadinasi, tuo daugiau sunkvežimių juda su kroviniais, tuo daugiau pajamų. Į išplėtotą užsakymų tinklą didieji dažnai įtraukia subrangovus – galbūt pelnas būna mažesnis, tačiau mažiau ir rūpesčių dėl ilgalaikių įsipareigojimų, dėl technikos būklės bei vairuotojų. Šių subrangovų pirmiausia bendrovė ir atsiskaiko, kai iškyla sunkumų netekus dalies užsakymų.

Ketvirta, didesnė įmonė turi daugiau galimybių pritraukti didelius užsakymus ir gauti tiesioginių užsakymų iš didelių tarptautinių bendrovių – tiek tiesiogiai iš gamintojų, tiek iš didelių tarptautinių logistikos kompanijų. Mažų įmonių galimybės dirbti be tarpininkų šiuo atžvilgiu yra ribotos, o dėl kiekvieno tarpininko verslo grandinėje mažėja vežėjo pajamos ir pelno marža.

## Mažųjų galimybės: net ir sėkmingi vežėjai turi stabtelėti, kad nepraleistų progų

Kitaip negu Lietuvoje, likusi Europos rinka yra gana fragmentiška, joje dominuoja mažesnės

bendrovės, turinčios iki 100 sunkvežimių. Rinkoje apstu smulkių užsakovų ir krovininių, o informacinės technologijos itin pagerina smulkiojo ir vidutinio verslo aplinką bei sprendimus, nes padeda užmegzti ir palaikyti tiesioginį kontaktą su mažesniais klientais.

Daugelis mažesnių Lietuvos transporto įmonių, ypač kai ekonomika kyla, taip pat veikia sėkmingai. Kai paklausa išaugusi, o vilkikų trūksta, mažesnieji kartais gali išsiderėti netgi geresnę kainą negu didieji. Tačiau reikia rasti būdų, kaip nebūnant rinkos milžinu visada būti pelningiems, kurti daugiau pridėtinės vertės ir kiek įmanoma nepriklausyti nuo ekonominių ciklų svyravimų.

Vienas būdų – specializuotis, susirasti savo rinką išnaudojant turimus pajėgumus ir susikurti parankiausias veiklos modelį.

Norint rasti naujų galimybių, paprastai reikia išeiti iš savo komforto zonos. Ilgai gyvuojančios įmonės dažnai visą dėmesį skiria verslo priežiūrai ir neranda laiko naujovėms, kurių ieškoti taip įprasta startuoliams.

Įmonės, pasiryžusias rasti strateginių galimybių augti, stebime SEB inovacijų centre, kur mažos ir vidutinės įmonės dalyvauja spartaus verslo augimo mokymų programoje. Tarp jų buvo ir transporto įmonių, ieškančių savo išskirtinumo ir pripažįstančių, kad norint atrasti naujų galimybių, reikia ryžto išeiti iš savo komforto zonos. Proga pasėdėti kitame vežime – perprasti startuolio nuostatas ir mentalitetą – ilgametę patirtį turintiems verslininkams yra labai naudinga, skatinanti inovacijų kultūros diegimą.

Mažoms ir vidutinėms įmonėms nebūtina konkuruoti didžiulėje rinkoje su stambiais vežėjais, nes jos gali veikti siauroje ir pelningoje nišoje, visiškai patenkindamos klientų poreikius ir pasiekdamos puikių rezultatų.

Galiausiai ir mažų, ir didelių Lietuvos vežėjų reputacija Europoje yra labai gera – esame vertinami kaip patikimi partneriai, o tai sudaro pagrindą ilgalaikiams ir vertingiems santykiams su klientais. Pasitikėjimu grįstas tarpusavio ryšys padeda užtikrinti geresnę pelno maržą, rasti geresnes verslo sąlygas. Iš to naudos turi visi, nes smulkusis ir vidutinis verslas yra šalies ekonomikos pagrindas.

## Lietuvos vežėjai veržiasi į ES rinką – lizingo sandorių sudaroma vis daugiau

Lietuvos vežėjai lizingu perka vis daugiau naujo krovininio transporto ir, naudodamiesi palankiomis sąlygomis, stiprina pozicijas ES rinkoje. Tai rodo SEB banko statistika: pirmą 2018 m. pusmetį SEB banko lizingo portfelio grynoji vertė, palyginti su tuo pačiu laikotarpiu praėjusiais metais, padidėjo ketvirtadaliu – 24,5 proc. (iki 714,5 mln. eurų), o vežėjų įmonės ir toliau buvo vienos iš aktyviausių lizingo sandorių šalių.

Didžiosios Lietuvos vežėjų bendrovės pastaruosius kelerius metus nuolat plečia veiklą ir investuoja į parko atnaujinimą. Pirmą šių metų pusmetį ši tendencija dar labiau sustiprėjo – vien per šį laikotarpį sudaryta beveik 7 tūkstančiai naujų lizingo sutarčių, kone tūkstančiu daugiau negu tuo pačiu laikotarpiu pernai, daugiau negu pu-

sė jų – su krovininio transporto įmonėmis. Šios įmonės pradeda užimti vis didesnę savo dalį Europos vežimo rinkoje, o tai kelia nerimą Vokietijos, Prancūzijos ar Ispanijos rinkos senbuviams, taip pat ir kitoms veržlioms Rytų Europos valstybių vežėjų bendrovėms.

Naujų sudarytų krovininio transporto lizingo sutarčių vertė pirmą 2018 m. pusmetį pasiekė 152,9 mln. eurų – buvo 23 proc. didesnė negu pirmą 2017 m. pusmetį. Šiomet visų naujų lizingo sutarčių vertė – 263 mln. eurų, t. y. 21 proc. didesnė negu pernai pirmą pusmetį, kai ji buvo 217,6 mln. eurų.

Neseniai SEB bankas suteikė rekordinį 105 mln. eurų finansavimą didžiausiai tarptautinio transporto ir logistikos paslaugų tiekėjai Europoje – įmonių grupei „Girteka Logistics“. Gautas lėšos bus skirtos transporto parkui, kurį įmonėje šiuo metu sudaro 5 tūkst. vilkikų ir 5,5 tūkst. puspriekabių, atnaujinti ir plėsti. Tai didžiausias SEB banko finansuojamas lizingo sandoris šiais metais.

Lietuvos vežėjų bendrovės yra išsikovojusios tvirtas pozicijas ES rinkoje. Lietuviai sugeba efektyviai valdyti savo parkus, naudodamiesi inovatyviais technologiniais sprendimais ir tobulindami procesus, todėl kartu su Lenkijos ir kitų Rytų Europos šalių vežėjais atsirikia vis didesnę tarptautinių vežimo paslaugų rinkos dalį iš senbuvių. Tai viena svarbiausių jų augimą lemiančių priežasčių.

Klientų verslo plėtra įgyja pagreitį, todėl pastaraisiais metais kalbame apie rekordines lizingo sutartis, kurios daro didelę įtaką bendriems rezultatams. Būdami partneriai, padedame įmonėms įgyvendinti ilgalaikes strategijas ir įvertinti perspektyvas. Šiuo metu jos yra optimistinės, perkaitimo požymių nepastebime, tačiau reikia nepamiršti, kad rinka yra dinamiška ir netikėtų rizika visuomet išlieka.

Pastaruosius trejus metus naujų registruojamų vilkikų skaičius ES didėja, tačiau rinka dar nėra visiškai užpildyta, todėl augimo galimybės artimojo laikotarpio yra palankios.

Kita vertus, sparti plėtra vežėjams atneša ir nemažai iššūkių: reikia susirasti kvalifikuotą vairuotojų ir juos išlaikyti, atitikti naujuosius darbo sąlygų reikalavimus komandiruojant darbuotojus pagal ES direktyvas.

Jau kelerius metus iš eilės vis daugiau krovininių Europos vežimo rinkoje tenka Rytų Europos bendrovėms, nes jų veiklos sąnaudos yra mažesnės pirmiausia dėl pigesnio darbuotojų išlaikymo. Kaip ir Lenkijos, Bulgarijos ar Rumunijos vežėjai, Lietuvos įmonės vairuotojais įdarbina trečiuosius asmenis – ne ES šalių piliečius. Rytų ir Vakarų rinkose sukaupia patirtis tampa konkurenciniu Lietuvos įmonių pranašumu.

Lietuvos verslas persiorientavo į Vakarų rinkas ir prisitaikė prie ES reikalavimų, tačiau įdirbis ir verslo ryšiai Rytuose išlieka ir suteikia galimybių užsidirbti. Rusijos ūkio atsigavimas Lietuvos vežėjams yra palankus.

Tačiau transporto sektorius yra vienas jautriausių bendros ekonominės aplinkos rodiklių, galintis greitai įspėti apie artėjančius pokyčius. Todėl tai, kad vežimo bendrovės nuolat investuoja ir įgyvendina plėtros planus, galima vertinti kaip teigiamą tolesnio ekonomikos augimo požymį. ■

# «transport logistic China»: все цифровые паруса направлены на Новый шелковый путь

## Международная выставка логистики, мобильности, информационных технологий и управления цепочками поставок

Тим Александрин

- 667 участников и свыше 26 300 посетителей
- Оцифровка и инициатива китайского Шелкового пути создают новые возможности
- Более 40 конференций на актуальные темы сессий

Основными темами выставки «transport logistic China», прошедшей 16–18 мая 2018 г. в Шанхае, были Логистика 4.0 и Новый шелковый путь. Свои продукты и услуги представили участники со всего мира, а также официальные павильоны Германии, Чехии, Италии, Испании, Латвии, Малайзии и Литвы.

Восьмая «transport logistic China» еще раз подтвердила свою репутацию ведущей ярмарки логистики, мобильности, ИТ и управления цепочками поставок в Азии.

«Непрерывный рост выставки отражает огромный спрос на передовые технологии и инновационные решения на китайском рынке логистики. «transport logistic China» – это эффективная и практичная платформа, где принимающие решения лица могут встречаться, общаться и расширять бизнес, которая решительно продвигает качественное развитие индустрии логистики», – говорит Герхард Герритцен, член правления компании «Messe München GmbH».

«Меня несколько удивило количество участников – их собралось очень много со всего мира. Это показывает, насколько влиятельной является эта выставка», – отмечает Фэн Сян, вице-президент компании «YTO Express Group Co., Ltd».

### Цифровизация остается одной из «горячих» тем

Все участники согласились с тем, что в сфере цифровизации Китай продвигается вперед на максимальной скорости. Страна уже играет ведущую роль в этом секторе, и она продолжает расти, вооружившись стратегией «Сделано в Китае 2025». Интеллектуальная логистика, без-

условно, становится основной компетенцией развивающихся предприятий с точки зрения оборудования, программного обеспечения, системной интеграции и принятия решений.

Для удовлетворения потребностей в рекламе бренда многих технологических логистических предприятий, а также укрепления взаимодействия внутри этой отрасли «transport logistic China» запустила новую интернет-платформу «Инновационный павильон интеллектуальной логистики», предназначенную для презентации продукции интеллектуальной логистики и технологической коммуникации.

«В этом году мы представили инициативу «Think-A-Thon», в ходе которой студенты университета Тунцзи, изучающие управление цепочками поставок, выяснили, как технология цепочки блоков (blockchain) может радикально изменить ситуацию в международных цепочках поставок. Команда «transport logistic China» оказала большую поддержку в реализации этого проекта», – уведомил Мартин Крамер, руководитель отдела маркетинга и рекламы компании «Jettainer GmbH».

### Вторая из важнейших тем – Новый шелковый путь

Благодаря планируемому объему инвестиций в один триллион евро, грандиозный китайский проект Нового шелкового пути вызвал определенное чувство эйфории в мире логистики, которое было заметно и на «transport logistic China 2018». «Новый шелковый путь значительно увеличит количество товаров, которые необходимо транспортировать из Китая на Запад, а также внутри самой страны, – объясняет Томас Линди Соренсен, генеральный директор «Schenker China Ltd.». – У нас накоплен более чем 40-летний опыт работы с «Messe München», а на мероприятии «transport logistic China» мы собрались уже в четвертый раз. На этих ярмарках мы узнаем все последние новости и развиваем наши возможности бизнеса».

«Мы видели много ведущих международных компаний. Это показывает, что «transport logistic China» – действительно международная первоклассная открытая платформа. Ее влияние и признание в логистической отрасли значительно возросло», – добавил Юнь Синь, исполнительный директор компании «Sinotrans Limited».

### Спрос не снижается

667 участников из 65 стран и регионов, а также свыше 26 300 посетителей из более чем 67 стран и регионов – свидетельство высокого интереса к этому мероприятию. Масштаб «transport logistic China» особенно вырос благодаря сотрудничеству с Китайской ассоциацией связи и транспорта (CCTA).

«air cargo China» – секция выставки «transport logistic China» – еще раз собрала в одном месте всю авиагрузовую индустрию. Наряду с выставкой ведущих компаний на дополнительных форумах рассматривались важные и новые темы по технологии цепочки блоков, технологии Интернета вещей и сообщества грузовых авиаперевозок.

На проходившем параллельно мероприятии «PeriLog (логистика скоропортящихся грузов) – fresh logistics Asia» были представлены универсальные решения для поставщиков свежих продуктов в области закупок, контроля качества, складирования и охлаждения, транспортировки и продаж «холодовой цепи», а также приготовленной еды.





### В ходе конференций рассматривались «горячие» темы

В этом году в ходе «transport logistic China» прошло более 40 сопутствующих мероприятий, которые оказались важной коммуникационной платформой для выяснения новых тенденций в отрасли. На них обсуждались текущие «горячие» темы: умная логистика, цепочка блоков, розничная сеть поставок, цепочки поставок общественного питания, Логистика 4.0, логистика химической промышленности, доставка свежей продукции в городе, логистика «холодовой цепи», грузовые авиаперевозки, Новый шелковый путь, интермодальные и производственные мощности, а также весь спектр логистической отрасли.

«Интеграция выставки и конференции – отличная идея. Мы присоединились ко многим актуальным форумам и почерпнули на них много полезного», – поделился Пэн Цао, менеджер отдела бизнеса компании «Qingdao Port International Logistics Co., Ltd.»

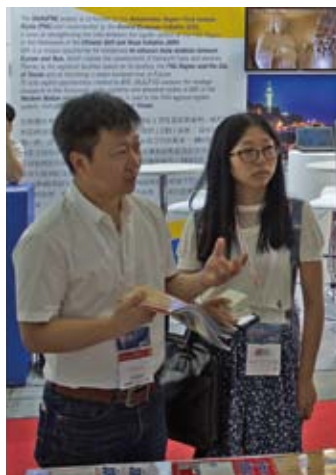
Следующая выставка «transport logistic China» пройдет в Шанхае 16–18 июня 2020 г.

Дополнительная информация: [www.transportlogistic-china.com](http://www.transportlogistic-china.com)

### Впереди – новая эра в логистике

#### Мнения участников «transport logistic China 2018»

Лейла Батырбекова, заместитель генерального секретаря Международной ассоциации Транскаспийского международного транспортного маршрута (TITR), Казахстан: «Наиболее важной темой был



Новый шелковый путь и различные коридоры, маршруты и т. д. Мы удовлетворены больше всего тем, что могли встретиться со своей целевой аудиторией. Это мероприятие было особенно ценным для нашей маркетинговой деятельности в этом году».

**Пия Бергхофер, менеджер по маркетингу и коммуникациям компании «DB Schenker» (Германия):** «Я думаю, что «transport logistic China» в настоящее время является крупнейшей логистической выставкой в Азии. Здесь определенно можно ощутить атмосферу огромной всемирной логистической ярмарки. Здесь мы встречались с клиентами и повысили узнаваемость нашего бренда. Предлагаемыми нами решениями очень интересовались представители предприятий, торгующих автомобилями, предметами домашнего обихода, розничной торговли, товаров народного потребления, электронной коммерции».

**Штеффен Билгер, парламентский государственный секретарь Федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры (Германия):** «Для нас «transport logistic China» является выдающейся платформой для продвижения Германии в качестве логистического узла. Как экспоненты, так и посетители заверили меня, что эта выставка стала важнейшим промышленным мероприятием в Азии».

**Антон Богданов, руководитель отдела маркетинга компании «СТМ LLC» (Россия):** «Выставка «transport logistic China» – довольно важное мероприятие для нашей компании. И эта важность растет из года в год вместе с увеличением объема железнодорожных грузовых перевозок из Китая в Европу через Россию, Казахстан и Монголию. На этой выставке мы собрали достаточное количество контактов и много полезной информации о китайском рынке для дальнейшего совершенствования наших программных решений».

**Пэн Цао, менеджер отдела бизнеса компании «Qingdao Port International Logistics Co., Ltd.» (Китай):** «Масштаб выставки постоянно растет, и атмосфера в залах великолепная. «transport logistic China» является влиятельной выставкой логистической отрасли. Здесь мы можем пообщаться с интересующимися торговлей посетителями, а также с другими участниками. Интеграция выставки и конференции – также отличная идея. Мы приняли участие во многих актуальных форумах, которые были очень полезными».

**Сяоу Чэнь, директор Бюро содействия экономическому развитию района Яньтянь города Шэньчжэнь (Китай):** «Для нас «transport logistic China» – крупнейшая и самая важная международная выставка в Китае. Мы участвовали в выставке со своим павильоном, как и каждый год, ибо «transport logistic China» является отличной платформой для рекламы имиджа своей компании и укрепления партнерских отношений. Это также прекрасный способ для руководства служить предприятиям, находящимся под его управлением».

**Май Чу, генеральный секретарь Ассоциации предприятий в Шэньчжэньской зоне свободной торговли Янтая (Китай):** «Выставка «transport logistic China» в этом году очень активна. Это международная платформа с множеством посетителей и участников из разных секторов. Мы придаем большое значение этому мероприятию, поскольку здесь можем представить наши услуги и продукцию большому кругу клиентов».

**Юнхуа Дай, директор по маркетингу и бренду компании «Suning Logistics Group» (Китай):** «Мы впервые участвуем в «transport logistic China». На этой международной платформе собираются экспоненты всех основных областей логистической отрасли. Благодаря участию в этой выставке мы повышаем узнаваемость нашего бренда. Форум не только помогает посетителям узнать больше об умной логистике, но и предлагает отличные возможности для участников, чтобы улучшить обмен информацией лицом к лицу».

**Вэньцзя Гао, директор по маркетингу компании «G7» (Китай):** «Мы принимаем участие в «transport logistic China» уже третий раз подряд. В этом году видим больше торговых посетителей. С одной стороны, общение с другими участниками и посетителями помогает нам лучше представлять себя, а с другой – лучше узнаем потребности наших клиентов. Мы выбрали «transport logistic China» в качестве места для презентации нашего нового имиджа, а это показывает, насколько важно для нас это мероприятие».

**Сюэфэн Хань, генеральный менеджер отдела рынка компании «Transfar Zhilian Co., Ltd.» (Китай):** «Мы впервые участвуем в «transport logistic China». Масштабы выставки восхищают. Мы удовлетворены ее влиянием, количеством посетителей и представленными ресурсами. Это комплексная платформа с продукцией и услугами от производителей и торговых областей и агентств. Много клиентов приходило к нам и узнали о нас. Результат оправдал наши ожидания».

**Юань Лю, заместитель председателя «HNA Cold Chain Holdings Co., Ltd.» (Китай):** «Мы дискутировали об основных темах, проблемах и их решениях в отрасли. Встречались с производителями оборудования для «холодовой цепи», холодильников, рефрижераторов и электромобилей. В выставке приняли участие все основные игроки индустрии «холодовой цепи» – от ведущих производителей, поставщиков качественных международных ресурсов до передовых розничных торговцев и компаний электронной коммерции. В первый день наш стенд посетили более 40 международных посетителей, с которыми мы обсудили возможности будущего сотрудничества. Нас также заинтересовали проходившие во время мероприятия новые форумы по розничной торговле, новой логистике и международной электронной торговле свежей продукцией».

**Штефан Шредер, руководитель Немецкого союза логистики (Германия):** «Мы сталкиваемся с новой эрой в логистике – особенно в сфере экологической и социальной ответственности, а также с постоянно растущими сложностями в нашей отрасли. Вот почему мы должны быть новаторами. Конечно, эти перемены также отражают китайско-германские отношения, подчеркивая важность дальнейшего сотрудничества между обеими странами».

**Биюнь Ван, министр по связям с общественностью «Yuan Cheng Logistics Co., Ltd.» (Китай):** «В выставке «transport logistic China» мы участвуем уже в четвертый раз. Выставка очень большая как по масштабу, так и по количеству участников и влиянию, поэтому мы высоко ее ценим. В течение всех этих лет «transport logistic China» впечатляет своей интернациональностью. Это очень хорошо. Мы действительно ценим возможности, созданные для обмена ресурсами и показа себя большому кругу коллег, особенно зарубежных. Мы также принимали участие в сопутствующих форумах. Сочетание выставки и конференций – отличный способ полностью продемонстрировать себя и обменяться возможностями сотрудничества».

**Чаохуэй Ся, генеральный директор «Hunan Xiang Ou Express Co., Ltd» (Китай):** «В выставке «transport logistic China» участвуем в первый раз. Мы невероятно впечатлены величиной и популярностью выставки. Для нас большая честь продемонстрировать наши достижения посетителям и столь большому кругу клиентов через такую международную платформу».

**Фэн Сян, вице-президент «YTO Express Group Co., Ltd.» (Китай):** «Выставка произвела на меня хорошее впечатление. Она очень деловая.

До начала выставки я получил много электронных писем от других участников (включая и зарубежных), которые приглашали меня посетить их стенды. Это иллюстрирует, насколько влиятельна эта выставка. Мы встретили много посетителей из других стран. Выставка была очень успешной. Мы могли не только представить себя, свои услуги и продукцию, а также наладить контакты с посетителями, но и больше узнать о тенденциях в отрасли, основных игроках, а также о новых технологиях и оборудовании. Это очень важно для нас».

**Ян Ян, менеджер отдела логистики компании «JD Logistics» в Восточном Китае (Китай):** «Выставка «transport logistic China» – очень влиятельное и хорошо известное за рубежом мероприятие, которое поддерживает и правительством. Это очень полезно для ее участников, которые хотят быть узнаваемыми и улучшать свой имидж в отрасли. В «transport logistic China» участвуем уже в третий раз. Заметили, что качество посетителей постоянно улучшается. Мы установили контакты со многими профессионалами, что очень важно для развития нашего бизнеса».

**Имин Ян, региональный менеджер компании «58 Suyun» в Восточном Китае (Китай):** «Выставка «transport logistic China» весьма успешна с точки зрения масштабов и посещаемости. Она привлекла много ключевых игроков в отрасли, которые также являются и нашими целевыми клиентами. Мы также провели углубленные обмены с большим количеством посетителей в отраслях электронной коммерции и экспресс-доставки. «transport logistic China» – это прекрасная возможность представить наш бренд и пообщаться с коллегами».

**Чэн Чжун, заместитель генерального директора «China Railway Container Transport Corp., Ltd.» (Китай):** «В этом году выставка «transport logistic China» еще более профессиональная. Мы встретили много уже знакомых нам коллег. Это отличное место для общения. Клиенты также могут найти решения, соответствующие их потребностям, в одном месте. Это отличная выставка».

**Вэйбо Цзо, вице-президент «Yupe Group» (Китай):** «Мы участвовали в «transport logistic China» уже пятый раз подряд. Можно с уверенностью сказать, что это ведущая выставка логистической отрасли в Азии. Количество посетителей и качество отличные. У нас были переговоры с клиентами из зон разработки, институциональными инвесторами и клиентами, ищущими услуги аренды. Выставка помогает нам представлять наш план развития, новую серию продуктов и технологические новинки большому числу людей. А в ходе дополнительных форумов мы узнали о последних изменениях на международном рынке, было очень удобно обмениваться информацией с коллегами».

**«BYD Auto Industry Company Limited» (Китай):** «Выставка «transport logistic China» – это всеобъемлющая профессиональная выставка логистики. Она предлагает отличную платформу для продвижения бренда и нового продукта. Выставка очень большая и активная. Результаты оправдали наши ожидания».

**«COSCO Shipping Logistics Co., Ltd.» (Китай):** «Поток посетителей на выставке «transport logistic China 2018» впечатляет. Представители логистических компаний из Китая и из-за рубежа конкурируют и одновременно сотрудничают. Мы говорили со многими нашими клиентами – как старыми, так и новыми. Выставка охватывает всю цепочку логистической промышленности. Это отличная платформа, чтобы продвигать наш бренд, демонстрировать наши инновационные решения и расширять свой бизнес как в Китае, так и за рубежом».

**Чешская ассоциация экспедирования и логистики:** «Первое впечатление – нынешняя выставка больше, ярче и интенсивнее. У ворот мы видели самую большую толпу из когда-либо виденных, и посетителей к нам приходило также очень много. Второе впечатление – эта отрасль снова процветает. Многие стенды предлагали множество печатных материалов и сувениров. И, наконец, на выставке великолепно отражаются последние достижения в отрасли, что делает ее еще более привлекательной. Таким образом, мы на 100% удовлетворены мероприятием «transport logistic» 2018 года в Шанхае».



# TransKazakhstan

22nd Kazakhstan International  
Transport & Logistics  
Exhibition

18-20 September 2018

Almaty, Kazakhstan

Find out more at  
[www.transitkazakhstan.kz](http://www.transitkazakhstan.kz)

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Investment  
and Development of  
the Republic of Kazakhstan



КазАПО



Tel.: +7 727 258 34 34  
E-mail: [power@iteca.kz](mailto:power@iteca.kz)



# „transport logistic China“: visos skaitmeninės burės nukreiptos į Naujajį šilko kelią

## Tarptautinė logistikos, mobilumo, IT ir tiekimo grandinės valdymo paroda

**Tim Alexandrin**

- 667 dalyviai ir daugiau nei 26 300 lankytojų
- Skaitmeninimas ir Kinijos Šilko kelio iniciatyva kuria naujas galimybes
- Daugiau nei 40 konferencijų sesijų aktualiomis temomis

**2018 m. gegužės 16–18 d. Šanchajuje vykusios parodos „transport logistic China“ pagrindinės temos buvo Logistika 4.0 ir Naujasis šilko kelias. Savo produkciją ir paslaugas pristatė dalyviai iš viso pasaulio bei oficialūs Vokietijos, Čekijos, Italijos, Ispanijos, Latvijos, Malaizijos ir Lietuvos paviljonai.**

Aštuntoji „transport logistic China“ dar kartą patvirtino savo, kaip pirmaujančios logistikos, mobilumo, IT bei tiekimo grandinių valdymo mugės Azijoje, reputaciją.

„Nuolatinė parodos plėtra atspindi didžiulę naujausių technologijų ir novatoriškų sprendimų paklausą Kinijos logistikos rinkose. „transport logistic China“ – tai efektyvi ir praktiška platforma, kurioje už sprendimų priėmimą atsakingi asmenys gali susitikti vieni su kitais, pabendrauti ir plėsti verslą, kuri skatina ir palaiko aukštos kokybės logistikos pramonės vystymąsi“, – kalbėjo „Messe München GmbH“ valdybos narys Gerhardas Gerritzenas.

„Šiek tiek nustebino dalyvių skaičius – jų susirinko labai daug iš viso pasaulio. Tai parodo, kokia įtakinga yra ši paroda“, – sakė „YTO Express Group Co., Ltd.“ viceprezidentas Feng Xiang.

### Skaitmeninimas lieka viena iš „karštųjų“ temų

Visi dalyviai sutiko, kad skaitmeninimo srityje Kinija visu greičiu veržiasi į priekį. Šioje srityje jau pirmaujanti šalis, pasitelkusi „Pagaminta Kinijoje 2025“ strategiją, nesustodama auga toliau. Išmani logistika neabejotinai tampa pagrindine augančių įmonių kompetencija įrangos, programinės įrangos, sistemų integravimo ir pagalbinio sprendimų priėmimo prasme.

Siekdama įgyvendinti daugelio technologijų logistikos įmonių prekės



ženklo matomumo poreikius bei sustiprinti sąveiką šios pramonės srities viduje, „transport logistic China“ atidarė naują internetinę platformą – „Išmanios logistikos inovacijų paviljoną“, skirtą išmaniosios logistikos produkcijos pristatymui ir technologinei komunikacijai.

„Šiais metais pristatėme „Think-A-Thon“ iniciatyvą, kurios metu Tongji universiteto studentai, studijuojantys tiekimo grandinių valdymą, nagrinėjo, kaip blokų grandinės (angl. *blockchain*) technologija gali radikaliai pakeisti situaciją tarptautinėse tiekimo grandinėse. Realizuojant šį projektą ypač padėjo „transport logistic China“ komanda“, – sakė „Jettainer GmbH“ rinkodaros ir reklamos vadovas Martinas Kraemeris.

### Antra iš svarbiausių temų – Naujasis šilko kelias

Grandiozinis Kinijos Naujojo šilko kelio projektas, į kurį numatoma investuoti trilijoną eurų, logistikos pasaulyje sukėlė tam tikrą euforiją, kuri jautėsi ir „transport logistic China“ renginyje. „Naujasis šilko kelias akivaizdžiai padidins iš Kinijos į Vakarų bei pačioje šalyje transportuojamų prekių kiekį“, – aiškino „Schenker China Ltd.“ generalinis direktorius Thomas Lindy Sorensenas. – Turime daugiau nei 40 metų bendradarbiavimo su „Messe München“ patirtį, o renginyje „transport logistic China“ susirinkome ketvirtą kartą. Mes šiose parodose sužinome visas svarbiausias naujienas ir plėtojame verslo galimybes.“

„Sutikome daug pirmaujančių tarptautinių įmonių. Tai parodo, kad „transport logistic China“ iš tiesų yra tarptautinė, aukščiausios klasės atvira platforma. Jos įtaka ir pripažinimas logistikos pramonėje ypač išaugęs“, – pridėjo „Sinotrans Limited“ vykdantysis direktorius Yun Xin.

### Paklausa nemažėja

667 dalyviai iš 65 šalių ir regionų bei daugiau nei 26 300 lankytojų iš daugiau nei 67 šalių ir regionų rodo didelį susidomėjimą šiuo renginiu. „transport logistic China“ mastas ypač išaugo bendradarbiaujant su Kinijos komunikacijų bei transporto asociacija (CCTA).

„transport logistic China“ dalis „air cargo China“ dar kartą vienoje vietoje subūrė visą oru gabenamų krovinių industriją. Be pirmaujančių įmonių parodos, papildomuose forumuose buvo plėtojamos naujos ir svarbios blokų grandinės, „daiktų interneto“ technologijų bei „Air Cargo“ bendruomenių temos.

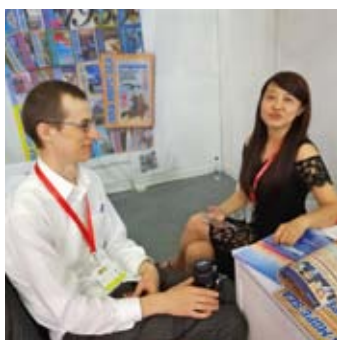
Tuo pačiu metu vykusiame „PeriLog“ (greitai gendančios produkcijos logistikos) renginyje „fresh logistics Asia“ buvo siūlomi vieno žingsnio sprendimai šviežios produkcijos tiekėjams, vartotojių pritaikytos prekybos, kokybės kontrolės, sandėliavimo ir šaldymo, „šaltosios grandinės“ transporto ir pardavimų bei pagaminto maisto apdorojimo sritims.

### Konferencijų metu nagrinėtos svarbiausios temos

Šiais metais „transport logistic China“ vyko daugiau nei 40 papildomų renginių, kurie tapo svarbia bendravimo platforma, aiškinantis naujas pramonės tendencijas. Juose buvo aptariamoms svarbiausios temos: išmanioji logistika, blokų grandinė, mažmeninės prekybos tiekimo grandinė, maitinimo tiekimo grandinė, Logistika 4.0, cheminių medžiagų logistika, šviežios produkcijos pristatymas mieste, „šaltosios grandinės“ logistika, oro kroviniai, Naujasis šilko kelias, intermodalumas ir gamyba bei įvairiausių rūšių logistikos pramonė.

„Parodos ir konferencijos sujungimas – puiki idėja. Mes sujungėme daugelį aktualių forumų, kurie buvo labai naudingi“, – sakė „Qingdao Port International Logistics Co., Ltd.“ verslo skyriaus vadovas Peng Cao.

Kita „transport logistic China“ paroda Šanchajuje vyks 2020 m. gegužės 16–18 d. Daugiau informacijos: [www.transportlogistic-china.com](http://www.transportlogistic-china.com)



## Prieš akis – nauja logistikos era

*„transport logistic China 2018“ dalyvių nuomonės*

Kaspijos tarptautinio transporto maršruto (TITR) tarptautinės asociacijos generalinio sekretoriaus pavaduotoja Leila Batyrbekova: „Svarbiausios renginio temos – Naujasis šilko kelias bei įvairūs koridoriai, keliai ir pan. Esame patenkinti, labiausiai tuo, kad galėjome susitikti su savo tiksline auditorija. Šis renginys buvo ypač vertingas mūsų šių metų rinkodaros veiklai.“

„DB Schenker“ (Vokietija) rinkodaros ir komunikacijų vadovė Pia Berghoefer: „Manau, kad „transport logistic China“ yra didžiausia Azijos logistikos mugė. Čia tikrai galima pajusti didžiulės pasaulinės logistikos parodos atmosferą. Susitikome su klientais ir padidinome savo prekės ženklo žinomumą. Mūsų siūlomais sprendimais labai domėjosi automobilių, buitinės įrangos, mažmeninės prekybos, vartojimo prekių ir elektroninės prekybos atstovai.“

Vokietijos federalinės transporto ir skaitmeninės infrastruktūros ministerijos parlamentinis valstybės sekretorius Steffenas Bilgeris: „Mums „transport logistic China“ yra puiki galimybė pristatyti Vokietiją kaip logistikos mazgą. Tiek dalyviai, tiek parodos lankytojai užtikrino mane, kad ši prekybos mugė tapo svarbiausiu pramonės renginiu Azijoje.“

„CTM LLC“ (Rusija) rinkodaros vadovas Antonas Bogdanovas: „transport logistic China“ – gana svarbus renginys mūsų įmonei. O ši svarba kiekvienais metais auga kartu su augančia krovinių pervežimo iš Kinijos į Europą per Rusiją, Kazachstaną ir Mongoliją geležinkeliais paklausa. Šioje parodoje susirinkome ganėtinais daug kontaktų bei labai daug naudingos informacijos apie Kinijos rinką, kurią panaudosime tolimesniam mūsų programinės įrangos sprendimų tobulinimui.“

„Qingdao Port International Logistics Co., Ltd.“ (Kinija) verslo skyriaus vadovas Peng Cao: „Parodos dydis nuolat auga, o atmosfera jos salėse – puiki. „transport logistic China“ – įtakinga logistikos pramonės paroda. Čia galima pabendrauti su prekyba besidominčiais lankytojais bei kitais dalyviais. Parodos ir konferencijos sujungimas – taip pat puiki idėja. Dalyvavome daugelyje aktualių forumų, kurie buvo labai naudingi.“

Shenzhen Yantian regiono ekonomikos skatinimo biuro (Kinija) direktorius Xiaowun Chen: „Mums „transport logistic China“ – didžiausia ir svarbiausia tarptautinė paroda Kinijoje. Dalyvavome parodoje su savo paviljonu kaip ir kiekvienais metais, nes „transport logistic China“ yra puiki platforma savo įmonės įvaizdžio reklamai bei partnerystės stiprinimui. Tai taip pat puikus būdas vadovaujantioms institucijoms tarnauti savo valdomoms įmonėms.“

Shenzhen Yantian laisvosios ekonominės zonos įmonių asociacijos (Kinija) generalinė sekretorė May Chu: „Šiais metais „transport logistic China“ ištis labai aktyvi. Tai tarptautinė platforma, kurioje apsilanko daugybė lankytojų ir dalyvių iš įvairių sektorių. Šis renginys mums yra labai svarbus, kadangi čia galime pristatyti savo paslaugas ir produkciją didesniai klientų ratui.“

„Suning Logistics Group“ rinkodaros ir prekės ženklo direktorius Yonghua Dai: „transport logistic China“ dalyvaujame pirmą kartą. Šioje tarptautinėje platformoje susirenka visų pagrindinių logistikos pramonės sričių dalyviai. Dalyvaudami čia didiname savo prekės ženklo matomumą. Forumuose lankytojai gali ne tik daugiau sužinoti apie išmanią logistiką, bet ir pabendrauti akis į akį su kitais dalyviais.“

„G7“ (Kinija) rinkodaros direktorė Wenjia Gao: „transport logistic China“ dalyvaujame jau trečią kartą iš eilės. Šiais metais matome daugiau prekybos atstovų. Viena vertus, bendravimas su kitais dalyviais ir lankytojais padeda mums geriau pristatyti save, o kita – patys geriau susipažįstame su savo klientų poreikiais. „transport logistic China“ pasirinkome savo įvaizdžio platinimui, o tai parodo, koks svarbus mums yra šis renginys.“

„Transfar Zhilian Co., Ltd.“ (Kinija) Rinkos įvaizdžio departamento generalinis direktorius Xuefeng Han: „transport logistic China“ dalyvaujame pirmą kartą. Parodos mastas yra puikus. Esame patenkinti jos įtaka, lankytojų gausa ir pristatomais resursais. Tai visapusiška platforma, pristatanti gamybos ir prekybos sričių bei agentūrų produkciją ir paslaugas. Mus aplankė ir apie mus sužinojo daugiau klientų. Rezultatai atitiko mūsų lūkesčius.“

„HNA Cold Chain Holdings Co., Ltd.“ (Kinija) vicepirmininkas Yuan Liu: „Diskutavome apie svarbiausias šios pramonės šakos temas, iššūkius ir sprendimus. Susitikome su „šaltosios grandinės“ įrenginių, šaldytuvų, vilkikų-šaldiklių ir elektrinio transporto gamintojais. Parodoje dalyvavo visi svarbiausi „šaltosios grandinės“ pramonės žaidėjai – nuo gamintojų ir kokybiškiausių tarptautinių tiekėjų iki mažmeninių prekybininkų ir elektroninės prekybos įmonių. Pirmąją dieną mūsų standą aplankė per 40 tarptautinių lankytojų, su kuriais aptarėme ateities bendradarbiavimo galimybes. Mus taip pat domina renginio metu vykę naujosios prekybos, naujosios logistikos ir tarptautiniai šviežios produkcijos elektroninės prekybos forumai.“

Vokietijos logistikos aljanso vadovas Steffenas Schröderis: „Mums prieš akis – nauja logistikos era, ypač kalbant apie aplinkos apsaugą ir socialinę atsakomybę bei vis sudėtingesnę pramonę. Štai kodėl privalome būti novatoriški. Žinoma, šie pokyčiai atspindi ir Kinijos bei Vokietijos santykius, pabrėždami tolimesnio bendradarbiavimo tarp šių šalių svarbą.“

„Yuan Cheng Logistics Co., Ltd.“ (Kinija) viešųjų ryšių ministras Biyun Wang: „transport logistic China“ dalyvaujame ketvirtą kartą. Paroda labai didelė tiek savo dydžiu, tiek dalyvių skaičiumi ir įtaka, todėl ją ypač vertiname. Per visus šiuos metus „transport logistic China“ daro įspūdį savo tarptautiškumu. Tai yra labai gerai. Mes tikrai vertiname sudarytas galimybes apsikeisti resursais ir pristatyti save didesniai kolegų ratui, ypač užsienyje. Dalyvavome ir papildomuose forumuose. Parodos ir konferencijų kombinacija yra puikus būdas pademonstruoti save ir apsikeisti bendradarbiavimo galimybėmis.“



„Hunan Xiang Ou Express Co., Ltd.“ generalinis direktorius Chaohui Xia: „transport logistic China“ dalyvaujame pirmą kartą. Esame absoliučiai sužavėti parodos dydžio ir populiarumo. Mums didžiulė garbė pristatyti savo pasiekimus lankytojams ir didesniai klientų ratui tokioje tarptautinėje platformoje.“

„YTO Express Group Co., Ltd.“ (Kinija) viceprezidentas Feng Xiang: „Paroda paliko labai gerą įspūdį. Ji buvo labai judri. Prieš prasidedant renginiui, gavau daugybę elektroninių laiškų iš kitų dalyvių (įskaitant atvykstančius iš kitų šalių), kurie kvietė mane apsilankyti jų stenduose. Tai parodo, kokia įtakinga yra ši paroda. Sutikome daug lankytojų iš kitų šalių. Paroda buvo labai sėkminga. Galėjome ne tik pristatyti save, savo paslaugas ir produkciją bei užmegzti kontaktus su lankytojais, bet ir daugiau sužinoti apie šios pramonės srities tendencijas, pagrindinius žaidėjus bei naujas technologijas ir įrangą. Tai mums labai svarbu.“

„JD Logistics“ (Kinija) Rytų Kinijos logistikos rinkos departamento vadovas Yang Yang: „transport logistic China“ – labai įtakingas ir užsienyje gerai žinomas renginys, kurį palaiko ir vyriausybė. Paroda labai padeda pripažinimo ieškantiems ir savo įvaizdį pagerinti siekiantiems dalyviams. „transport logistic China“ dalyvaujame trečią kartą. Pastebėjome, kad lankytojų kokybė nuolat gerėja. Užmegzėme kontaktus su daugeliu profesionalų, o tai labai svarbu mūsų verslo plėtrai.“

„58 Suyun“ (Kinija) Rytų Kinijos regiono vadovas Yiming Yang: „transport logistic China“ – labai sėkminga dydžio ir lankytojų srauto prasme. Ji pritraukė daug šios pramonės šakos pagrindinių žaidėjų, kurie yra ir mūsų tiksliniai klientai. Taip pat įvykdėme daug apsisveitimų su elektroninės prekybos ir greito pristatymo srities lankytojais. „transport logistic China“ – tai puiki galimybė pristatyti savo prekės ženklą ir pabendrauti su kolegomis.“

„China Railway Container Transport Corp., Ltd.“ (Kinija) generalinio direktoriaus pavaduotojas Cheng Zhong: „Šiais metais „transport logistic China“ – dar profesionalesnė. Čia susitinkame daug jau mums žinomų kolegų. Tai puiki vieta pabendrauti. Klientai taip pat gali rasti sprendimus visiems savo poreikiams vienoje vietoje. Tai puiki paroda.“

„Yupei Group“ (Kinija) viceprezidentas Weibo Zuo: „transport logistic China“ dalyvaujame jau penktą kartą iš eilės. Galima drąsiai sakyti, kad tai yra pirmaujanti logistikos pramonės paroda Azijoje. Lankytojų skaičius ir kokybė taip pat yra labai geri. Bendravome su plėtos zonų atstovais, instituciniais investuotojais ir nuomos paslaugų ieškančiais klientais. Paroda padeda mums pristatyti savo plėtos planą, naujos produkcijos seriją ir technologines naujoves didesniai žmonių skaičiui. O pagalbinių forumų metu sužinojome apie naujausius pokyčius tarptautinėje rinkoje bei buvo labai patogu apsieisti informacija su kolegomis.“

„BYD Auto Industry Company Limited“ (Kinija): „transport logistic China“ – tai visapusiška ir profesionali logistikos paroda. Tai puiki platforma pristatyti savo prekės ženklą ar naują produkciją. Ši paroda labai didelė ir judri. Rezultatai atitiko mūsų lūkesčius.“

„COSCO Shipping Logistics Co., Ltd.“ (Kinija): „Lankytojų srautas „transport logistic China 2018“ parodoje – geras. Tiek Kinijos, tiek kitų šalių logistikos įmonių atstovai varžosi ir bendradarbiauja vienu metu. Daug kalbėjome su savo klientais – tiek naujais, tiek senais. Paroda įtraukia visą logistikos pramonės grandinę. Tai yra puiki platforma pristatyti savo prekės ženklą, novatoriškus sprendimus ir išplėsti savo verslą tiek Kinijoje, tiek užsienio šalyse.“

Čekijos krovinių transporto ir logistikos asociacija: „Pirmas įspūdis – paroda yra dar didesnė, šviesesnė ir intensyvesnė. Prie vartų matėme pačią didžiausią kada nors matytą minią, o lankytojų sulaukėme taip pat labai daug. Antras įspūdis – ši pramonės šaka vėl klesti. Daugelis stendų siūlė įvairios spausdintos medžiagos ir mažų suvenyrų. Galiausiai, mugėje puikiai atsispindi naujaisi šios pramonės šakos pasiekimai, o tai daro ją dar patrauklesne. Taigi, esame 100 % patenkinti 2018 m. „transport logistic“ renginiu Šanchajuje.“ ■



# Инвестирование в порт завтрашнего дня

31 мая и 1 июня европейская портовая индустрия собралась в Роттердаме на 15-й ежегодной конференции ESPO (Европейская организация морских портов), в которой приняли участие около 300 участников.

Основная тема конференции – «Инвестирование в порт завтрашнего дня». Первый день конференции в основном касался источников инвестиций, способов финансирования портовых инвестиций и признания развития и расширения портов. Второй день конференции был посвящен обсуждению политики европейской транспортной инфраструктуры в ее нынешнем виде, опыта ее реализации за последние три года и способов совершенствования этой законодательной структуры и инструментов финансирования в течение финансового периода 2021–2027 гг.

В перерывах между этими дебатами различные спикеры с основными докладами дали зрителям пищу для размышлений и обсуждения геополитической ситуации в Европе и вокруг нее, изменения климата и выхода Великобритании из Евросоюза.

«Конференция дала четко понять, что инвестиционные потребности европейских портов огромны. Также стало ясно, что, несмотря на постоянную необходимость инвестирования в базовую инфраструктуру, порты действительно хотят и готовы инвестировать в проекты, которые требуют дополнительных вкладов, учитывая подготовку к возможным проблемам, таким как декарбонизация, устойчивость и оцифровка. Важно убедиться, что порты планируют «правильный» проект. Также была подчеркнута необходимость повышения доли, которую порты получают от Механизма европейского объединения (CEF), чтобы лучше отражать важную и сложную роль портов и их инвестиционного потока», – отмечает Изабель Рикбост (Isabelle Ruckbost), Генеральный секретарь ESPO.

В ходе конференции ESPO подготовила и представила отчет о потребностях в инфраструктурных инвестициях и проблемах финансирования для европейских портов.

*Конференция ESPO 2019 года будет организована Северной Тирренской сетью портов и пройдет в Ливорно 23 и 24 мая 2019 года.*

*Информация от ESPO*

## Послание председателя: усиление внимания к портам как коммерческим организациям

**Имон О'Райли (Eamonn O'Reilly),**  
председатель Организации европейских морских портов

Развитие единого европейского рынка потребовало устранения ряда барьеров в торговле. Нигде это не является более очевидным, чем в морских портах Европы, где работа по созданию «ровного игрового поля» была проектом десятилетий. Однако в последние годы появился ряд взаимосвязанных политических инициатив ЕС, которые в значительной степени создали равные условия в секторе портов. В результате морские порты теперь могут полностью реализовать свой потенциал и максимально увеличить свой вклад в процветание людей и общин в ЕС.

Главным элементом этого изменения стало усиление внимания к портам как коммерческим организациям с повышенной финансовой автономией в большинстве случаев. Однако эта новая перспектива подчеркивает сложную ситуацию, лежащую в основе планов развития портов. Во многих случаях основная прибыль портовых проектов





достаётся широкой общественности и экономике, а не самому порту. Это особенно актуально, когда порты инвестируют в базовую инфраструктуру, чтобы обеспечить потенциал для будущего роста.

Помимо этого, необходимость портов инвестировать в базовую инфраструктуру сочетается с рядом инвестиционных требований, которые являются результатом более широких социальных обязанностей, особенно в областях экологической и энергетической политики.

Сейчас перед портами стоит задача реализовать проекты, которые привлекательны для внешних инвесторов и имеют существенное значение для широкой общественности и экономики.

Некоторые порты обладают достаточно прочным финансовым положением, чтобы финансировать такие проекты и принимать низкий возврат на капитал. Другие порты сталкиваются с необходимостью реализовать проекты, которые весьма значимы, но превышают их финансовые возможности.

Механизм европейского объединения (CEF) является основным средством решения этой сложной ситуации. Политика Трансевропейской транспортной сети (TEN-T) определяет порты как двигатели роста. У европейских портов есть проекты, готовые к достижению целей TEN-T. CEF является координатором.

По мере подготовки CEF II опыт и обширные знания европейских портов были использованы ESPO в этом отчете, чтобы предоставить европейским учреждениям информированную точку зрения о потребностях портов и о том, как порты могут способствовать достижению TEN-T и других политики ЕС.

ESPO признает, что существует много требований к бюджету ЕС, в то время как он столкнулся с выходом Британии из Европейского союза. Но нужно сделать важный выбор, как распределить скудные ресурсы.

ESPO утверждает, что инвестиции в морские порты Европы имеют важное значение, если важнейшие политические цели должны быть достигнуты в широком диапазоне областей политики ЕС. Если морские порты Европы не смогут получить необходимые инвестиции, тогда будут поставлены под угрозу ключевые цели политики в области транспорта, энергетики и окружающей среды.

В этом отчете представлены девять основных выводов, которые выходят за рамки простого запроса портов на большой объем средств, чтобы сообщить о спорах и обсуждениях о размере и распределении бюджета для второго Механизма европейского объединения.

*Из исследования «Потребности в инвестиционной инфраструктуре и проблема финансирования европейских портов»* ■

## Investicijos į ateities uostą

**Gegužės 31 d. – birželio 1 d. beveik 300 Europos uostų pramonės atstovų susirinko į 15-ąją Europos jūrų uostų organizacijos (ESPO) kasmetinę konferenciją.**

Pagrindinė konferencijos tema – „Investicijos į ateities uostą“. Pirmąją konferencijos dieną daugiausiai diskutuota apie investicijas į uostus, jų finansavimo būdus bei plėtros galimybes. Antroji diena buvo skirta diskusijoms apie šiandieninę Europos transporto infrastruktūros politiką, jos taikymo patirtį per pastaruosius trejus metus ir būdus patobulinti jos įstatyminių pagrindą bei finansavimo įrankius 2021–2027 m. Tarp debatų įvairūs pranešėjai davė peno pamąstymams ir diskusijoms apie geopolitinę situaciją Europoje ir už jos ribų, klimato pokyčius bei „Brexit“.

„Konferencijoje aiškiai pamatėme, kad investicijų į Europos uostus poreikis yra milžiniškas. Taip pat išryškėjo nuolatinių investicijų į pagrindinius infrastruktūros aspektus poreikis – uostai tikrai nori ir yra pasiruošę investuoti į pridėtinę vertę kuriančius projektus ir imtis tokių iššūkių kaip anglies dvideginio mažinimas, tvarumo skatinimas bei skaitmenizacija. Buvo parodyta, kaip svarbu užtikrinti, kad uostai imtųsi „teisingų“ projektų. Taip pat atkreiptas dėmesys į tai, kad būtina padidinti iš Europos infrastruktūros tinklų priemonės (Connecting Europe Facility, CEF) uostų gaunamą dalį, siekiant pabrėžti uostų ir jų investicijų svarbą bei sudėtingumą“, – kalbėjo ESPO generalinė sekretorė Isabelle Ryckbost.

Konferencijos metu ESPO paruošė ir pristatė infrastruktūros investicijų poreikių bei finansinių iššūkių Europos uostams ataskaitą.

*ESPO konferenciją, kuri vyks 2019 m. gegužės 23–24 d. Livorne, organizuoja Šiaurės Tirėnų uostų tinklo sistemos (North Tyrrhenian Port Network System) operatorius.*

*ESPO informacija*

## Pirmininko kreipimasis: didesnis dėmesys uostams, kaip komerciniams vienetams

**Eamonn O'Reilly**

*Europos jūrų uostų organizacijos pirmininkas*

Vieningos Europos rinkos plėtrai reikėjo pašalinti nemažai prekybos barjerų. Niekas kitas taip gerai to neatspindi, kaip Europos jūrų uostai, kurie dirbo dešimtmečius siekdami užtikrinti lygias galimybes visiems šio proceso dalyviams. Tačiau keletas pastarųjų metų ES politikos iniciatyvų turėjo ypač didelės įtakos jų įgyvendinimui uostų sektoriuje. Taigi, dabar jūrų uostai gali realizuoti visą savo potencialą ir maksimaliai padidinti visiems ES gyventojams ir bendruomenėms kuriamą naudą.





Šio pokyčio kertinis akmuo – dėmesys uostams, kaip komerciniams vienetams, kuris daugeliu atveju įgalino padidinti finansinę jų autonomiją. Tačiau ši nauja perspektyva išryškino uostų plėtros galvosūki. Dažniausiai pagrindiniai uostų projektų privalumai tenka platesnei bendruomenei ir ekonomikai nei uostų vadovybėms. Tai ypač galioja uostų investicijų į pagrindines infrastruktūras atvejams su mintimi, kad jos padės augimui ateityje.

Be to, prie reikalavimų investuoti į pagrindinę infrastruktūrą prisidėjo daugybė kitų, su visuomeniniais reikalavimais susijusių investicijų tokiose srityse kaip aplinkosaugos ir energetikos politika.

Iššūkiai, su kuriais uostai susiduria dabar – tai projektai, kurie dažniausiai yra patrauklūs išoriniams investuotojams ir būtini dėl platesnių visuomeninių bei ekonominių priežasčių.

Kai kurie uostai yra pakankamai finansiškai stiprūs investuoti į tokius projektus ir susitaikyti su nedidele jų finansine grąža. Kitiems uostams tokios investicijos tampa dideliu iššūkiu – nors jos ir būtinos, jie tam neturi galimybių.

Europos infrastruktūros tinklų priemonė (CEF) yra pagrindinis šio galvosūkio sprendimas.

Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) politikoje uostas apibrėžiamas kaip augimo variklis. Europos uostai yra pasiruošę siekti TEN-T tikslų su CEF pagalba.

Ruošiant CEF II, ESPO sujungė Europos uostų patirtį bei žinias pateiktoje tyrimų ataskaitoje, kuri padės Europos institucijoms susidaryti įvairiapusį vaizdą apie uostų poreikius ir kaip jie gali prisidėti siekiant TEN-T bei kitos ES politikos tikslų.

ESPO supranta, kad „Brexit“ akivaizdoje šie poreikiai ES biudžetui yra di-

džiuliai. Tačiau būtina priimti sprendimus, kaip paskirstyti ribotus išteklius.

ESPO tvirtina, kad investicijos į Europos jūrų uostus yra būtinos siekiant svarbiausių tikslų įvairiose ES politikos srityse. Stringant investicijoms į Europos jūrų uostus, gali kilti kliūtys vykdant politiką kitose transporto, energetikos ir aplinkosaugos srityse.

Šioje ataskaitoje pateikiami devyni svarbiausi aspektai, kuriais parodoma, kad tai nėra paprasčiausias uostų reikalavimas skirti daugiau lėšų, taip pat siekiama pradėti informatyvią diskusiją dėl antrosios Europos infrastruktūros tinklų priemonės biudžeto skyrimo.

*Iš „Infrastruktūros investicijų poreikio ir Europos uostų finansavimo iššūkių“ tyrimo ataskaitos*





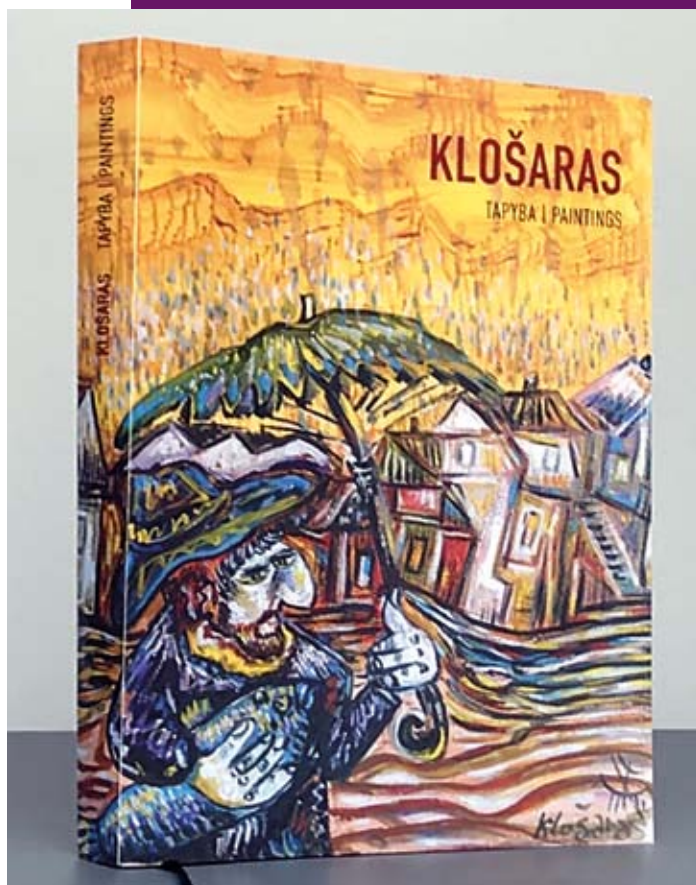
# ОДИНОКОЕ ДЕРЕВО В ПУСТЫНЕ

*Зита Таллат-Кялпшайте*

*Сначала меня очаровало творчество Художника. Сочное. Романтическое. Ироничное. Саркастичное. Шокирующее. И печальное. Затем я познакомилась с Художником. Интеллектуальным. Интеллигентным. Эксцентричным. Высокомерным. Эгоистичным. И очень ранимым. Затем я напросилась стать его ученицей. Что ты хочешь писать? – спросил он. Одинокое дерево в пустыне, – ответила я. – Есть у меня такая странная жизненная история. Он дал мне холст, краски, кисть, налил в бокал красного вина и оставил меня одну, закрыв двери студии. Тебе не нужен учитель. Просто рисуй, – сказал он после пары уроков. «Одинокое дерево в пустыне» пустило корни в моем рабочем кабинете, и каждый день, глядя на него, я думаю, что это, быть может, не моя история жизни, а Маэстро. Разговор с Маэстро о жизни я вставила в рамы сотни картин. Может, он когда-нибудь захочет написать эти картины. В моих руках на сей раз не кисть, а перо, вернее – компьютерная клавиатура. «100 капель жизни» – история жизни человека от рождения до смерти, рассказанная в сотне слов...*

Так начинается очень откровенный разговор о жизни с художником Анатолием Михайловым-Клошаром, опубликованный в только что вышедшем альбоме «Клошар» на 240 страницах. Ретроспективное издание, приуроченное к юбилею художника, выпустила и юбилейную выставку подготовила галерея «Parko galerija», которой художник доверил все свои произведения. В альбоме и на выставке представлены работы из всех творческих этапов художника с самого начала творчества до этих дней.

Составитель альбома, владельца галереи «Parko» Йоланта Гутаускене, поделилась радостью, что солидное издание увидело дневной свет накануне юбилейного дня рождения художника благодаря гармоничной синергии искусства и бизнеса, в альбоме не забыты и меценаты, которые подключились к изданию.



На презентацию книги и ретроспективную выставку художника галерея «Parko» приглашает 28 сентября в 17.00 по адресу: ул. М. Валанчяус, 6, Каунас, Литва.





# VIENIŠAS MEDIS DYKUMOJE

*Zita Tallat-Kelpšaitė*



*Pirmiausia susižavėjau Dailininko tapyba. Spalvinga. Romantiška. Ironiška. Sarkastiška. Šokiruojančia. Ir liūdna. Paskui susipažinau su Dailininku. Intelektuali. Intelligentišku. Ekscentrišku. Arogantišku. Egoistišku. Ir labai pažeidžiamu.*

*Paskui pasiprašiau būti jo mokinė.*

*„Ką nori tapyti?“ – paklausė.*

*„Vienišką medį dykumoje, – atsakiau. – Turiu tokią keistą gyvenimo istoriją.“*

*Davė drobę, dažų, teptuką, į taurę įpylė raudonojo vynu ir paliko mane vieną, uždaręs studijos duris.*

*„Tau nereikia mokytojo. Tiesiog tapyk“, – pasakė po poros pamokų.*

*„Vienišas medis dykumoje“ suleido šaknis mano darbo kabinete, ir kasdien žvelgdama į jį aš pagalvoju, kad tai galbūt ne mano, o Maestro gyvenimo istorija.*

*Pokalbį su Maestro apie gyvenimą įrėminau į šimto paveikslų rėmus. Gal jis kada nors panorės tuos paveikslus nutapyti.*

*Mano rankose šį kartą ne teptukas, o plunksna, arba tiksliau – kompiuterio klaviatūra.*

*„100 gyvenimo lašų“ – žmogaus gyvenimo istorija nuo gimimo iki mirties, papasakota šimtu žodžių...*

Taip prasideda labai atviras pokalbis apie gyvenimą su dailininku Anatolijumi Michailovu-Klošaru, publikuojamas ką tik išleistame 240 puslapių albume KLOŠARAS.

Retrospektyvinį dailininko jubiliejui skirtą leidinį išleido ir jubiliejinę parodą parengė „Parko galerija“, kuriai dailininkas yra patikėjęs visus savo kūrinius. Albume ir parodoje pristatomi darbai iš visų dailininko kūrybos etapų nuo pat kūrybos pradžios iki šių dienų.

Albumo sudarytoja „Parko galerijos“ savininkė Jolanta Gutauskienė pasidžiaugė, kad solidus leidinys dienos šviesą išvydo dailininko jubiliejinio gimtadienio išvakarėse darnios meno ir verslo sinergijos dėka. Albume nepamiršti ir prie leidybos prisidėję rėmėjai.

Į knygos pristatymą ir dailininko retrospektyvinę parodą „Parko galerija“ kviečia rugsėjo 28 d. 17 val.  
(M. Valančiaus g. 6, Kaunas, Lietuva)



## PARKO GALERIJA

---

M.Valančiaus g. 6, Kaunas  
facebook @parkogalerija  
[www.parkogalerija.lt](http://www.parkogalerija.lt)

# PORT OF KLAIPEDA

IS THE **LEADER** OF THE CARGO HANDLING  
AMONG THE BALTIC COUNTRIES



PORT OF KLAIPEDA

Klaipėda State Seaport Authority  
J. Janonio str. 24, LT-92251, Klaipėda, Lithuania  
Phone: +370 46 499 799, Fax: +370 46 499 777  
info@port.lt  
www.portofklaipeda.lt



Klaipėdos uostas/  
Port of Klaipėda



Klaipėda State  
Seaport Authority

# Logistics without stress



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



LITHUANIA  
KAZAKHSTAN  
GERMANY

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

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