



# Challenges

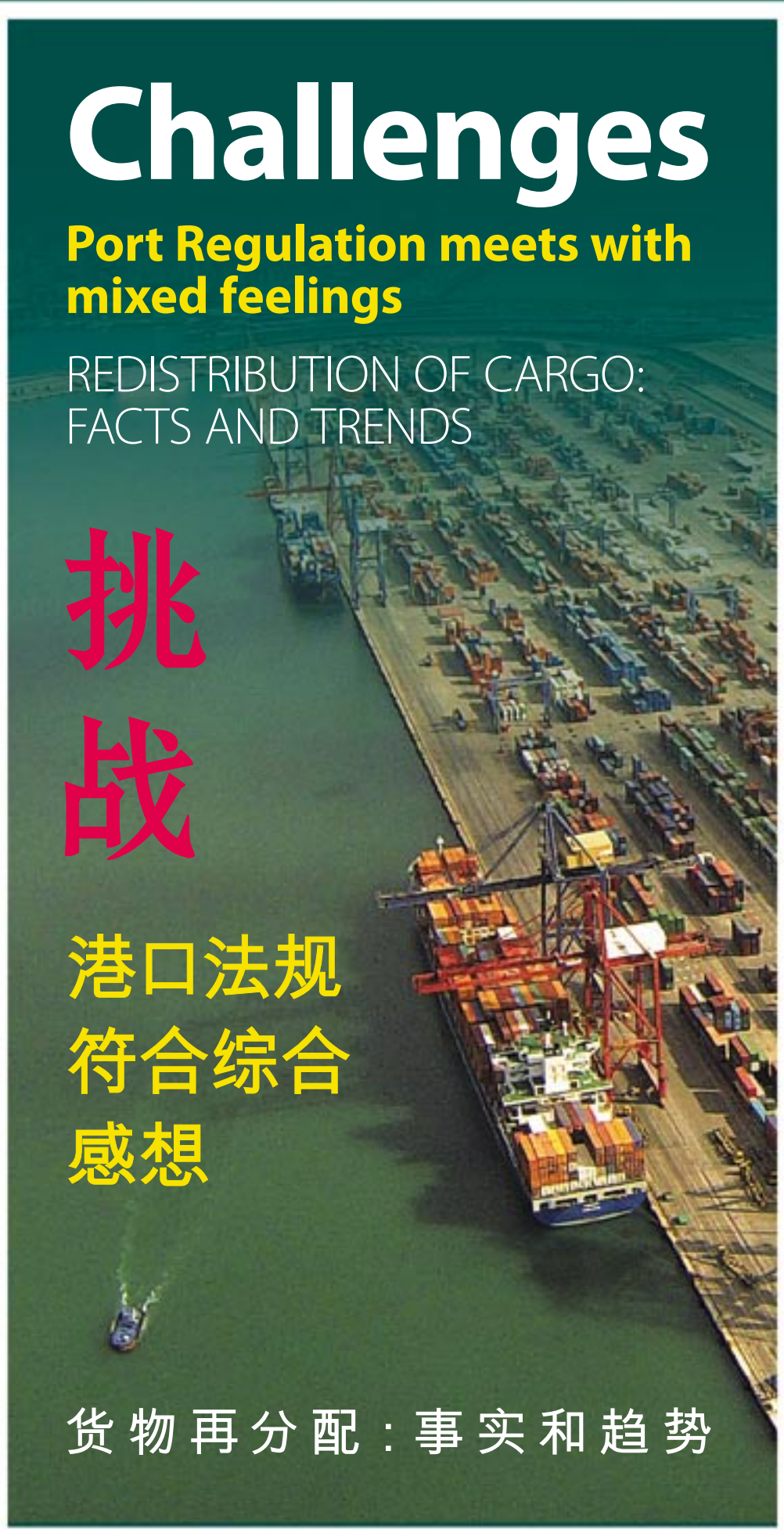
## Port Regulation meets with mixed feelings

REDISTRIBUTION OF CARGO:  
FACTS AND TRENDS

# 挑战

## 港口法规 符合综合 感想

货物再分配：事实和趋势



# TRANSIT - KAZAKHSTAN

KAZAKHSTAN INTERNATIONAL  
TRANSPORT AND LOGISTICS EXHIBITION



**18-20 September 2013**

**Almaty, Kazakhstan**

[www.transitkazakhstan.kz](http://www.transitkazakhstan.kz)

**ORGANISERS:**



ITE Group PLC (International Companies)  
Tel: +44 207 596 5199  
E-mail: [Katharina Tkatchenko@ite-exhibitions.com](mailto:Katharina Tkatchenko@ite-exhibitions.com)  
[www.ite-exhibition.com](http://www.ite-exhibition.com)



Iteca (ICS and International Companies)  
Tel: +7 (727) 258 34 34  
E-mail: [guzan@iteca.kz](mailto:guzan@iteca.kz)  
[www.iteca.kz](http://www.iteca.kz)



IEC Atekent-Expo (Kazakhstan companies)  
Tel: +7 (727) 275 09 11  
E-mail: [atekent-expo@mail.ru](mailto:atekent-expo@mail.ru)  
[www.atekent-expo.kz](http://www.atekent-expo.kz)

**OFFICIAL SUPPORT:**



The Ministry of Transport and  
Communications of the  
Republic of Kazakhstan



### 2 PUBLISHER'S WORD

Challenges  
**编者寄语  
挑战**

### 4 EXCLUSIVE INTERVIEW

Challenges for  
the Baltic ports  
**独家专访  
波罗的海港口的挑战**

### 8 EUROPEAN PORTS

Port Regulation meets  
with mixed feelings  
**欧洲港口  
港口法规符合综合感  
想**



### 12 VIEWPOINT

Redistribution of cargo:  
facts and trends  
**观点  
货物再分配: 事实和  
趋势**

### 16 More Baltkran cranes

for Belarus  
**更多白俄罗斯  
Baltkran起重机**

### 18 IN THE STEVEDORING COMPANIES

KLASCO quays opened a  
new stage of development  
**在装卸公司  
KLASCO码头开辟了  
新的发展阶段**



### 22 VIEWPOINT

Peculiarities on  
Attracting Investments  
**视点  
对投资者吸引力参数  
的特殊性**



### 26 OCEAN

Sustainable Ocean Summit  
calls for more integration in  
Arctic planning  
**世界海洋  
可持续海洋峰会呼  
吁在北极的更多整合  
规划**



### 30 INTERNATIONAL EVENTS

Transport logistic 2013  
(Munich, Germany)



38th TOC CSC Europe,  
(Rotterdam, Netherlands)



3rd China International  
Smart Grid Construction  
Distributed Energy and  
Energy Storage Technology  
and Equipment Expo &  
Summit  
(Beijing, China)

InterTransport-2013,  
(Odessa, Ukraine)

2nd Posidonia  
Sea Tourism Forum  
(Athens, Greece)

**36 国际活动  
2013年交通运输物  
流展  
(慕尼黑, 德国)  
乐观情绪上升**

第38届TOC CSC欧  
洲,  
鹿特丹, 荷兰  
港口讨论选择

第三届中国国际智能  
电网建设分布式能源  
及储能技术及设备博  
览会暨峰会, 北京,  
中国

2013年乌克兰敖德萨  
InterTransport活动



第二届Posidonia海  
洋旅游论坛(希腊雅  
典)  
希腊、地中海东部和  
黑海所面临的挑战



# CHALLENGES

Certain words very often define the essence of the epoch and the people's aspirations. Presently, in the hierarchy of words there reigns the word „challenge“. The representatives of different fields, great and small structures fight with challenges constantly. Some invent them themselves, as for instance Chinese, who recently commenced the construction of the highest skyscraper in the world of 834 metres in Changsha city, in the south of China, and intend to complete the construction next year, they conquered the title from Dubai where there is the building of 828 metres „Burj Khalifa“. For others the life itself puts up challenges.

It is likely that this word thirty years ago was put into active use by NASA together with the spaceship Challenger.

American spaceship Challenger, which cost more than five billion US dollars, made nine successful flights since 1983, and on the 28th of January 1986, having risen from the Earth for the tenth time, on the seventy third second burst above the Atlantic Ocean and burned with all seven members of the crew, including one woman, the teacher Christa McAuliffe, who had taken part in the Teacher in Space Project, inspired by the President of the USA Ronald Reagan in 1984. Out of more than eleven thousand teachers of America who had registered in the program, this challenge was given to Christa McAuliffe, a simple teacher from New Hampshire, and this name was included into the history of astronautics.

But it would be completely wrong to think that the era of challenges started with the exploration of space.

More than 140 years ago the scientists of Great Britain challenged the ocean depths, the British warship Challenger and the Edinburgh University scientific expedition headed by Natural Sciences Professor Charles Thomson executed the first research of ocean depths and the material collected during the expedition was sufficient for twenty years of work for scientific commission of different countries until they prepared the report consisting of fifty volumes or three hundred thousand pages with the same quantity of illustrations. The research of ocean depths started by the ship Challenger in December 30th 1872, is considered the beginning of modern oceanography.

Honouring the merits of ocean depth researchers, the astronauts of the USA gave their spaceship the same name Challenger.

We may continue the search of challenges going deeper into the past, let's say to Great Britain's Royal Navy which had even eight ships Challenger and they sailed in different oceans of the world, beginning with 1806 and ending 1993, and they conducted fairly important missions in order to justify the name given to them.

But let's return to nowadays. What challenges shall we record into the history of the twenty first century?

This topic was recently discussed in Athens, the capital of Greece, by the representatives of tourism forum of the Mediterranean Sea countries.

The representatives of the Baltic ports are ready to discuss about the challenges for the Baltic ports under new market conditions at the BPO conference taking place in Lithuanian port-city Klaipeda in the beginning of September.

We may imply that among other things that the ports identify as challenges, there will be talks on new Regulation on Ports that was approved by European Parliament and Council in July and according to European Commission Vice President Siim Kallas, it has caused different feelings and evaluations.

And no wonder as Europe is one of the regions of the world having the biggest number of ports. More than 1200 commercial ports operate in EU countries and the total length of seashore reaches about 70 thousand kilometres. 96 percent of cargo handled in all EU ports and 93 percent of all passengers are transported by transit via 319 seaports included into Trans European Transport Network (TEN-T).

The Commission states that the aim of the Regulation – is to help assuring that TEN-T network were more efficient and harmonious: to create system in order to improve the efficiency of all ports and the ports themselves might to easier adapt to transport and logistics changes.

TEN-T ports are to help developing the short sea shipping as one of intermodal transport chains and in this way achieve the harmony in transport as this is one of the main goals of transport policy included into the White book and implement Europe 2020 strategy based on efficient use of resources, inducing the growth of cargo transportation and trade.

When preparing the Regulation all the interested parties stress that it is necessary to ensure financial transparency, stable and honest competition among and inside the ports with business favourable conditions, develop social dialogue in EU ports. The main principle of EU strategy is – not to interfere with well-working ports without any reason, help the ports that are not working so well to implement best practices and rational management models taking into consideration the variety of ports and concrete circumstances.

Who would dare to say that the tasks are not worth to be called challenges?

Sincerely Yours,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of the magazine

# 挑战



某些词汇往往定义时代的本质和人的愿望。目前，在层次结构中占统治地位的词是“挑战”。不同领域的代表，大大小小的结构争斗中不断进行着“挑战”。有些进行自我发明，比如中国，最近在中国南部的长沙市开始建造834米世界最高的摩天大楼，预计明年完工。他们在征服迪拜的标志，828米的“迪拜塔”建筑。对于其他人来说，也在向生命本身提出挑战。

30年前这个词好像被NASA积极用于“挑战者”号航天飞机上。

美国航天飞机“挑战者”号，建设耗资超过50亿美元，自1983年以来成功飞行九次，而在1986年1月28日第十次从地球进入太空，在73秒之后在大西洋上空爆炸，七名机组人员全部遇难，其中包括一名教师参加太空项目的女性，Christa McAuliffe老师。1984年的美国总统罗纳德·里根曾给以其鼓励。在美国11000多名已登记注册此项目的教师中，Christa McAuliffe这个来自新罕布什尔州的普通老师接受了这一挑战，她的名字被载入航天史。但认为太空探索是这个时代挑战的开始，这个想法是完全错误的。

140多年前，英国科学家挑战海洋深处，英国军舰挑战者号在爱丁堡大学自然科学学科的Charles Thomson教授的带领下，进行科学考察。在此期间Charles Thomson教授首次进行海洋深度研究并收集的材料，在不同国家科学委员会工作二十多年之后，得出了准备的报告，有50卷或者说30万页，并附有相同数量的插图。海洋深处的研究船挑战者号开始于1872年12月30日，这被认为是现代海洋学的开端。

为了表达对海洋深度的研究人员取得成就的尊敬，美国宇航员给他们的太空航天飞机取了相同的名字，“挑战者”号。

我们可以继续深入搜索过去进行过的挑战，那就是大不列颠皇家海军甚至有八艘挑战者号，他们航行在世界上的不同海洋，从1806年开始，到1993年结束，他们承担相当重要的使命，来诠释证明给它们的命名。

但让我们返回到当下。我们进入二十一世纪的挑战历史记录是什么？

这个话题最近在希腊首都雅典举行的地中海国家旅游论坛上由代表进行了讨论。

波罗的海的港口代表准备在BPO会议上讨论新的市场条件下，波罗的海港口所面临的挑战，会议于九月初在立陶宛港口城市克莱佩达举办。

我们应该是在指在7月由欧洲议会和理事会批准，跟港口相关的新规例事项的挑战，且根据欧盟委员会副主席Siim Kallas在港口上的谈话，也产生了不同的感受和评价。

难怪欧洲是世界港口数量最大的地区之一。在欧盟国家有超过1200个商业港口且海岸总长度达到约7万公里。所有通过319个海港处理的96%货运量和93%乘客，都纳入跨欧洲交通网络（TEN-T）欧盟港口运输中转站。该委员会指出了该规例的目的，是为了帮助确保TEN-T网络更加高效、和谐：为所有的港口创建系统，提高效率，港口本身会更容易适应运输和物流的变化。

TEN-T港口帮助发展中国家做短途海运为一体的多式联运链，并以这种方式实现和谐，这是欧洲运输交通政策白皮书纳入的主要目标之一，将在2020年实施战略的基础上，有效利用资源，诱导货物运输和贸易增长。

准备规例时，所有各相关方强调，有必要确保财政透明度，在有利的商业条件下保证港口内部竞争稳定真实，发展欧盟港口与社会对话。欧盟战略的主要原则是，对工作良好的港口不做任何干预，帮助不能正常运作的港口，以及实施最佳处理，并考虑各种港口的具体情况来确立合理的管理模式。

谁还敢说，这些任务不值得被称为挑战？

你真诚的朋友  
Zita Tallat-Kelsaité  
杂志出版者



# Challenges for the Baltic ports



**In September 5-6 in Klaipėda the Baltic ports conference-2013 "Challenges for the Baltic ports in future market conditions" is taking place. Baltic ports organization (BPO) was founded on the 10th of October 1991 in Copenhagen soon after the destruction of the Berlin Wall and the fall of the Soviet Union. The goal of the organization was to induce the cooperation of the Baltic ports and increase their compatibility in the global market.**



**On the eve of the conference we talk to the Secretary General of BPO Mr. Bogdan OŁDAKOWSKI how the organization which has reached its third decade manages to implement those goals.**

– Mr. Oldakowski, what challenges do the Baltic ports face today? How are the activities of BPO changing due to that, comparing to the period when it was founded?

BPO was founded 22 years ago just after collapse of communism. The main goal of the organization was to make the bridge between ports from the Scandinavia and ports from Southern part of the Baltic. At that time BPO activities focused on transfer of port know-how from well-developed ports to ports from Poland, Lithuania, Latvia, Estonia, Russia, East Germany that were lacking modern technologies and management skills. That times are already gone. BPO nowadays looks more to competitiveness issues of the whole Baltic region. There are new environmental regulations coming to the region and the big question for the ports and maritime transport is how to meet this challenge and be competitive at the same time. BPO is also looking at the regulations and policies in whole EU to lobby for the Baltic ports promoting the rule that *"the same rules should be applied in whole EU"*.

– The Baltic Sea is one of the most important links where the main transport corridors intersect with their cargo flows from Asia and Europe and other continents. The fierce competitive struggle for this cargo is going on among the Baltic ports. What place in this struggle does the cooperation take place? Is the cooperation possible?

– The competition between the ports is a natural thing but of course there are some common goals for the Baltic ports. Many Baltic ports gain from the transfer of cargo to/from Russia and even to/from further markets in Asia. Therefore it is important to promote Baltic as a "maritime highway" and show that Baltic ports in general offer competitive logistic solutions for cargoes going to or from these markets.

– BPO unites more than 40 biggest ports located in the Baltic Sea region including Russian ports too. For a long time the Baltic ports operated transporting Russian cargo or the cargo transported via Russia to Europe. But several years ago Russia took a cardinal decision – to transport Russian cargo via Russian ports. What impact did it make on the stevedoring results of the Baltic ports and the cooperation atmosphere of BPO member ports?

– In principle we do not comment policies and political decision of the countries where the Baltic ports are located. Russia is a huge market and there are many cargoes going to/from Russia in non-Russian ports.

– We might consider the fact that during the same days of September 5–6 the BPO conference is taking place in Klaipėda as the unfortunate coincidence because in the neighboring Kaliningrad – there is taking place the Baltic transport forum. Shouldn't it be useful for the participants of both events to listen to each other ideas and make the future plans of the Baltic ports together?

– Sorry but I will not comment this question...

– At the opening ceremony of the conference "Challenges for the Baltic ports in future market conditions" there is foreseen a special speech of the Minister of Transport of Belarus Anatoliy Sivak. It shows a special status of this country in the Baltic ports organization though it has no access to the sea. What role does Belarus play in the activities of BPO?

– Belorussia is an important market for some of the Baltic ports and especially for Klaipėda port. Taking into account that BPO Conference takes place in Lithuania – neighbor country of Belorussia, we thought - together with the Port of Klaipėda – that it would be good to learn what Belorussian transport policy is. Belorussia, as a country without access to the sea, must be served by the external ports and I am sure Baltic ports offer to Belorussian companies high quality services.

– Thank you for your answers. ■



---

**19th INTERNATIONAL  
EXHIBITION & CONFERENCE  
FOR TRANSPORT & LOGISTICS**

---

# TRANSRUSSIA

---

**22-25 APRIL 2014**  
**Moscow, Crocus Expo**

---

[www.transrussia.ru](http://www.transrussia.ru)

---



Organised by:



ITE Group Plc  
+44 (207) 596 51 88  
transport@ite-exhibitions.com  
www.transrussia.ru/en/

Supported by:



MINISTRY  
OF TRANSPORT  
OF THE RUSSIAN  
FEDERATION

General  
Sponsor:

**PLASKE  
ИТЯКЕ**  
Group of companies



**OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA**

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

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

I. Documents translation(文件翻译)

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

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

IV. Chinese/English E-Media (中英文电子媒体)

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

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



• Tel/Fax: 86-411-82649832 • E-mail: [info@ebizchina.net](mailto:info@ebizchina.net)

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



# 波罗的海港口 的挑战

9月5-6日，2013年波罗的海港口会议“未来市场条件下波罗的海港口面临的挑战”在克莱佩达举行。

柏林墙倒后以及苏联解体不久的秋天，波罗的海港口组织（BPO）于1991年10月10日在哥本哈根成立。该组织的目标是促使波罗的海港口的合作，并增加其在全球市场的兼容性。

在会议前夕，我们与BPO组织秘书长Bogdan OŁDAKOWSKI先生聊起了第三个十年如何达到了和管理实现这些目标。

Oldakowski先生，波罗的海港口当今面临什么样的挑战？面对这些挑战，BPO的活动与成立时相比有什么改变？

BPO是创立于22年前的共产主义崩溃后。该组织的主要目标是成为斯堪的纳维亚半岛和波罗的海南部的部分港口和港口之间的桥梁。在那个时代，BPO的活动致力于让缺乏现代化的技术和管理技能的波兰、立陶宛、拉脱维亚、爱沙尼亚、俄罗斯、德国东部的港口知道如何发展成发达的港口。那个时代已经过去了。

BPO 当今注重的是整个波罗的海地区的竞争力问题。在新环保法规地区，港口和海运交通的大问题是在保持竞争力的同时如何应对这一挑战。BPO在整个欧盟地区进行法规和政策游说，促进波罗的海港口法治“相同的规则应适用于整个欧盟”。

波罗的海是来自亚洲和欧洲及其他大洲的主要货物流量交通走廊相交的最重要环节之一。波罗的海港口之间的货物运输竞争激烈。在这场竞争中有需要合作的地方吗？合作是否可以成为可能？

港口之间的竞争是很自然的事，但当然波罗的海港口也有一些共同目标。许多波罗的海港口货物运往或来自俄罗斯，甚至进一步运往或来自亚洲市场取得收益。因此，促进波罗的海作为“海上高速公路”表明很重要，要在波罗的海港口提供货物或从根据这些市场提供具有竞争力的物流解决方案。

BPO联合了坐落在波罗的海地区超过40个最大的港口，包括俄罗斯港口。很长一段时间内经营的波罗的海港口运输了俄罗斯的货物，或通过俄罗斯到欧洲的货物。但几年前，俄罗斯采取的规则决定俄罗斯的货物通过俄罗斯港口运输。这对BPO波罗的海港口成员的合作气氛和港口装卸结果有没有什么影响？

在原则上我们不评论位于波罗的海港口所在国家的政策和政治决策。俄罗斯是一个巨大的市场，有很多去往或来自俄罗斯的货物要通过非俄罗斯港口。

我们可能觉得9月5-6日在克莱佩达举行的BPO大会有些不幸，因为同一天内不幸的巧合是，邻区的加里宁格勒——在举行波罗的海运输论坛。参加这两个活动，听取对方的想法，不知是否对波罗的海港口的未来计划有益？

对不起，但我将不会就这个问题作答...

在会议的开幕式上，白俄罗斯运输部长Anatoliy Sivak 做了“在未来的市场条件下波罗的海港口的挑战”的预见性专题演讲。这显示了这个国家在波罗的海港口组织中的一个特殊地位，虽然它是没有出海通道的。白俄罗斯在BPO的活动中发挥了什么样的作用？

白俄罗斯对于一些波罗的海港口，特别是对克莱佩达港来说是一个重要的市场。考虑到BPO大会在立陶宛 - 白俄罗斯的邻国举行，我们想可以一道在克莱佩达港了解什么是白俄罗斯的运输政策，这将是很好的机会。作为一个没有出海通道的国家，白俄罗斯，必须由外部港口提供服务，我相信波罗的海港口会为白俄罗斯公司提供高品质的服务。

感谢您接受我们的采访



ESPO Secretary General  
Patrick Verhoeven



Vice – President of the  
European Commission Siim Kallas

# Port Regulation meets with mixed feelings

**In the end of May ESPO held the 10th edition of its annual conference in Varna (Bulgaria). The main highlight was a debate on the new ports policy regulation and communication of the European Commission.**

**Vice – President of the Commission Siim Kallas was present in Varna to introduce the proposals.**

“We have listened and consulted extensively with ESPO, its individual members and the port industry. I am convinced we have found a good balance between the wishes of the many parties involved. You will see our work reflected in the proposal which has received the full backing of the European Commission”,- said Siim Kallas.

“Europe’s ports have certainly seen some difficult years. But even with only modest assumptions of growth, port cargo volumes should rise by more than a half by 2030. That will almost certainly cause congestion.

With more cargo passing through ports, we will be working to get trucks off the roads and make more use of short sea shipping as a cleaner transport alternative.

But as much as we want growth and demand, we must also ask where it will leave Europe’s hundreds of ports. They will face major challenges in performance, investment needs, sustainability, human resources, just to name a few.

While Europe is home to some of the world’s best port facilities, efficiency and performance vary a lot, causing a real EU divide. Take Rotterdam, Antwerp and Hamburg, which handle 20 % of all goods.

I know that performance is one of ESPO’s major concerns. In no way we are trying to interfere in good business practices. But my concern is that not all the ports offer the same high-level service.

Let me be clear: this is not about diverting traffic away from some ports to others. It’s not about telling customers which ports they should use.

But it is about creating better conditions so that we have more short sea shipping connections and all ports are fully integrated in the logistics chain. Even the best performing ports need other ports to be successful, for example to develop hub-and-spoke operations, and avoid congestion.

What does this mean? It means that we have to:

- improve local connections to road, rail and inland waterways networks that feed into ports;
- fully optimise services to make the best use of ports as they are now;
- create a business climate to attract the investments that are so badly needed if capacity is to expand, as it must do. Investors need legal and regulatory certainty, and much less red tape.

Unlike other transport sectors, the EU has almost no port legislation: on access to services, financial transparency or charges for using infrastructure. One thing that has become clear over the years is that the “business as usual” scenario will not allow the market to solve these problems.

Our proposed policy review focuses on the seaports of the trans-European transport network – 319 ports, which together account for more than 90% of passengers and goods transiting through the EU ports system.

We will make full use of the future TEN-T guidelines and its financial instrument, the Connecting Europe Facility, to develop ports and improve their connections with the rail, road and inland waterways networks.

The proposal does not aim to create more administrative burden or cost. In fact, not only will it simplify and cut red tape, it should reduce port costs by almost 7% and save the EU economy up to 10 billion Euros by 2030.

So what exactly is the Commission proposing?

Firstly, this is a combination of legal and soft measures. It focuses on where the EU can make a difference – it builds on existing policies and respects the diversity of Europe’s ports. And it only tackles specific problem areas that need to be changed.

We have achieved this with ESPO’s help and input throughout the preparation of the policy review.

We propose new, transparent and open procedures to select service providers, with rules to prevent possible price abuses by operators with exclusive rights.

In cases of space reserved as part of a port development plan, or public service obligations (PSOs), the responsible authority should be able to limit the number of operators. Selecting the operator should be transparent and non-discriminatory.

We have been careful to incorporate ESPO’s views on minimum requirements that may be imposed on a provider, so as to reflect actual working practices, to avoid cherry-picking.

We have also clarified cases where the number of providers can be limited, where PSOs can be imposed and where an internal operator can offer a service.

Transparency of financing must also be improved to avoid distor-

tions of competition and make clear where public money is going. This will attract private investors, who need long-term stability and legal certainty.

Under today’s rules, many ports receiving public money do not have to keep separate accounts between their economic activities. This makes it hard to follow the funding streams and ensure there is no breach of state aid rules.

In any case, public funding should not be used to distort port charges for using infrastructure, which should be set in a transparent and non-discriminatory way.

Port authorities should be more autonomous and set charges themselves, according to their own commercial and investment strategies. But this must be done fairly and transparently. EU law should be clarified to allow ports to vary charges according to their own policy - for example to attract short sea shipping, or for ships that have a better environmental performance.

I know some of you have concerns about the proposed supervisory body. But this is not new. It already exists in many Member States. It will provide a forum for a first-instance appeal; it is meant to reduce the administrative burden for solving disputes and keep them out of the courts, if at all possible.

Lastly, as in many other economic sectors, staffing needs in ports are changing rapidly. An increase of one million tonnes of cargo passing through a port creates an average of 300 more jobs. By 2030, we expect 15 % more jobs – so there is a clear need to attract workers.

Modern port services and a stab- ▶



**TRANSPORT EVENTS**  
[www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

**2<sup>nd</sup> BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2013**

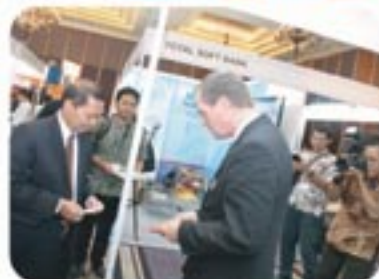
Wednesday 11 and Thursday 12 September 2013  
 Supported by the Port Operators Association of Turkey (Turkim)  
 The Marmara Taksim Hotel, Istanbul, Turkey

**8<sup>th</sup> Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2013 India**

Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013  
 Supported by Jawaharlal Nehru Port Trust  
 The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India

**11<sup>th</sup> Intermodal AFRICA**

Thursday 21 and Friday 22 November 2013  
 Hosted by Transnet National Ports Authority  
 The Boardwalk Convention Centre, Port Elizabeth, South Africa



**8<sup>th</sup> INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2014**

Thursday 23 and Friday 24 January 2014  
 Hosted by Mauritius Ports Authority  
 Le Meridien Hotel, Mauritius

**6<sup>th</sup> INTERMODAL ASIA**

Thursday 27 and Friday 28 February 2014  
 Supported by Port of Melbourne Corporation  
 Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia

**12<sup>th</sup> Intermodal AFRICA**

Thursday 27 and Friday 28 March 2014  
 Hosted by Nigerian Ports Authority  
 Lagos Oriental Hotel, Nigeria

**2<sup>nd</sup> MED PORTS 2014**

Wednesday 23 and Thursday 24 April 2014  
 Kenzi Farah Hotel, Marrakech, Morocco

**10<sup>th</sup> TRANS Middle East DOHA 2014**

Wednesday 21 and Thursday 22 May 2014  
 InterContinental Doha The City, Qatar



**12<sup>th</sup> ASEAN PORTS & SHIPPING**

Wednesday 11 and Thursday 12 June 2014  
 Hosted by Indonesia Port Corporation I, II, III and IV  
 JW Marriott, Jakarta, Indonesia

**3<sup>rd</sup> BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2014**

Wednesday 3 and Thursday 4 September 2014  
 The Marmara Taksim Hotel, Istanbul, Turkey

**12<sup>th</sup> Intermodal AFRICA**

Thursday 23 and Friday 24 October 2014  
 International Convention Centre Durban, South Africa

**9<sup>th</sup> Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2014 India**

Thursday 27 and Friday 28 November 2014  
 Supported by Chennai Port Trust  
 ITC Grand Chola Chennai, India



**9<sup>th</sup> INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS 2015**

Thursday 29 and Friday 30 January 2015  
 Hosted by Port Maputo  
 Maputo, Mozambique

**13<sup>th</sup> Intermodal AFRICA**

Thursday 19 and Friday 20 March 2015  
 Lagos, Nigeria

**13<sup>th</sup> ASEAN PORTS & SHIPPING**

Wednesday 10 and Thursday 11 June 2015  
 Hosted by Indonesia Port Corporation I, II, III and IV  
 JW Marriott, Jakarta, Indonesia



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



# INTERMODAL EUROPE 2013

8-10 OCTOBER 2013 | HAMBURG MESSE | GERMANY



# INTERMODAL ASIA 2014

MARCH | 2014 | SHANGHAI

# 港口法规符合综合感想

le environment must also involve modern organisation of work and social provisions.

Experience in Member States which have implemented port reforms show that full and open discussions on work-related issues between employees and employers can make a real difference.

This is why we are creating a special committee for ports – the ‘social dialogue’ committee. It should first be given a chance to see what can be achieved. We will assess its progress in 2016.

Our proposal puts ports at the top of the European Union’s policy priorities for transport. Of course, discussions at the European Parliament and between Member States will still allow some fine-tuning.

Some of you may believe that this is just making rules for rules’ sake. That is not the case. In fact, our intention is to be light on regulation. We don’t want to impose unnecessary red tape – we want ports to grow.

We want more funding for ports, more activity and prosperity for port industries.

Most importantly, we want European ports to enjoy long-term success – so that they can deliver a better service to European industry and Europe’s economy”, - with these words Siim Kallas finished his speech.

Initial reactions from stakeholders demonstrated that the proposed regulation on market access and financial transparency of ports was received with mixed feelings.

“On the one hand we recognise the fact that the regulation proposal makes a first important step towards creating greater financial transparency”, - said ESPO Secretary General Patrick Verhoeven. “We further appreciate that the proposal recognises the central role of the port authority and confirms, to some extent, its autonomy. At the same time however, the proposal attributes potentially wide-ranging competencies to other authorities and some of the proposed procedures may lead to damaging interference with the commercial freedom of ports, their ability to invest and their administrative responsibilities”, - stressed out Patrick Verhoeven.

Next year, ESPO is heading to the Baltic Sea, where the Port of Gothenburg will be hosting the 11th ESPO conference, on 15-16 May.

Prepared following ESPO material. ■

## 5月底ESPO在瓦尔纳（保加利亚）举行了第10届年度会议。主要亮点是欧洲委员会新港口政策调控的辩论沟通。

### 委员会副会长Siim Kallas出席了在瓦尔纳的会议并提出建议。

“我们已经听取和广泛征求ESPO及其单独成员和港口行业的意见，。我深信我们已经找到了很好平衡各方意愿的方式。您将看到我们的工作成效体现在已收到欧盟委员会的全力支持建议”，Siim Kallas说。

“欧洲的港口已肯定看到了一些艰难岁月。但是，即使只有少量的增长假设，到2030年港口货运量上升超过一倍半也差不多是要造成拥堵。

随着越来越多的货物通过港口，我们将努力让卡车在道路行驶，使其成为更多短途海运的一个清洁的运输替代。

但是，考虑到我们希望经济增长以及需求，我们还必须研究欧洲的数百个港口何去何从。它们将面对的主要挑战表现为投资需求、可持续发展以及人力资源，当然这是仅举几例。

虽然欧洲有一些世界上最好的港口设施，但效率和性能有很大的差异，这就造成一个真正的欧盟鸿沟。如鹿特丹、安特卫普和汉堡，它们处理所有商品的20%。

我知道的表现之一也就是ESPO的重大关切。对于良好的商业惯例我们无需任何干涉。但我担心的是，并非所有的港口提供了相同的高级别服务。

我要明确指出：这是不是将一些货物分流给一些港口。这不是告诉客户，他们应该使用哪些港口。但这关乎创造更好的条件，让我们有更短的海运连接，所有港口都完全在物流链集成中。即使是表现最好的港口也需要其他港口来一起取得成功，例如发展枢纽和辐条操作，避免拥塞。

这是什么意思？这意味着，我们必须：

- 改善公路、铁路和内河航道送入本地连接的港口网络；
- 全面优化服务，让他们现在使用的港口达到最好状态；
- 创建的商业环境，吸引投资是如此迫切需要，如果要扩大容积，就必须这样做。投资者需要法律和监管的确定性，减少繁文缛节。

与其他运输部门相比，欧盟几乎没有港口立法、访问服务、金融透明度或基础设施使用费的规定。有一件事多年来已经很清楚，“业务照常”的情景不会让市场来解决这些问题。

我们所提出的政策审查重点是跨欧洲交通网络的319个海港，合计占90%以上的乘客和货物过境欧盟港口系统。

我们将充分利用TEN-T这个指引未来的金融工具，连接欧洲设施，发展港口并改善他们与铁路、公路和内河航道网络连接。该提案的目的不在于创造更多的行政负担或成本。事实上，它不仅将简化和削减繁文缛节，还应该减少近7%的港口成本，并到2030年为欧盟经济节省高达100亿欧元。

那么委员会的建议究竟是什么？首先，将法律和软措施相结合。这侧重于在欧盟可以有所作为，建立在欧洲港口现有的政策和尊重多样性的基础上。而且只解决需要改变的具体的领域问题。

我们已经实现了ESPO的帮助和输入整个筹备的政策审查。我们提出了新的、透明和公开的程序来选择服务提供商，阻止运营商的独家代理权滥用，以防止可能发生的价格规则破坏。

在保留的港口发展计划部分，或公共服务义务（PSOS）空间的情况下，主管部门应能够限制运营商的数量。选择运营商应该具有透明和非歧视性。

我们一直仔细地把ESPO的意见以最低要求反馈给提供者，这样才能反映实际的工作实践，避免挑肥拣瘦。

我们也在明确情况下，限制供应商数量，判处支持和平行动，其中内部运营商可以提供服务。融资的透明度也必须加以改进，以避免扭曲竞争，并公示公众的钱是怎么花的。这将吸引需要长期稳定和确定性的私人投资者。

在今天的规则下，很多港口收到经济活动资金，但没有备存独立帐户。这使得其很难按照资金流进行，很难确保不存在因违反国家援助规则。

在任何情况下，公共资金不应该为使用基础设施扭曲港口费用，应设置一个透明和非歧视性的方式进行收费。

港口当局应该有更多的自治，并根据自己的商业和投资策略自身设置收费。但是，这必须做到公平和透明。欧盟法律应明确允许港口根据自己的政策来改变收费

- 例如，以吸引短途海运，或有更好的环保性能船舶。

我知道你们有些人建议监管机构担忧。但是，这不是新举措。它已经存在于许多会员国。这将提供一个论坛，一个呼吁；这是为了解决纠纷，减轻管理负担，如果可能的话让他们走出法院。

最后，许多其他经济部门在港口的人员配备需要正在迅速改变。通过一个港口增加100万吨货物将平均创建300多个工作岗位。我们预计到2030年，会增加15%以上的就业机会 所以要有有一个吸收工人的明确需求。

现代化港口服务和稳定环境，还必须涉及现代组织工作和社会规定。

成员国已实施的港口改革经验表明，雇主与雇员之间充分和公开的讨论可以使与工作相关的问题产生真正的区别。

这就是为什么我们正在建立一个特别港口委员会 “社会对话委员会”。首先应该给予一个机会，看看有什么可以实现。在2016年，我们将评估其进展。

我们建议把欧盟优先运输政策放在港口政策的首要位置。当然，在欧洲议会和各成员国之间的讨论将仍然允许一些微调。

你们中的一些人可能会认为，这仅仅是为了制定规则而制定规则。不是这种情况。事实上，我们的目的是要轻于监管。我们不想强加不必要的繁文缛节 - 我们希望港口成长。

我们希望更多的资金用于港口上更多的活动，促进临港产业的繁荣。

最重要的是，我们希望欧洲港口享受长期成功，使他们能够对欧洲产业和欧洲经济提供更好的服务，Siim Kallas以此结尾完成了他的讲话。

从利益相关者的初步反应表明，在市场准入和财务透明度拟议规则上港口收到多种意见。

“一方面，我们承认这样一个事实，监管建议作出了重要的第一步，努力创造更大的财政透明度”，ESPO秘书长Patrick Verhoeven说。“我们进一步升值，该提案承认港口当局的核心作用，并证实其在一定程度上的自主权。然而与此同时，建议潜在的广泛能力归因到其他部门，一些拟议的程序可能会导致对商业自由港的破坏性干扰，影响他们的投资能力和其行政职责，”Patrick Verhoeven强调。

明年5月15日至16日，ESPO将开往波罗的海，哥德堡港的所在地举办第十一届ESPO会议。

以上材料由ESPO提供。 ■



# Redistribution of cargo: facts and trends



**Andrey Sokolov**  
Project manager of Informall BG  
Specialist in transport, logistics and container business. Since 2004 in transport, since 2006 in Informall BG. Informall Business Group – investment and consulting group, conducting transport business in Europe and Central Asia.

**Well known that transportation of goods by sea is the cheapest way to deliver it to the destination, especially at long distances and, in particular, using containers. Total container turnover of the ports of Ukraine is the highest in the Black Sea region, however, it already lost and continues to lose the share of cargo traffic in favor of Germany, Poland, Romania and the Baltic countries.**

## Ukrainian cargo migrates to Baltic ports

The Informall BG had analyzed the dynamics of imported container cargo traffic in 2012, which was delivered to consignees in Ukraine through the ports of Germany, Poland, Romania and the Baltic countries by rail and road, and found out that during 2012 in such a way there were delivered from 400 to 1600 TEU (Twenty-foot equivalent unit) per month.

The spike in February is explained by unstable politic situation and appearance of the so-called “privileged companies”, which were involved in customs clearance of goods in Ukrainian ports, as a result, some of importing companies preferred to ship their cargoes bypassing Ukrainian ports. The spike in December is explained by the same political instability, caused by held parliamentary elections in Ukraine, as well as by panic expectations of importing companies in the light of possible increases of import tariffs for major commodity groups. The situation developed in such a way that the cost of customs clearance of major commodity groups at the ports was much higher than at regional customs. As a result imported cargo traffic of importing companies of Ukraine was reoriented to the ports of Germany, Poland, Romania and the Baltic countries.

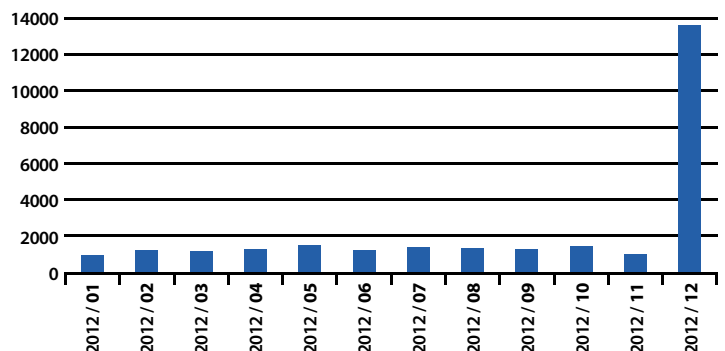
As for exported container cargo traffic of 2012 bypassed Ukrainian ports, it is clear that it is not so sensitive to events that had a significant impact on the dynamics of the relevant imported cargo traffic. However, even here the loss of Ukrainian ports in 2012 ranged from 400 to 600 TEU per month.

If we take a look at the figures of imported container cargoes bypassed Ukrainian ports in 5 months 2013 compared to 5 months 2012, we will see that importing companies, which left Ukrainian ports in favor of the ports of Germany, Poland, Romania and the Baltic countries, have not returned back and preferred more predictable and comfortable operating conditions. Exported container cargo traffic which bypassed Ukrainian ports showed a fourfold reduction on the background of overall reduc-

tion of exported cargo traffic of the country and reorientation of exported container cargo traffic towards the ports of Ukraine.

Thus, the volume of container cargo traffic, lost by Ukrainian ports in 2012 reached 14869 TEU (2.8 % of the total volume of laden containers handled by Ukrainian ports in 2012), of them imported cargo traffic was 8653 TEU (2.4 % of laden imported container cargo traffic handled by Ukrainian ports) and exported – 6216 TEU (3.7 % of laden exported container cargo traffic handled by Ukrainian ports). The volume of import containers, which entered Ukraine through other countries, in Jan-May 2013 was 12,1% less than Jan-May 2012; export – 66,8 % less. If the current trend continues by 2013 Ukrainian ports shall lose 9700 TEU (1,8 % of forecasted volume of laden containers, handled by Ukrainian ports), of them 7600 TEU im-

**The dynamics of container cargo traffic reloaded from containers to trucks at the ports of Germany, Poland, Romania and the Baltic countries for the delivery to consignees in Ukraine, (units)**





port containers (2,1% of forecasted volume of laden imported containers, handled by Ukrainian ports) and 2100 TEU of export (1,2 % of forecasted volume of laden export containers, handled by Ukrainian ports).

It was performed evaluation of one more part of lost container flows – import with stripping of container and reloading cargo into trucks in ports of Hamburg, Poland, Romania and the Baltic countries for further delivery to consignees in Ukraine.

From the above graph we can see that this part of the imports showed a slow growth during the first half of 2012 with a slight decrease in volumes in summer. Significant decrease in November and sharp increase in December is explained by management changes at the customs service of Western Ukraine, as a result the goods were idle for a long time waiting for customs clearance, which in turn led to the spike in December. Also this spike is explained by the desire of importing companies to import as many goods as possible because the government declared its intentions to raise import tariffs for major commodity groups.

The comparison of imported container cargo traffic reloaded from containers to trucks at the ports of Germany, Poland, Romania and the Baltic countries for the delivery to consignees in Ukraine shows that, the volume of 5 months 2013 is more than 1.7 times higher than the volume of 5 months 2012. It highlights the steady trend of importing companies to redirect cargo traffic bypassing Ukrainian ports. In 2012 the volume of cargo traffic reloaded from containers to trucks at the ports of Germany, Poland, Romania and the Baltic countries for the delivery to consignees in Ukraine reached 36500 TEU (10.2 % of the total volume of laden imported containers, handled by Ukrainian ports). While maintaining the increasing dynamics of that amount, by the end of 2013 Ukrainian ports will lose about 62000 TEU, which in the current forecast of total container turnover growth of Ukraine will be 17.3 %.

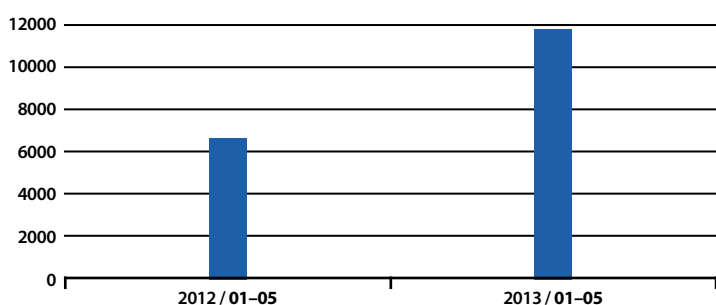
Taking into consideration analysis of Informall about the flows of container which bypassed Ukrainian ports, the total volume of container cargo traffic (both: in containers and reloaded into trucks), lost by Ukrainian ports in 2012 reached 51370 TEU or 9.73 % of the total volume of laden containers handled by Ukrainian ports in 2012, while the share of imported cargo traffic was 45154 TEU (12.6 % of laden imported container cargo traffic handled by Ukrainian ports) and exported – 6216 TEU (3.7 % of laden exported container cargo traffic handled by Ukrainian ports). It is interesting to note that if this volume could be handled by the port of Ilyichevsk (handled 230599 TEU in 2012), then its result could have been 281969 TEU, which could give it an opportunity to reach 8.73 % growth (instead of 11.08 % decrease), which in turn, could give 4.44 % of overall growth for Ukraine (instead of 2.44% decrease). If current trend continues – by the end of 2013 Ukrainian ports will lose about 71700 TEU or 13.79 % of currently forecasted container turnover growth of Ukrainian ports.

Informall BG shall give more details for the topic of container cargoes bypassing Ukrainian ports at Container summit at 4–6th of September 2013.

## Ukraine is not the only country loosing cargo flows

Volumes of container flows lost by Ukrainian ports increased by 4,06 p.p (of the forecasted volume of laden containers for 2013). Considering

Comparison of imported container cargo traffic reloaded from containers to trucks at the ports of Germany, Poland, Romania and the Baltic countries for the delivery to consignees in Ukraine, (units)



the level of THC rate set by the Government of Ukraine and the above mentioned volumes of cargo traffic, Ukrainian container terminals have lost income of about \$10.2 million (excluding VAT) in 2012. Thus, if this negative trend continued in 2013, Ukraine terminals should lose income of \$14,2 million (excluding VAT).

Among the countries, losing its cargo flow in favor of other countries, Ukraine is not alone. Russia and Romania might also be an example. But in these countries transit through other countries is caused by other reasons, than in Ukraine.

About 15 % - is the share of the transit through not Russian Baltic ports. According to Informall BG evaluation in 2012 this volume was 454 thousand TEU. Transit flow is split between ports as follows: Riga – almost 45 %, Hamina-Kotka 33 %, Tallinn – 13,5%, Klaipeda 8,5 %. This transit flow appeared because of several reasons. One of them is the need of payment of import dues and VAT for the whole amount of the goods imported to Russia.

There is large distance from Riga and Tallinn to the centers of consumption in Russia, but in Riga or Tallinn FILO (Free In Liner Out) rate is 13 % lower in average than in Saint-Petersburg, what partly covers expenses for drayage of containers to Moscow. And winter surcharge (maximum \$ 400 per TEU), and waiting times for ice breaker are making logistics alternative to Saint-Petersburg quite interesting in case of final delivery to Moscow. In this case Riga is much more attractive than Tallinn, having direct rail connection to Moscow, while Tallinn is rail-connected to Moscow via Saint-Petersburg. At the same time Tallinn is competitive for delivery to the central part of Russia and Central Asia.

One of Russian companies re-oriented import scheme from: importing cargo lot in full and consolidation of cargo at warehouse in Moscow, and then selling it to the customers; and changed it to: consolidation of cargo in Riga, and then delivery and customs clearance of the lot when it is sold to the customer. As a result of such change, time of cash turnover reduced by 25 %, warehousing costs reduced by 20 % and costs of transportation reduced by 10 %.

In the same way there are designed logistic schemes of delivery using long term storage at warehouses in Hamina-Kotka and Tallinn. On 17th of May 2013 in Muuga there was opened logistics warehouse of 25 thousand square meters by Belgian logistics company “Katoen Natie” and to 2015 it is planned to increase it to 66 thousand square meters. According to “Katoen Natie” – this warehouse is aimed to serve cargoes directing to Russia and CIS countries.

Due to the use of above mentioned logistic schemes - container terminals of Saint-Petersburg are not receiving part of container flow and most probable would never receive it in the future. This transit volume might provide container terminals of Saint-Petersburg extra income of 56–66 mio USD per annum, and this is counting THC (terminal handling charges) only.

Romania faced transit of container traffic through other European countries after crisis, when in 2008 Romania lost more than 20 % of its domestic container traffic, and it decreased from 352 thousand TEU in 2007 to 277 thousand TEU in 2008. Besides the crisis and decrease of purchase power, one of the reasons was that part of import was imported through Hamburg. In case of import via Constanta importer has to pay import VAT tax after cargo crossed the border, what is absent in case of import via other ports of European Union. In this case cargo is treated as import from other countries from EU and VAT tax is paid when cargo is sold to the customer. Because of this trend Romania loses 20–30 % of container traffic via Constanta, what makes 90-140 thousand TEU per annum, or up to 13 mio USD of income.

In different countries transit is caused by different reasons, but similar thing is that besides own import logistics centers – container import is performed through ports of foreign countries. This gives advantages in passing formalities and terms of import tax payments – for Russia and Romania, and enables to avoid passing formalities in port – for Ukraine.

According to above mentioned, for Russia and Romania it might be of interest idea of using port Free zone, similar to Free zone in the port of Poti (Georgia). This would provide similar advantages, which currently are provided by import through foreign ports, moving stripping, storage and delivery of cargoes from foreign ports to own port zone. This might allow to gain extra cargo and extra income from THC, storage and logistics. ■

# 货物再分配： 事实和趋势



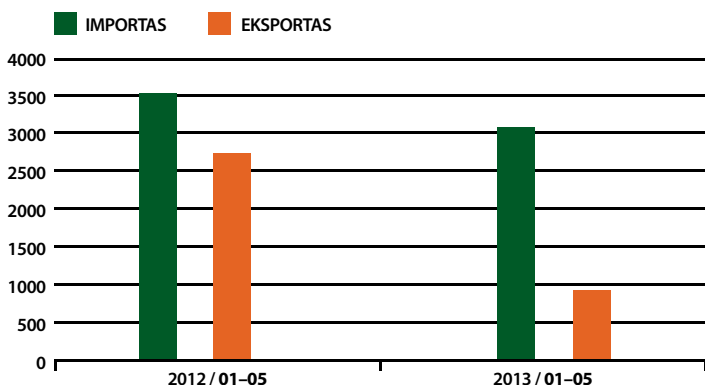
**Andrey Sokolov**  
Informall BG项目经理  
作者是运输、物流和集装箱业务专家。自2004年以来在运输行业工作，自2006年以来在Informall BG工作。Informall企业集团是投资顾问集团，在欧洲和中亚地区开展运输业务。

众所周知，海上货物运输是把货物送到目的地的最经济方式，尤其是在使用集装箱长途跋涉的情形下。乌克兰港口的集装箱总营业额在黑海地区是最高的，但是，它已经失去并在继续失去有关德国、波兰、罗马尼亚和波罗的海国家货运量份额。

## 乌克兰货船迁移到波罗的海港口

Informall BG分析了2012年集装箱进口货运量的动态，其收货人在乌克兰，通过德国、波兰、罗马尼亚和波罗的海国家的港口、铁路和公路，交付给收货人。结果表明在2012年每月以这样的方式交付了400至1600 TEU（二十英尺标箱）。

2013年1月至5月通过乌克兰港口的集装箱货运量与2012年1月至5月的相比，单位 TEU



二月巅峰的原因是所谓的“特权公司”涉及了在乌克兰港口货物通关。因此，一些进口企业首选乌克兰港口运送货物，十二月的巅峰原因是同样的不稳定的政治局势，即在乌克兰举行的议会选举造成的政治不稳定，以及进口公司在主要商品类别的进口关税可能增加的预期恐慌。形势发展成这样一种方式，在港口主要商品类别的清关成本远远高于在区域海关。结果是乌克兰进口公司货运量被重新定向到德国、波兰、罗马尼亚和波罗的海国家的港口。

至于2012年通过乌克兰港口出口的集装箱货运量，很显然，并不敏感，这对有关进口货运量的动态有一个显著的影响。然而，即使这样，2012年乌克兰港口每月损失依然在400至600个标箱。

与2013年的5个月相比，如果我们看一看2012年5个月通过乌克兰港口进口集装箱货物的数字，我们会看到，进口公司离开乌克兰港口到德国、波兰、罗马尼亚和波罗的海国家港口，没有回归首选更具可预测性和舒适度的工作条件。通过乌克兰港口的出口集装箱货运量翻了四倍，其背景是降低对乌克兰港口整体出口的集装箱货运量以及国家调整出口货运量减少。

因此，通过乌克兰港口损失的集装箱货运量在2012年达到了14869 TEU（2012年由乌克兰港口载货货柜总量的2.8%），其中进口货运量为8653 TEU（乌克兰港口集装箱货物处理的流量进口载货的2.4%），乌克兰港口所处理的集装箱货物运输（3.7%）出口载货6216 TEU。通过其他国家进入乌克兰的进口集装箱体积，2013 1-5月比2012年1-5月减少12.1%，出口减少66.8%。如果目前的趋势继续下去，到2013年乌克兰港口必然失去9700 TEU（预测为乌克兰港口处理的1.8%载货货柜量），7600 TEU进口集装箱（预测为乌克兰港口的2.1%进口集装箱载货量）和2100 TEU出口集装箱（预测为乌克兰出口港口1.2%处理载货量）。

更有对部分丢失的集装箱流量进行评估——从集装箱卸载并重新装载到卡车上的货物在汉堡、波兰、罗马尼亚和波罗的海国家港口进一步交付给乌克兰进口收货人。

从上面的图中我们可以看到，这部分的进口数量呈缓慢增长，在2012年上半年夏季略有下降。在乌克兰西部的海关管理服务变化下降显著，11月和12月大幅增加的原因是，由于货物被闲置很长一段时间，等待清关，这反过来又导致12月的巅峰。这个巅峰也解释了进口公司的需求，其希望进口尽可能多的商品，因为政府宣布了打算提高进口关税的主要商品类别。

通过从集装箱重载卡车在德国、波兰、罗马尼亚和波罗的海国家港口交付给乌克兰收货人的进口集装箱货运量的比较表明，2013年5个月量超过2012年5个月的1.7倍以上。其突出了进口企业通过乌克兰港口重定向货运量的稳定趋势。2012年在德国、波兰、罗马尼亚和波罗的海国家港口交付给乌克兰收货人的重载货运交通量达到集装箱卡车36500 TEU（是乌克兰港口处理进口载货集装箱总量的10.2%）。在保持数额动态增加的基础上，2013年年底乌克兰港口将失去约62000TEU，目前预测的乌克兰集装箱总营业额增长为17.3%。

考虑到Informall对通过乌克兰港口的集装箱分析，乌克兰港口集装箱货运量的总体积（包括集装箱内重新装入卡车）在2012年达到了51370 TEU，或者说占乌克兰港口载货货柜总量的9.73%，而进口货运量的份额在2012年为45154 TEU（是乌克兰港口所处理的载货进口集装箱货运量的12.6%），出口为6216 TEU（是乌克兰港口处理的载货出口集装箱货物流量的3.7%）。有趣的是，如果伊利切夫斯克港可以处理的这个体积（在2012年处理230599 TEU），而其结果可能会一直达到281969 TEU，这就可能给它一个机会，达到8.73%的增长（而不是11.08%的跌幅），反过来，这可能给乌克兰一个4.44%的整体增长机会（而不是2.44%的跌幅）。如果按照目前的趋势继续下去，在2013年年底乌克兰港口将失去约71700 TEU，或目前预测的乌克兰港口集装箱营业额增长13.79%。





# GLOBAL TRADE DEVELOPMENT WEEK

21-24 October 2013  
Shangri La Hotel  
Dubai  
UAE  
www.kwglobaltrade.com



SAVE THE DATES : 24-26 MARCH 2014, HILTON, KUALA LUMPUR (MALAYSIA) | 20-23 OCTOBER 2014, DUBAI (U.A.E)

MULTI LATERALS | GOVERNMENTS | IPA'S | FDI | INVESTMENT | TRADE FINANCE | HALAL MANUFACTURERS | PORTS & AIRPORTS | SUPPLY CHAIN | LOGISTICS - INDUSTRIAL LOCATIONS & SPECIAL ECONOMIC ZONES

#### KEYNOTE SPEAKER



**Haluk Dag**  
Secretary General  
Standards and Metrology  
Institute for Islamic Countries  
(SMIC) TURKEY

#### CONFIRMED SPEAKERS

**ABDULLA BIN DAMITHAN**  
Director  
DP World, UAE

**AHMED ELSHAL**  
Director, Regulatory & Government  
Affairs for Middle East & South East  
Asia  
Danone Nutricia, UAE

**BILGE ISIKLAR**  
Chairperson, Technical Committee for  
Halal Cosmetics, OIC's Standards  
and Metrology Institute for Islamic  
Countries (SMIC), Director of  
Chemical Sector, Turkish Standards  
Institution (TSE) TURKEY

**DR. ANAS KHALIFA**  
Head of Cosmetic, Perfumery &  
Personal Care Product, Disinfectant &  
Detergent  
Dubai Municipality, UAE

**CHRIS OKWUDILI NOIBE**  
Executive Secretary  
Africa Free Zone Association  
(AFZA)

**CHUCK HEATH**  
Senior Consultant  
AKC Consulting, UAE

**DONALD SGOENTZ**  
Halal Program Manager  
Abbot Laboratories, USA

#### FARAH AL ZAROONI

Chairperson, Technical Committee for  
Halal Food, OIC's Standards and  
Metrology Institute for Islamic  
Countries (SMIC), Secretariat,  
Technical Committee for Halal  
Cosmetics, SMIC, Director of  
Standards Department, Emirates  
Authority for Standardization &  
Metrology (ESMA), UAE

#### HAMID BADAWI

Deputy Chief Executive Officer  
Al Islami Foods, UAE

#### HANS-GEORG DUEKER

Manager - Strategic Accounts Central  
Europe, Coordinator Sales Affair for  
Halal, Flavor & Nutrition EAME  
Symrise, GERMANY

#### DR. HASSAN BAYRAKDAK

Head of Scientific & Regulatory Affairs  
Middle East, Africa, Turkey & India  
MARS, UAE

#### HENDRO HARJOGI POEDJONO

Director of Public Affairs & Regulatory  
Affairs, Africa, Middle East & Asia  
Friesland Campina, SINGAPORE

#### DR. HUSNU ADA

Head of Section, General Directorate  
of Free Zones, Overseas Investment  
and Services  
Ministry of Economy, TURKEY

#### JAGAT SHAH

Founder & Chief Mentor, Cluster  
Pulse and Chairman  
India China Economic & Cultural  
Council, Gujarat

#### JAMIE FERGUSON

Regional Manager, Middle East &  
North Africa  
Meat & Livestock Australia (MLA),  
AUSTRALIA

#### H.E. PROF DR.KAMEL O. MAHADIN

Chief Commissioner  
Aqaba Special Economic Zone  
Authority (ASEZA), JORDAN

#### ENG. MAHMOOD AL BASTAKI

Chief Executive Officer  
Dubai Trade, UAE

#### PROF. EM. MARCEL DE MEIRLEIR

Chief Executive Officer  
Business Location International  
(BLI), BELGIUM

#### ADJUNCT PROFESSOR DR.

**MARCO TIEMAN**  
Chief Executive Officer  
LBB International, MALAYSIA

#### MOULANA M.S NAVLAKHE

Theological Director  
South African National Halal  
Authority (SANHA), SOUTH AFRICA

#### NASSER AL MADANI

Assistant Director-General  
Dubai Airport Freezone (DAFZA),  
UAE

#### NORBERT KAHMANN

Global Halal Coordinator, Quality &  
Regulatory  
Symrise, GERMANY

#### PAUL BOOTS

Director, Tradeflow  
Dubai Multi Commodities Centre  
(DMCC), UAE

#### PETER FORD

Chief Executive Officer  
Port of Salalah, OMAN

#### SANJEET SINGH

Director, Department of Commerce  
Ministry of Commerce and Industry,  
INDIA

#### Senior Representative

RAK Investment Authority, UAE

#### SHEHZAD SHARJEEL

Regional Head Trade & Supply Chain,  
Middle East & North Africa, Trade &  
Supply Chain Department  
International Finance Corporation  
(IFC)

#### TAYEB AL RAIS

Secretary General  
Awqaf and Minors Affairs  
Foundation (AMAF), UAE

#### T C A RANGANATHAN

Chairman & Managing Director  
Export-Import Bank of India

#### DR. TONY WIGG

Consul - Agriculture, Middle East  
Australian Department of  
Agriculture, Fisheries and Forestry  
(DAFF), AUSTRALIA

#### VISHAL TIKKU

Area Director  
Mondelēz International, UAE

#### GOLD SPONSOR



#### BRONZE SPONSOR



Government of Ras Al Khaimah  
RAK Investment Authority

#### TRADE SPONSOR



#### MEDIA, TRADE PARTNERS AND ENDORSERS



#### OFFICIAL AIRLINE



#### OFFICIAL HOTEL



#### OFFICIAL CONVENTION PARTNER



#### ORGANIZED BY



FOR ENQUIRIES & REGISTRATION:  
KW GROUP SDN BHD (Malaysia)  
Unit B6-10, Block B, Phileo Damansara 1, Jalan 16/11, 46350, Petaling Jaya, Selangor, MALAYSIA  
Tel: +603 76626888 | Fax: +603 76626889 | Email: anne.williams@kwg.com.sg | Web: www.kwglobaltrade.com

## 乌克兰是不是唯一失去货流的国家

乌克兰港口的集装箱流量流失增加了4.06个百分点(2013年的载货货柜量预测)。考虑到乌克兰政府设定的THC率水准和上述货运量,乌克兰集装箱码头在2012年已经失去了约为1020万美元(不含增值税)的收入。因此,如果这种不利趋势将在2013年继续,乌克兰港口将失去1420万美元(不含增值税)的收入。

作为由于其他国家影响而失去其货物流量的国家之一,乌克兰并不孤单。俄罗斯和罗马尼亚也是可能的例子。但在这些国家,其他国家的过境情况由其他原因造成,和乌克兰不完全相同。据Informall BG评估,大约有15%是通过俄罗斯波罗的海港口的中转份额。在2012年为45.4万TEU。货物在港口之间的分流如下:里加 - 近45%, 哈米纳科特卡 - 33%, 塔林 - 13.5%, 8.5% 克莱佩达。这个中转流的出现是因为以下几个原因。其中之一是需要为整个俄罗斯进口的货物量支付进口税和增值税。里加和塔林距离俄罗斯消费中心有很大距离,但在里加或塔林FILO(班轮免费出入)的花费比在圣彼得堡平均低13%,在哪里要有部分花费用于集装箱拖运到莫斯科。冬季附加费(上限为每标准箱400美元),是需要等待时间使用破冰物流替代方式,圣彼得堡的货物最终交付到莫斯科。在这种情况下,里加比塔林更具吸引力,有铁路直接连接到莫斯科,而塔林是通过铁路连接到莫斯科圣彼得堡。与此同时,塔林在交付给俄罗斯和中亚中部方面具有竞争力。

俄罗斯的一家公司重新定向进口规划:从前,他们全面进口很多货物然后在莫斯科仓库整合货物,然后把它卖给客户,现在改为:在里加整合货物,然后在出售给客户时做交付和清关。这样变化的结果,是将25%的现金周转时间减少到了20%,仓

储成本和运输成本降低10%。

以同样方式设计的物流方案,用于长期贮存在仓库哈米纳科特卡和塔林的货物交付。2013年5月17日比利时物流公司“Katoen Natie”在MUUGA开设了25000平方米的物流仓库,到2015年计划扩展到66000平方米。根据“Katoen Natie”公司所述,这个仓库,旨在为俄罗斯和独联体国家的货物服务。

由于使用了上面提到的物流计划 - 集装箱码头圣彼得堡没有收到集装箱流量的一部分,最有可能的是其未来将永远不会收到这部分货流。此中转量可能提供给圣彼得堡集装箱码头每年5600-6600万美元的额外收入,这还仅仅是计算THC(码头处理费)。

罗马尼亚面临其他欧洲国家的过境集装箱运量危机后,在2008年失去了超过20%的内贸集装箱流量,由在2007年的35.2万TEU下降至2008年的27.7万TEU。除了危机和购买力下降,原因之一是进口的那部分被进口到汉堡。由于通过康斯坦察进口的情况下,货物越过边界后要缴纳进口增值税,那么在此情况下通过其他口岸进口欧盟就成为一种选择。这样货物被视为从其他欧盟国家进口,货物卖给顾客时支付增值税税收。由于这种趋势下罗马尼亚通过康斯坦察失去20-30%的集装箱运输量,每年9-14万TEU,或高达1300万美元的收入。

不同的国家的过境情况由不同的原因引起,但类似的情形是,除了自己的进口物流中心 - 集装箱进口是通过外国港口进行。这是有其优点的,比如俄罗斯和罗马尼亚有支付传递手续,支付进口税的优点,乌克兰有可简化港口同行手续。

正如上面所述,使用俄罗斯和罗马尼亚港口自由区的有利想法,类似于在波季港(格鲁吉亚)自由区的做法。这将提供类似优势,目前通过外国港口提供进口,从外国港口转移、储存和运送货物,来到达自己的港区。这可能允许在THC、仓储以及物流方面获得额外货物和额外收入。 ■

## More Baltkran cranes for Belarus

Artur Jermolayev

The leading Russian producer will deliver a portal double-girder gantry crane for the Brest branch of Belarus Railways and the crane will be used to handle the growing container traffic at Brest railway terminal.

The crane is equipped with a swivel trolley and efficient anti-sway system which will shorten the duration of loading-discharge cycle and together with other technological advances it will increase the productivity and throughput of the railway terminal.

“In 2012 the incoming orders of Baltkran were record during the last ten years, and the portfolio of orders ensures the download of the company for all 2013”, -said N.V. Golovina, the head of Baltkran economic department.

Baltkran loaded to Brest two portal overhead cranes of 30 tonnes lifting capacity. For handling of different cargoes the cranes are equipped with magnetic traverse designed to work at universal warehouses for handling metal sheets and spreaders for container handling. ■

## 更多白俄罗斯 Baltkran 起重机

Artur Jermolayev

俄罗斯领先的生产商将为白俄罗斯铁路布雷斯斯特分公司提供门户双梁门式起重机,起重机将用在布雷斯斯特火车站港口处理不断增长运输量的集装箱。

起重机配备了一个旋转的小车和高效的防摇系统,将负载放电周期工期缩短,并连同其他进步技术,会增加铁路码头的生产力和吞吐量。

“在2012年纪录了Baltkran在过去十年中收到的订单,订单组合确保公司2013年所有下载”, Baltkran经济部门的领导N.V. Golovina说。

Baltkran加载到布雷斯斯特两个起重能力30吨的门户桥式起重机。对于不同类型的货物,起重机配备通用设计作用磁导线,处理仓库货柜的金属片和集装箱处理吊箱架。 ■



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

**Cargo handling** ■

**Storage** ■

**Forwarding** ■

**Towage services** ■

**„Door-to-door“ service** ■



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

■  
Zauerveino str. 18, LT-92122 Klaipeda, Lithuania  
Tel. +370 46 399101  
Fax +370 46 399066  
[www.klasco.lt](http://www.klasco.lt)  
[info@klasco.lt](mailto:info@klasco.lt)

■  
**KLASCO Representative office in Belarus**  
4th Zagorodnij pereulok 58-B, office 10, 220073 Minsk, Belarus  
Tel./fax +375 17 2524643  
[minsk@klasco.lt](mailto:minsk@klasco.lt)





# KLASCO quays opened a new stage of development



A. Pauza

*Vida Borteliene*

**The newly dredged Klaipeda (Lithuania) port water territory this year provided an opportunity for business to expand the port hinterland and the circle of clients. Public private partnership predicts rapid return of investment since the first days of the use of the new Klaipeda Stevedoring Company quay-walls. After the historical turning point of the navigation, it is considered about the upcoming days when not a single centimetre will be left free in the holds of big vessels leaving Klaipeda port.**

The heads of KLASCO, the biggest stevedoring company in the Baltic States, allot quite a lot of time for the organization of operations, because the seasonal grain export has significantly increased the flow of railway wagons arriving at terminals. Active implementation of the tasks of investment program and on-going reconstruction of quay-walls, which have decreased stevedoring zones, makes it necessary to re-plan the territory finding space for new technologies, access railroads and cargo grounds.

As the turnover of KLASCO has increased and it exceeds 13 million tonnes per year, it is by one third more than the oldest stevedoring company used to handle ten years ago, the traditional port territory, pressed by the city to the port waters, has slightly expanded. New port areas appeared as much as the ingenuity of designers created.

KLASCO clients notice that the operational flexibility and the ability of the company to coordinate terms with the investment possibilities of Klaipeda State Seaport Authority and Lithuanian railways is the way out of the constraints during the reconstruction periods. When all port transportation compound parts: water territory, terminals and goods delivery ways – are being improved harmoniously, the confidence is getting stronger that this direction is suitable for the cargo.

KLASCO customer survey recently conducted by public opinion and market research company Vilmorus revealed that they showed the high points to the company's services rendered. Therefore, it is natural that as a result of such relationships there appear cooperation agreements with Lithuanian and foreign clients, because it is – a guarantee of business perspective.

KLASCO has got a little bit more operational space in the southern part of the port, at Sea Ferry terminal, where DFDS Seaways ro-ro ferry cargo handling is going on. Shipping lines to Sweden, Karlshamn and Sasnitz and Kiel ports in Germany remain highly popular, and lately the company had to expand road transport areas. The reconstruction of the access road will be completed rather soon and it will improve not only the image of the ferry terminal but also the tourist image of Klaipeda city.

## Grain export season

Commercial insight of port people and relationships with the clients require more attention than organizational processes. We are constantly consulting with each other and state institutions how to eliminate the causes of stevedoring fluctuations.

According to KLASCO Director General Audrius Pauza, stevedoring indices of the company during the last years – is a multi-layer cake

backed from several components: port waters dredged up to 14,5 m by state efforts, increased turnover capacities of railway junction, modernized terminals by private investments and attractive commercial proposals given to forwarders. Geographical conditions are of help too: Klaipeda port is suitable for navigation all year round.

"We do our best not to get involved into the intrigues either inside the port or in the relations with the Baltic Sea neighbours, as we are sure that our competition is ethical. We attract our clients by high quality of work and the price of services. When we are able to compete with the neighbours in navigation and ship size parameters, we will feel stronger in negotiations with potential clients from the far regions of Russia and other countries", - described the market situation A. Pauza.

KLASCO worked the first half of the year at the same tempo as the last year, but it intensively prepared for the increase in grain turnover.

"Specialists forecast that this year the grain harvest will not be such record as it was in 2012. But according to the contracts with the clients we are able to anticipate the similar scale of grain export via our company – about 1,7 million tonnes. In order to avoid disruptions in harvest sale as it was last year at the beginning of the season, when everybody wanted to transport grain to the port at a time and we lacked wagons, this year we installed the second discharge station for rail transport. Presently in the warehouses of grain terminal we are able to accumulate 105 thousand tonnes of different cereals, and we emptied warehouses in cargo terminal too. We have already proved to the clients that at the peak period we are able to receive up to 150 wagons per day, and load 5 Panamax vessels per month", - said A. Pauza.

The operations in the new territory at newly constructed quay-wall No 144, which is dedi-



cated to general cargo, provide increase possibilities in cargo turnover. Cargo handling is accelerating at half of the line of quay-walls No 7–9 which was completed this summer, but the greatest KLASCO outbreak is connected with the second half of the reconstruction of this line and the bulk fertilizer warehouse which is going to be opened in spring 2014. We are planning to invest 60 million Litass into the development of this fertilizer terminal. Therefore, it is anticipated that in some years' time when Klaipeda railway junction is completed, KLASCO stevedoring possibilities will grow up to 15 million tonnes only in the northern part.

## New depth – new cargo

In the last days of June the ship flying Greek flag Marina left Klaipeda port with almost 70 thousand tonnes of iron ore blanks from Russia. It is brand new cargo attracted to KLASCO. Taking into consideration existing hydrological, meteorological and navigation conditions, this ship was loaded at 14,5 m depth quay up to 13,4 m draught.

Accommodation of such capacity ship at KLASCO quays was also noted by the heads of the Port Authority, – an example of excellent and efficient use of state investments, because the newly completed quay started bringing income.

KLASCO Director General Audrius Pauza thinks that this ship started a very important phase in the development of Klaipeda port. The flow of similar type of cargo is anticipated in the future as well.

“During the coming 4–5 years we plan to increase cargo handling capacities by 30–40 percent by developing terminals, therefore, we construct and plan to construct new warehouses, stevedoring lines and it is important for us that our actions were coordinated with railway possibilities both in Lithuania and Belarus. The promise, given to the clients concerning handling of “Postpanamax” vessels up to maximum capacity at the new quay and ship order time, was kept by Klaipeda State Seaport Authority and Lithuanian and Belarus railways. The possibility to load more cargo to ships creates conditions for our company to increase turnover and get more income. In this way we create more job places in Lithuanian transport chain and pay more taxes to the state”, – notes A. Pauza.

He is sure that without waiting of one more Klaipeda port dredging phase which is going to be made after the preparation of study on port parameters in 2014, it will be possible to handle “Panamax” vessels up to the last centimetre of maximum draught rather soon.

Port Authority has acquired a new sounding ship Lotas, therefore, there appeared means to more precisely measure the depth of water territory sections. Taking into consideration the water level, it is proposed to set ship clearance by separate permission of the Harbour Master.

The possibility to load cargo on big vessels is very much urgent for foreign clients transporting cargo to far- away markets, though local grain is also transported by Panamax vessels. ■





A. Pauza

疏浚的克莱佩达(立陶宛)港口水域领主今年提供了一个商业机会,拓展港口腹地和客户圈子。自克莱佩达港务公司码头墙使用的第一天起,就在预计公私伙伴关系快速投资回报。经过导航历史转折点之后,人们认为在未来克莱佩达港不会丝毫放松大型船舶驶出港口。

KLASCO的负责人,波罗的海最大的国家港务公司,花费了相当多的时间组织运营,因为季节性谷物出口大幅增加了铁路货车到达港口的流量。积极实施投资计划和持续重建岸墙,减少了装卸区域面积,这使我们有必要重新规划境内发现新技术,应用于铁路和货运场地面积。由于KLASCO吞吐量的增加,每年会超过1300万吨,这个比最古老的港务公司10年前处理港口地区货物的数量超出三分之一,传统港口由城市向水域延伸展开。新港口地区出现了设计师们尽可能多的别出心裁创造。

KLASCO的客户意识到这是一家业务灵活有能力的公司,可以协调克莱佩达海港管理局和立陶宛铁路投资,在约束的重建期间寻找出路。当所有港口运输的组成部分为:水域、码头和货物配送方式——和谐地进行改善,会增强货物运输的信心并指明方向。

最近进行民意和市场研究的Vilmorus公司在KLASCO客户调查显示,该公司的服务呈现出调查中的成绩最高点。因此,作为这种关系的结果出现了立陶宛和国外客户的合作协议是很自然,因为这是——基于保证业务的角度。

KLASCO在南方部分港口得到了一点更多的运作空间,在海上渡轮码头,DFDS的航道滚装渡轮依旧在码头装卸货物。到瑞典的航线,Karlshamn、Sasnitz以及Kiel德国港口保持着较高的受欢迎度,但该公司最近不得不扩大公路运输领域。将尽快完成通路重建,这将不仅提高了渡轮码头形象,也提升了克莱佩达市的旅游形象。

# KLASCO码头开辟了新的发展阶段

Vida Borteliene

## 谷物出口旺季

港口人员的商业洞察力以及与客户的关系比组织流程需要更多关注。我们都在不断与对方国家机构咨询如何消除上述原因造成的装卸波动。

据总干事Audrius Pauza所述,在过去几年里装卸公司指数是一个几个部分组成支持的多层蛋糕:港口水域浚深至14.5米,国家努力增加吞吐量,私人投资和具有吸引力的商业建议给予港口代理现代化的铁路枢纽能力。借助有利的地理条件:克莱佩达港一年四季适合导航。

货车的情况,在今年开始的时候,我们建立了第二间铁路运输分发站。目前,粮食码头仓库中,我们能够囤积10.5万吨不同谷物,并且我们也清空了仓库货运码头。我们已经向客户证明,在高峰时期,我们每天都能够获得高达150辆货车,并每月加载五艘巴拿马型船舶”,A. Pauza说。新建成的144号新业务码头墙领地专用于普通货物,为提高货物周转量提供了可能性。7-9号码头墙今年夏天完成,这加快了货物装卸线的速度,但最大的KLASCO突破将在下半年与这条线的重建相关联,在建设中的散化肥仓库将

的码头也开始为货主带来收入。KLASCO总监Audrius Pauza认为,这艘船舶在克莱佩达港的发展开始了一个非常重要的阶段。预计在未来会有类似类型的货物流动。

“在未来的4-5年,我们计划通过开发港口将货物的处理能力增加30-40%,因此,我们建设和计划建设新的仓库、装卸线,这对我们很重要,我们通过行动对在立陶宛和白俄罗斯之间可能建立铁路的问题进行了协调。给客户的许诺是可以在新码头处理最大容量的“后巴拿马型”船舶,以及确保船舶订单时间。克莱佩达



“我们做到我们的最好状态,不涉及港口或与波罗的海邻国的关系的尔虞我诈,因为我们相信,我们的竞争是道德的。我们以优质工作和服务价格吸引我们的客户。当我们在导航和船舶的大小参数方面具有与邻国竞争的优势,我们在与俄罗斯和其他国家潜在客户谈判时会感到更强”,A. Pauza对市场状况进行了这样的描述。KLASCO的工作在今年上半年与去年保持相同的节奏,但它在积极筹备增加粮食的吞吐量。

“专家预测,今年的粮食丰收不会出现2012年这样的纪录。不过,根据与客户的合同,我们能够预见通过我们公司具有类似规模的粮食出口,约170万公吨。为了避免去年在收获时期出现的,因为每家都想及时运输粮食到港口,而导致我们缺乏

在2014年春季开业。我们正计划投资6000万立特到化肥码头的发展之中。因此,可以预料,在克莱佩达铁路枢纽完成的那些年,仅北部地区KLASCO的装卸量就可能增长到1500万吨。

### 新深度——新货物

在6月的最后几天,一艘悬挂希腊国旗的Marina船舶离开克莱佩达港,运载近7万吨铁矿石填满来自俄罗斯的空白。这些全新的设施吸引着KLASCO。考虑现有的水文,气象和航行条件,最后确定港口水深为14.5米,这艘船舶吃水深度13.4米。为了使这样的船舶可以在KLASCO码头停靠,港务局领导也在注意这个问题,在优质、高效的使用国家投资下,新落成

海港管理局保持立陶宛和白俄罗斯铁路建立的可能性,这为我们公司装载更多货物船舶的出现创造了条件,以增加营业额,并得到更多收入。这样,我们会在立陶宛运输链创造更多的就业名额,并为国家支付更多税收”,A. Pauza指出。

他确定无需等待2014年,将要进行的克莱佩达港口参数研究疏浚阶段,处理的最大吃水厘米数将在不久就可以处理“巴拿马型”船只。

港务局新收购了一艘船Lotas,因此,它的出现意味着更精确地测量水和领海的深度部分。考虑到水位,建议由海港主持独立设置船舶间隙权限。

为国外客户装载货物并运送货物到遥远的市场这个需求非常紧迫,虽然本地粮食也由巴拿马型船舶运输。 ■



# Peculiarities on Attracting Investments

**Valeriy Gulbas**

*Analyst, founder of Foundation VIV*

**Assessing one or another country, in the modern business world will undoubtedly pay tribute to the geographical uniqueness and abundance of special attractions, but only the favourable climate may really be interested in it. Of course, we are talking about the investment climate.**

Investment attractiveness of the country – is a generalized integral characteristics of the state’s external economic essence which captivates overall attention, is one of the most important parameters of its successful development.

At a time when the global world is having great difficulties and problems and is trying to get out of the global financial crisis, the governments of the developing countries are seeking to look for unordinary ways to create favourable business development environment in the state and implement unique economic methods as well as to make prerequisites for the creation of additional job places.

Macro-economic stability of the state is an important argument here, mitigating financial risks; also an important index of business activities which makes it possible to efficiently invest and successfully implement different projects.

Basing the investigations made by Harvard business school, investment attractiveness of the state can be assessed using the following indices: level of inflation, political situation, stability of the legislative and legal basis, level of requirements for export and import of foreign capital, and stability of national currency market.

According to the data published in the report of the World Bank “Global know-how and experience in response to challenges”, modern states are permanently experiencing an urgent need for foreign investments. General need for foreign investments of the developing countries for the development of infrastructure make more than 1.1 trillion US dollars presently.

## **Free economic zones – important parameter of investment attractiveness**

The growth of industrial production and the desire of the states to create favourable conditions and stimuli for the economic growth predetermined the creation of free economic zones. The first prototype of FEZ was created five hundred years ago, in 1547 in Italy, in the city of Livorno. This city got the right from the state to trade free, without taxes.

In the second half of the twentieth century FEZ were created on the basis of production - trade structures with the function of import and export and preferential export of finished goods.

Rapid growth of the global economics and a rise in third-world countries



**Valeriy Gulbas, Rashid Ali Lootah, Richard Kingston and H.E. Juris Gulbis Inspecting plans for The Palm Dubai.**

led to a shift in the structure of international investments and to the redistribution of industrial flows and financial capital. Against the background of these global economic events there increased the desire of the states towards successful development of national economics. Competition in the investment market made the international community to streamline the system and structure of access to international investments, that are the main factors of successful economic adaptation of the state, regardless of its development level.

In 1973, at the XIII Kyoto conference, there was a proposal of fundamental normative act, defining the status of free zone, i.e. parts of the state territories where the goods are considered as objects outside the national customs territory and therefore not subject to the usual procedure of the customs control and taxation.

Turbulent and impetuous events in global economics and the need of foreign capital for expansion of markets in the application of financial capital, served as prerequisites for the creation of the World Export Processing Zones Association (WEPZA) in 1978 to the United Nations.

The main task of this organization was to analyse and prepare recommendations for the creation and management of FEZ projects. It is important to note that for the national political and state leaders there were proposed not only the instruments for economic and social prosperity on time, but also the methods and procedures that were presented, made the state attractive for international investors.

## **FEZ – an instrument of economic development**

Presently the global economics includes more than 25 types and forms of FEZ within its structure. In the developed and developing countries of the world there are more than 2000 Free Economic Zones operating – territorial-geographical enclaves with a certain level of isolation from the main economic environment, where almost 70 million people successfully work. The share of their work in the global commodity turnover has grown by 30 % during the last thirty years.

Among regional and international forms of economic partnership there are widely used different types of FEZ, including: free trade zones, scientific-production, and export-production, producing electronic equipment, boring rigs and producing industrial diamonds. Emphasis is made on the branches with high value added, innovativeness and multiplicativeness. It leads not





only to the financial success of the companies-residents, but also stimulates the development of related industries in neighbouring territories.

Creation of special and exclusive conditions in the territory of FEZ for successful business activities and efficient work of transnational and international companies, becomes attractive for internal investors too as it is useful for them to create new export-oriented production.

Organizing FEZ, any modern state intending to attract foreign investments is not only to create attractive business conditions, but also to suggest modern infrastructure, ensure the safety of foreign capital and its efficient use.

Wise and far-sighted state policy of such states as Singapore, Malaysia, Taiwan and Thailand, together with active creation of FEZ, allowed attracting significant volumes of foreign capital and stimulated the development of advanced enterprises.

The states of South-Eastern Asia, China and UAE with the help of foreign investments and introduction of advanced technologies, created lots of FEZ the activities of which allowed to successfully implement long-term state programs in creating efficient market economics.

## Success through the creation of FEZ

The governments and the leaders of modern states play an important role in creation of favourable business climate which leads to the inflow of foreign investments, growth of national economics and expansion of export potential. This conclusion found its confirmation in China state policy concerning the development of national economics with active use of FEZ creation methods.

During twenty years, since 1980, there were five special economic regions founded in the People's Republic of China. Since 1991 in China there were 13 duty-free zones created in big industrial cities. There were 32 special technical-economic zones opened, and 52 innovative industrial zones.

In the territories of FEZ in China there were more than 8 million job places. In the FEZ in Shenzhen alone, there were 3 million people working with the total investments reaching 28 billion US dollars, and export return of 48 billion USD.

Developing free economic zones and free trade zones, China government uses them as one of the instruments of industrial policy of the state, executing state programs in expansion of external-economic activities and strengthening of international political status of the state, still increasing the possibilities of China in attracting foreign investments. In 2005, pre-crisis year, there were more than one hundred and twenty billion US dollars for more than forty thousand projects created.

Extensively using world-wide and its own experience in organizing FEZ, People's Republic of China expands its activities in creation FEZ in the territories of bordering states and the states with high level commodity turnover.

Example of this might be DRAGON free economic zone founded in Dubai, UAE, created by the initiative of the Government of China. On the

territory of this FEZ there are 4500 China industrial and trade companies, with the trade area of 175 thousand sq.m and it allows the producers to trade successfully with minimal expenditure.

Arab side took into account the existing proportion of investments in the development of FEZ: for the installation of one square meter of export-production zone it is necessary to invest 40-45 million US dollars, when for the customs-trade zone – three times less – 10-15 million US dollars.

The implementation of the project contributed to the economic activity and stimulated the growth of financial turnover in the territory of FEZ, increasing the level of financial revenues and capitalization of the company NAKHEEL. This company was the investor and the executor of the project not only in the creation of trade areas but also the infrastructure on the whole, for the successful functioning of FEZ DRAGON.

## Algorithm of attractiveness and uniqueness

Exploring historical knowledge of FEZ creation and studying the methods and recommendations of international organizations, including WEPZA, European Fund VIV prepared a concept of FEZ creation with the status of Dry port in the territory of the Republic of Kazakhstan.

Unique geo-strategic location of Kazakhstan, political will of the leader of the state and efficient state programs are the important arguments for the attraction of foreign investments. It is clearly seen on the schedule.

In 2010 almost 10 billion US dollars were attracted to the Kazakhstan economy, including the implementation of international projects for the development of transport infrastructure and activation of international freight transit corridors passing from the states of South-East Asia to West Europe. Kazakhstan may attract investors not only by the scale of fiscal incentives and relatively cheap labour force, but first of all by perspective native market and the market of the whole CIS, with its huge potential due to the regime of free trade within its framework. If we look at it as perspective for mutually beneficial partnership with EU countries where there are analogic conditions of common market.

Using the above factors and arguments made on the basis of already existing FEZ, the authors of international project Dry port – Revival of Silk Road made the algorithm for the creation of Special economic zones with the installation of the management system of logistics principles, stressing the development of the methods of political logistics and technologies of emerging logistics in state and international programs.

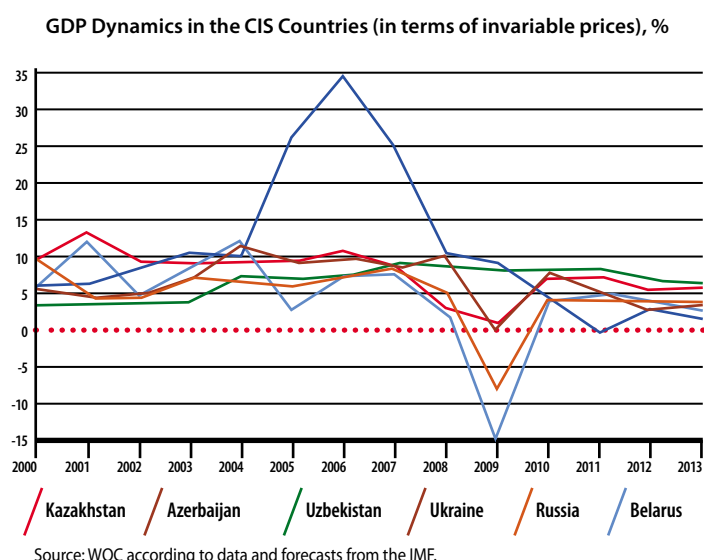
The algorithm proposed by the Fund and the new principle of the organization of "Special economic zones" interested the representatives of UAE and the Kingdom of Saudi Arabia. Within the framework of this concept, which was recognized by international innovation experts, a memorandum on creation of three Special Economic Zones in Saudi Arabia was signed.

It is necessary to realize that foreign investments – is no miracle of Aladdin's lamp, and the creation of free economic zones – is not the solution of economic and political problems in the state. They are not by themselves a universal way for the modernization of economics. Solution of modern economic problems and the pace of successful development of the state depend on strategic wisdom of the government of the state and it plays an important role in the creation of favourable conditions for the community of potential business partners.

Organizing free economic zones for the state creates prerequisites for active development of economics through attraction of advanced technologies and innovations to the production, and opens access to successful foreign partners. But not all of these prerequisites are properly developed within the regime of FEZ – from idea to full realization. It is important that all the important points of the execution mechanism of the Law on FEZ are considered and taken into account, are in full match with the conceptual framework of modern requirements, maximal efforts of the state are to be put in reducing corruption and bureaucracy on the long way of changes and reforms.

According to Edmar Batch, Director of the Institute of Research in the field of economic policy: "For the growth of national economics and success, economic openness, social involvement and efficient government is necessary". And of course, a favourable investment climate.

\* (from the report made at the Commission on the growth and development „Strategy of sustainable growth and inclusive development“).





# 对投资者吸引力 参数的特殊性

Valeriy Gulbas

创办VIV基金会创始人，分析师

**评估一个或另一个国家，现代商业世界无疑将关注其地域的独特性和丰富的特殊景点，但只有有利的环境可能真正引起兴趣。当然，我们在谈论的是投资环境。**

国家的投资吸引力——是全方位整合的特点，如果国家外围经济的本质吸引到整体关注，这就是其成功发展的最重要的参数之一。

面对世界巨大的全球性困难和问题的時候，发展中国家的政府都试图寻找不平凡的方式，试图摆脱全球金融危机，以创造有利的商业发展环境状态和实施独特的经济手段以及创造额外的工作场所先决条件。

宏观经济的稳定状态是一个重要的参数，在这里，化解金融风险，也是商业活动的一个重要指标，这使得其可以有效投资并成功实现不同项目。

国家投资吸引力的基础调查由哈佛商学院进行，可以用以下指标：通胀水平，立法和法律基础上的政治局势稳定，外资出口和进口要求水平，以及稳定评估国家外汇市场。

据世界银行“在应对危机和挑战时的全球诀窍和经验”，现代国家都将被永久遇到的迫切需要外国投资的报告中公布了数据。一般发展中国家的基础设施的发展需要外国投资，目前超过1.1万亿美元。

## 自由经济区——投资吸引力的重要参数

工业生产的增长和国家刺激经济增长的欲望为创建自由经济区提供了有利条件。第一个创建原型FEZ始于五百年前，1547年在意大利城市里窝那。这个城市得到了国家正确的免税贸易自由。

20世纪的后50年，FEZ在生产的基础上，将贸易结构分为进口和出口功能，并偏向于出口制成品。

全球经济的快速增长和在第三世界的国家崛起导致国际投资结构的转变，以及产业流动资本和金融资本的再分配。这些全球性经济事件的背景，增加了国家对国家经济成功发展的愿望。无论其处于何种发展水平，在投资市场上的竞争使国际社会精简系统结构获得国际投资，是适应国家经济成功的主要因素。

1973年，第八届京都会议提出了一个行为基本规范，来定义自由贸易区的地位，即部分国家地区的货物被视为处于国家海关领域以外的对象，因此通常程序不受海关监管和税收。

在全球经济动荡和浮躁的状况下和需要外国资本扩张在金融资本市场中的应用，成为1978年向联合国（WEPZA）产生世界出口加工区协会的先决条件。

这个组织的主要任务是分析和编制FEZ项目的创建和管理建议。重要的是要注意，为国家的政治和国家领导人提出的建议，不仅要顺应经济和社会繁荣的时代要求，也要提出方法和程序，使国家对国际投资者具有吸引力。

## FEZ - 经济发展的工具

目前，全球经济包括超过25种，FEZ在其结构形式中。在世界发达国家和发展中国家有成功运营超过2000个自由经济区——地理领土飞越，具有一定的隔离级别的主要经济环境下，造就了近7000万人的成功。在过去的三十年中，他们的工作中所占的份额使全球商品营业额增长了30%。

区域和国际经济合作形式广泛应用了FEZ的不同类型，包括：自由贸易区、科学生产、出口生产、电子设备生产、镗孔钻机和生产工业用钻石。其重点是高附加值、创新性和多用途性。在树枝上。它不仅导致该国企业财务上的成功，也刺激了邻国地区相关产业的发展。

在FEZ特殊和唯一条件在境内创建了跨国公司和国际公司成功的商业活动，高效的工作，对内部投资者产生吸引力，也因为其有用性，创造了新的出口导向型生产。

在任何现代国家组织FEZ，除了为打算吸引外国投资创造有吸引力的营商环境，还要有现代的基础设施建议，确保外国资本的安全性和高效利用。

明智和有远见的国家如新加坡、马来西亚、台湾和泰国等，利用国家政策，积极创造FEZ，允许大量吸引外资，促进发展先进企业。

东南亚、中国和阿联酋则在外资的帮助下，引进先进技术，创造了很多FEZ允许的长期成功实施国家计划，建立高效的市场经济活动。

## 通过创建自由贸易区取得成功

在创造有利营商环境方面，现代国家的政府和领导人发挥了重要作用，从而导致外国投资流入，国家经济增长以及出口潜力扩大。这个结论发现，中国国家政策在有关国家经济发展中的积极利用FEZ创作方法的做法得到了确认。

自1980年以来的20年间，中国成立了五个经济特区。自1991年以来，在中国大工业城市中有13个免税区。共开设了32个经济技术特区，52个创新产业区。

FEZ在中国的领土上有超过800万个就业名额。仅在FEZ深圳工作的就有300万人，投资总额达到280亿美元，出口收益为480亿美元。

发展自由经济区和自由贸易区，中国政府使用这样的方法作为国家产业政策的工具之一，在外部经济活动中扩张和执行国家计划，加强国家的国际政治地位，中国还在不断增加吸引外商投资的可能性。在2005年，金融危机之前的年份，超过1200亿美元的四万多个项目被吸引至此。

根据世界各地对FEZ的广泛使用和自己的FEZ组织经验,中国扩大其在创作自由贸易区以及领土接壤地区的活动,提高商品周转水平。

这样的例子可以看一下成立于阿联酋迪拜的FEZ“龙”,由中国政府倡议创建自由经济区“龙”在这篇领域内有4500中国工业企业和贸易公司,17.5万平方米的自贸区,允许生产者成功地以最小的支出交易。

阿方考虑了现有FEZ发展的投资比例:一平方米的出口生产区安装,需要投资4000-4500万美元,为海关自贸区时 只有其1/3—— 1000-1500万美元。

该项目的实施有助于刺激金融FEZ经济活动及其在境内的营业额增长,增加了NAKHEEL公司财政收入和资本水平。这家公司是投资者和执行人,不仅负责该项目的贸易领域,也是对整个基础设施负责,还负责FEZ“龙”的成功运作。

## 吸引力和独特算法

FEZ创作探索历史知识并学习国际组织建议方法,包括WEPZA,欧洲基金VIV编写了一个FEZ创造概念,在哈萨克斯坦共和国境内创造无水港。

哈萨克斯坦具有独特的地缘战略位置,高效的计划和国家领导的政治意愿是吸引外商投资的重要依据。此事清楚地提出了日程。

2010年哈萨克斯坦经济已吸引到近100亿美元,包括交通基础设施的发展和激活通过从东南亚国家,到西欧的国际货运中转走廊国际项目的实施。哈萨克斯坦会吸引投资者的可能性,在于不仅有规模财政刺激和相对廉价的劳动力,还要首先看到

由于在其框架内的自由贸易制度,其透视本土市场和整个独联体市场的潜力巨大。如果这样由于类比条件,我们把它看作与欧盟国家有共同市场的互惠互利的合作伙伴。

基于已有的自由贸易区以及上述因素及参数,无水港——复兴丝绸之路国际项目的创作者,提出了创建经济特区与物流管理系统安装原则做法,强调发展政治物流以及国家和国际计划中技术物流的产生方法。

该做法由基金会提出,新的“经济特区”的组织原则让阿联酋代表和沙特阿拉伯王国感兴趣。这个概念,这是在公认国际创新专家框架内,在沙特阿拉伯创造三个“特殊经济区”签署了一项谅解备忘录。

有必要让外国投资者认识到,没有阿拉丁神灯这种奇迹,建立自由经济区不是国家经济和政治问题的解决方案。他们本身并不是一种现代化经济学的通用方式。现代经济问题的解决方案和成功发展的步伐状态,依赖于州政府的战略智慧以及潜在业务合作伙伴创造的群体有利条件,这起着重要作用。

国家组织自由经济区,创造先决条件,积极发展经济,通过吸引先进技术和生产创新产品,结交收获成功的外国合作伙伴。但是,并非所有的这些先决条件都适合当地政权从概念到全面实现发展FEZ。重要的是,FEZ所有执法机制要重点考虑,设立在符合现代化要求的全部竞争范围概念框架内,尽最大努力减少腐败和官僚主义,要使状态发生变化要改革,还有很长的路要走。

据Edmar Batch,在该领域的经济政策研究所的研究主任说:“对于国家经济的增长和成功,经济开放、社会参与、高效政府都是必要的”。当然,还有良好的投资环境。

\*(本文来自“可持续增长和包容性发展的战略”成长和发展委员会报告)。

THE  
**4th**  
ANNUAL **2013**



**CBTC WORLD CONGRESS**

5 – 7 November 2013

Park Plaza Victoria, London, United Kingdom

The only global event for over 400 CBTC network experts, with more than 40 best practice strategies from world leading metros!

*The best conference organisers out there.  
Best event I've been to. Excellent.*  
George Hacken, Senior Director, NYCT

[www.cbtcworldcongress.com](http://www.cbtcworldcongress.com)



- Improve ROI by reducing the total cost of ownership and get more from CBTC
- Reduce costs and create intelligent networks through greater integration
- Increase service by integrating auxiliary networks and sub systems
- Maximise operational performance with increased automation and driverless technology
- Understand the business case for degraded mode operations

For more information:



Partner: **JÜRA-MOPE-SEA**  
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

Organised by





# Sustainable Ocean Summit calls for more integration in Arctic planning



## Carl Friesen

is a writer in Mississauga, Canada who focuses on sustainability issues. He has an Hons. B.A. in Journalism, an MBA in Marketing and is a Certified Management Consultant. His consulting practice, Global Reach Communications Inc. ([www.carlfriesen.com](http://www.carlfriesen.com)) helps business professionals in sustainability fields demonstrate their expertise through publishing their ideas.

**Satellite images of the Arctic show a dramatic decrease in the amount of sea-ice in the region over the past few decades, due to climate change. While this is cause for concern, it also creates opportunities for shipping, oil and gas, mining and other sectors.**

**A coordinated approach to Arctic activity, to improve our understanding of the Arctic and reduce the risk of oil spills and other human-caused disasters in this fragile environment, was called for at the Sustainable Ocean Summit (SOS 2013) held in Washington DC, USA, 22–24 April 2013.**

This conference, to promote the sustainable use of the oceans, was attended by a wide range of organizations including oil and gas companies, bulk carriers, container carriers, cruise ship operators, offshore energy producers, mining companies, coast guards and navies. It was organized by the World Ocean Council (WOC) ([oceanCouncil.org](http://oceanCouncil.org)).

to promote ocean industry leadership and collaboration in responsible ocean use and ensure that ocean users have a coordinated, constructive voice at the table when decisions are being made about a sustainable future for the world's oceans.

The SOS 2013 session, "The Arctic: Challenges and Opportunities for Responsible Industries," is of particular interest to Lithuania given the country's long history of trade between the northern parts of Scandinavia and Russia, and Europe.

Co-chair Tim Lunel, Support & Development Director, International Tankers Owners Pollution Federation (ITOPF), pointed out that there has been a strong increase in ships using the Northern Sea Route (NSR) across the north of Russia. Much of the motivation has been the ability of even Suezmax vessels (the maximum size that can pass through the Suez Canal) to reduce operational costs. It can take three weeks less for transit time on some routes compared to the Suez route, Lunel said, adding that this means less fuel consumption and reduced carbon emissions. For a shipment going from Norway to Japan, for example, the route via Suez is some 22,200 KM -- and the NSR route is about half that, at 11,900 KM. However, he said later, since the NSR is not a regular and reliable sea route yet, the Suezmax class is likely to remain the largest vessel size for some while yet.

The first Liquefied Natural Gas (LNG) shipment across the NSR, from Norway to Japan, was made in November 2012 by the 100,000 ton gross tonnage LNG carrier Ob River, indicating the increasing practicality of this route.

Much of the public concern about oil and gas operations in the Arctic focuses on the issue





of spills, which could be difficult to mitigate in places where there is floating ice. Lunel said that images of the Royal Dutch Shell drilling vessel Kulluk, which ran aground off the north coast of Alaska in December 2012, were displayed worldwide, even though the vessel had only relatively amounts of a light fuel oil on board and there was no actual spillage. By contrast, Lunel displayed pictures of another vessel that ran aground on an Indonesian island a few days previously, attracting little international attention despite the fact that there was a spill and of a much heavier and more persistent fuel oil. Clearly, Lunel said, there is widespread concern about impacts business activities might have on the environment in the Arctic and it is in the media “spotlight”.

This, Lunel said, underlines the importance of due diligence in Arctic operations, and of having effective response capability in case of emergencies. He then proposed a model of industry-led collaboration something like that of ITOPF but a wider remit than responding to spills (eg, data collection and an input in developing policy for the Arctic), which involves oil companies, carriers and governments working together to address issues of common concern to the Ocean Business Community, as a way to manage such risks in the Arctic.

The need for cooperation was echoed by another presenter, Joel Clement of the US Department of the Interior, discussing the situation in Alaska. He said that marine and terrestrial authorities must cooperate to obtain good outcomes for the people and the environment in the Arctic. This includes the reduction of duplication of functions in government entities.

One of the main concerns of people living in

the Arctic, said Clement, is the rapid pace of change, including social, economic and environmental aspects. This includes the road network, which is in many places dependant on permafrost (permanently frozen soil just below the surface) this is changing as warming climate is causing disruption to roads, as well as airport runways and building foundations.

Clement said that governments can help to reduce uncertainty by making sure that legislation is fair and consistent regarding aspects such as building codes and environmental standards.

René Sauvé of Canada’s Department of Fisheries and Oceans spoke on behalf of the Arctic Council, an intergovernmental, consensus-based forum of the eight Arctic countries with a number of Arctic indigenous peoples organizations participating as “permanent participants,” for which Canada has just taken on the two-year Chairmanship in May this year. Sauvé said that the priority should be on encouraging sustainable actions, including resource development. This includes developing guidelines for safe shipping in the Arctic, including cruise ship operation and other aspects of tourism.

Sauvé said it can be difficult for a small northern community when a cruise ship with 2,000 or more people shows up and many of these passengers disembark to visit the village.

The Ministerial Declaration identifies three priorities for the Arctic Council: Improving Economic and Social Conditions, Acting on Climate Change and Protecting the Arctic Environment. The Council decided to increase cooperation and interaction with the business community to advance sustainable development in

the Arctic. To that end, the Council decided to establish a Task Force to facilitate the creation of a circumpolar business forum.

“Business has been the missing member” in discussions about the Arctic, Sauvé said, adding that involvement will start with members of the extractive industries such as oil and gas, and mining.

“Canada is willing to work with industry,” Sauvé told the Summit.

As incoming Chair, Canada has stated that it would put Northerners first and established three themes to guide its work: Responsible Arctic Resource Development (which will emphasize the sustainable development of natural resources), Safe Arctic Shipping, and Sustainable Circumpolar Communities.

Paul Holthus, WOC President and CEO, noted that the World Ocean Council is leading the way on the catalyzing business leadership and collaboration for the Arctic. The WOC convened a workshop on developing the Arctic Business Leadership Council in Reykjavik in September 2012. This was followed by the first-ever “Business Dialogue” event between a group of companies active in the Arctic and the Arctic Council’s Sustainable Development Working Group (SDWG). The reports of these meetings are available at [www.oceancouncil.org](http://www.oceancouncil.org). ■

Carl Friesen prepared this article on behalf of the World Ocean Council ([www.oceancouncil.org](http://www.oceancouncil.org)), which is a not-for-profit organization.



# 可持续海洋 高峰会呼的更 在北极的规划 在多整合规划



俄罗斯游轮在挪威 - Maxim Gorkiy 海洋照片库

Carl Friesen撰写

Carl Friesen是加拿大密西沙加的作家，其关注重点在可持续发展问题上。他有新闻学文学学士、工商管理硕士学位，以及市场营销和认证管理顾问的荣誉。他的咨询实践公司，Global Reach Communications Inc. (www.carlfriesen.com) 助企业专业人士通过发表自己的想法，在可持续发展领域展示他们的专长。

照片

北极地区的卫星图像显示出在该地区海冰量的急剧下降。在过去的几十年里，虽然这是值得关注的变化问题，但也正由于这样，创造了运输、石油和天然气、采矿和其他的行业机会。

北极活动的协调办法，增强了对北极的了解，减少漏油等这个的脆弱环境中人为引发的灾害。号称可持续海洋高峰会 (SOS 2013年) 于2013年4月22-24日在美国华盛顿举行。

本次会议促进了海洋的可持续发展，广泛组织参与其中，包括石油和天然气公司、散货船、集装箱船、游轮运营商、海上能源生产商、矿业公司、海岸警卫队和海军参加。它是由世界海洋委员会 (英文缩写WOC) (oceanCouncil.org) 组织，致力于考虑可持续发展的未来时，负责地利用海洋，促进海洋产业的领导和协作，并确保海洋使用者在共同讨论海洋使用问题时有一个协调、建设性的声音。SOS 2013届“北极对于有责任感行业的挑战和机遇”会议中，对立陶宛特别感兴趣。该国在与斯堪的纳维亚半岛和俄罗斯北部地区以及欧洲之间的贸易中具有悠久的历史。

联执主席Tim Lunel，暨国际油轮船东防污染联合会 (ITOPF) 支持与发展主任指出，横跨俄罗斯北部的北海航线船舶使用已有的强劲增长 (NSR)。大部分的动机一直是降低运营能力的成本，甚至包括苏伊士型船 (可以通过苏伊士运河的最大尺寸)。Lunel说，与苏伊士运河航线相比，一些航线上其过境需要时间少于三个星期，这意味着更少的燃油消耗和减少碳排放量。例如，从挪威到日本装运，途经苏伊士运河约22,200公里——而NSR路线仅有一半左右，为11900公里。然而，他后来说，因为NSR不是一个正规可靠的海路，那么就船只的大小来说苏伊士型油轮类可能仍然是最大的一类。

跨越NSR的第一条液化天然气 (LNG) 船，从挪威运行到日本，是2012年11月建造，总吨位10万吨，跨鄂毕河，其增强了这条路线的实用性。

民众关注的重点问题，是北极地区的石油和天然气泄漏，这可能是有浮冰的地方难以规避风险所导致。Lunel说，皇

家荷兰壳牌石油钻井船Kulluk，2012年12月在阿拉斯加北部海岸搁浅，图像显示，全球的船只只有相对的甲板上少量燃料油，并未有实际溢出。相比之下，另一艘船舶几天以前搁浅印尼岛上，吸引国际社会的关注很少，然而事实是，Lunel显示了泄漏更严重、更持久的燃油图片。显然，Lunel表示，在北极的业务活动可能对环境的影响，引起广泛关注，处于媒体的“聚光灯”下。

Lunel说，在北极业务要强调尽职调查的重要性，以及在紧急情况下的有效应对能力。然后，他提出了一个产业为主导的ITOPF合作类似模型，但应对泄漏职权范围更广泛 (如在北极地区发展数据采集和输入政策)，其中涉及石油企业，运营商和政府共同努力，解决共同关心的问题，作为一种方法来管理这种在北极海洋商务社区的风险。

合作需要另一个主持人，美国内政部的Joel Clement讨论的情况在阿拉斯加回荡。他说，海洋和陆地当局必须与北极地区的人民和环境合作，以取得良好的成果，这包括减少政府机构的职能重叠。

一个人生活在北极地区的主要顾虑，Clement说，是快速变化的步伐，包括社会、经济和环境方面。这包括道路网络，这在很多地方依赖于永久冻土 (永久冻结的土壤地表以下)，这种情况正在改变气候变暖，造成道路中断，以及影响机场跑道和建筑物基础。

Clement说，政府可以通过确保法律公平和一致方面，如建筑法规和环保标准，来有助减少不确定性。

加拿大渔业和海洋部Reneé Sauvé代表北极理事会讲话。这个组织是一个政府间组织，在协商一致的基础上的论坛，由

八个北极国家与一些北极土著民族组织作为“永久参与者”参与，而加拿大只是今年五月开始主持两年。Sauvé说，应当优先鼓励可持续行动，包括资源开发，包括在北极航运安全发展指导方针，包括邮轮营运和旅游等方面。

Sauvé说，对于一个北部小社区来说，2,000或更多人乘着邮轮到达时，许多乘客中途下车参观村庄，接待起来有些困难。

北极理事会“部长宣言”确定了三个优先：优先提高经济和社会条件，优先在气候变化和保护北极环境方面采取行动，优先增加在北极与商界的合作与互动，促进可持续发展。为此，理事会决定成立一个专责小组，以方便创建一个极地业务论坛。

“企业一直缺少成员，”有关北极地区的讨论，Sauvé表示，将开始增加采掘业、石油和天然气、采矿业的成员。

“加拿大愿意与业界合作，”Sauvé在峰会上表示。

作为继任主席，加拿大已经表示，它将优先考虑北方人，并建立了三个主题，以指导其工作：负责北极资源开发 (这将强调自然资源的可持续发展)，安全北极优惠，发展可持续北极圈社区。

世界海洋委员会总裁兼首席执行官Paul Holthus指出，世界海洋委员会是一路引领业务导向和催化北极协作。世界海洋委员会召开了研讨会，针对于2012年9月在雷克雅未克的开发北极的商业领袖理事会。这是有史以来第一次的一组活跃在北极和北极理事会的可持续发展工作组 (SDWG) 公司之间的“商务对话”活动。这些会议报告可以在oceanCouncil.org上找到。

Carl Friesen代表了世界海洋局 (www.oceanCouncil.org) 编写这篇文章，这个组织不以营利为目的。

# 8<sup>th</sup> Southern Asia Ports, Logistics and Shipping 2013 India

The Leela Kempinski Hotel Mumbai, India  
Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013

Supported By



- Technical Site Visit • 50 International Exhibition Stands • 35 International Conference Speakers
- 500 International Maritime Transport Conference Delegates • Networking Welcome Reception

**Exclusive Offer: Conference Delegate Registration for All Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies 40% off at only GBP595 Per Person!**

Name Tags Sponsor



Conference Delegates Lunch Sponsor



Official Hotel and Venue



- Recent Developments of Containerised Infrastructure Development in Southern Asia
- Key Success Factors For Wireless Productivity
- Challenges in Financing Infrastructure Development Projects in Southern Asia

- Achieving Greater Efficiency And Performance Improvement of Port Operations
- Strategies in Optimising Capability And Efficiency of Terminal Utilisation
- Technology, Innovations And Cutting Edge Solutions For Port Operations

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

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

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

SUPPORTING MEDIA



SUPPORTING TRADE ORGANISATIONS





## Transport logistic 2013 (Munich, Germany)

The 2013 edition of the world's biggest trade show for logistics, mobility, IT and supply chain management, which took place in June in Munich, attracted a record 53 000 (2011 - 51 310) trade visitors. A further rise in international scope was also noticeable at this year's show – around 45 percent of the exhibitors came from outside Germany, and almost 40 percent of the visitors.

The significance of this trade exhibition for the logistics industry was underlined by Germany's Minister of Transport, Dr. Peter Ramsauer, during the opening ceremony: "This is a global gathering, because logistics is the flywheel of the economy, not just in Germany. This trade show has proven to be a real engine for growth. The show recorded strong growth in visitor numbers from, for example, China, France, Russia and Turkey. After Germany, the top ten countries of the origin for visitors were as follows (in this order): Austria, Netherlands, Italy, Switzerland, France, Czech Republic, Poland, United Kingdom, Belgium and Spain.

With 2 013 exhibitors (2011: 1 893) from 63 countries on 110 000 square meters of exhibition space, transport logistics has expanded both in terms of number of exhibitors and total space. The increase of 120 exhibitors is accounted for principally by a higher number of exhibitors from abroad. After Germany, the top ten countries of the origin for the exhibitors are as follows (in this order): Netherlands, Italy, Belgium, France, Austria, Czech Republic, United Kingdom, Switzerland, Spain and Russia.

Harm Post, Chairman of Holland Ports, added: "Holland Ports have been taking part in transport logistic for many years. As one of the most important port areas in Europe, being a part of this event is a must for Holland Ports. This is the right place to meet our international logistics partners."

For already several years Lithuanian transport companies and maritime



sector is taking an active part in this exhibition. This year Klaipeda State Seaport Authority and port stevedoring companies, "Lithuanian railways", "VPA Logistics" and other companies presented their activities.

This year, for the first time, transport logistics cooperated with Hannover trade fair. Christoph Beumer, Chairman of the Board of Directors and Managing Partner of the BEUMER Group, and also the Chairman of the CeMAT Executive Committee, said: "We very much welcome the fact that CeMAT with its extensive intra-logistics coverage has now become an important part of transport logistic. For us this is an excellent opportunity to inform the highly professional trade audience at this event about our sustainable and innovative solutions."

The supporting program of transport logistics 2013, featuring also the trade conferences Air Cargo Europe and marilog was well received. Interest was especially high in the international themes, e.g. the country specials on the up-and-coming markets of Russia and Asia, in the events focusing on sustainability and the discussions on IT and telematics. As such, the program was an accurate mirror of trends in the logistics industry.

The last day of transport logistic was designated to Future Friday – because that's the day when the supporting program has a special focus on career and young professionals in the logistics industry. Organized in cooperation with the trade magazine VerkehrsRundschau, the events featured will include talks and panel discussions on career paths and opportunities in the industry. The demand for qualified professionals in technical and managerial positions in the sector is still high, although no longer so acute as in recent years. At transport logistics, students and school pupils will have the chance to find out about what logistics can offer them and how to get into the industry. Importantly, too, they will be able to talk directly to the companies involved in this sector. Ahead of the show, those interested in exploring these opportunities can prearrange meetings with representatives from the human resources departments of the participating companies.

Many young people will be looking for advice about which training or study courses offer the best start into a career in logistics. The traditional route of first pursuing a course of study, then working, is now seen as too rigid. More flexible models, where study and work are combined, can be an attractive option. In his lecture program, VerkehrsRundschau is aiming to give initial guidance to those interested in this branch of industry. The program kicks off with a useful review of the dual education programs in logistics currently being offered in higher education, to help young people choose the right course for them. As well as supporting and encouraging new entrants to the sector, the transport logistic trade show has for many years also provided a strong platform for recruiting. Exhibitors can post their current openings, free of charge, in the jobs forum at the show's website, giving them access to the whole spectrum of trade professionals attending transport logistic.

*Transport logistic China-2014* takes place in Shanghai, 17-19 May, *transport logistic-2015* takes place in Munich 5-8 May 2015.

## 38th TOC CSC Europe (Rotterdam, Netherlands)

Container volume growth will spur collaborative solutions between shipping lines, terminals and cargo owners. While the immediate future of the container shipping sector might be concerned with a potential general rate increase (GRI) longer term, it is clear that supply chain stakeholders will have to learn how to cater for significant growth in container volumes, larger vessels, and extended and more complex supply chains.

This was the overriding message from the opening day of the 38th TOC Container Supply Chain Europe Conference taking place at the Ahoy in Rotterdam.

In a keynote presentation Emile Hoogsteden, Vice President Containers, Breakbulk & Logistics, at Port of Rotterdam, outlined how the port is investing and working with the port's partners to cater for the coming growth in container volumes.

One of the largest terminal operators in Port of Rotterdam is APM Terminals. Ben Vree, Europe Region CEO, explained that in 2012, global container throughput was 618 million TEU. With an annual increase of 6 % through 2017 total global container throughput will reach over 830 million TEU, rep- ▶



# ASPHALTIST

ASPHALT, HIGHWAY & ROAD TECHNOLOGIES EXHIBITION



**6-8 FEBRUARY** 2014

ifm Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY

## Supporters



THIS FAIR IS ORGANIZED WITH THE PERMISSION OF THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY IN ACCORDANCE WITH THE LAW NUMBER 5174

TÜRKEL FAIR ORGANIZATION



**5<sup>TH</sup> ANNIVERSARY TURKMENISTAN INVESTMENT FORUM**  
 17-19 October 2013  
 Ashgabat, Turkmenistan

**5<sup>Й</sup> ЮБИЛЕЙНЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ИНВЕСТИЦИОННЫЙ  
 ФОРУМ ТУРКМЕНИСТАНА**  
 17-19 октября 2013 года  
 Ашхабад, Туркменистан

[www.turkmenistaninvest.com](http://www.turkmenistaninvest.com)

ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОР



Türkmenistanyň Söwda-senagat edarasy  
 Chamber of Commerce and Industry of Turkmenistan  
 Торгово-промышленная палата Туркменистана

CO-ORGANISER | СО-ОРГАНИЗАТОР



For further information please contact  
 Summit Trade Events on the following details:  
 За более полной информацией  
 обращайтесь к Summit Trade Events по  
 следующим координатам:

In London / в Лондоне:  
 Tel: +44 (0) 207 328 8899  
 Fax: +44 (0) 207 624 9030  
 e-mail: [info@summittradeevents.com](mailto:info@summittradeevents.com)

In Ashgabat / в Ашхабаде:  
 Tel: +993 12 264000  
 e-mail: [summittradeevents@gmail.com](mailto:summittradeevents@gmail.com)



resenting growth of over 40 % between 2011 and 2017.

Against this background, liner activity is undergoing exciting changes. Most recently, it was announced that the three largest ocean carriers – *Maersk Line*, *CMA CGM* and *MSC* – will collaborate closely in the newly-created P3 network, with 255 vessels, 2.6 million TEU capacity and 29 strings covering three major trade lanes. On top of this the first 18,000 TEU Triple E vessel has started sea trials.

Terminals and carriers need to take a joint and 'end-to-end' approach to port operations, according to Anders Lund Kristensen, Head of North Europe Liner Operations Cluster, *Maersk Line*.

Capt. Franck J. Kayser, Vice President Network Operations, United Arab Shipping Company (UASC) focused on the co-operation between container terminals and shipping lines. The key point is that in today's environment terminal operators have to invest large sums in equipment and berths, while lines can freely move from one terminal to the other, subject to there being more terminals offering similar services. On the other hand, productivity in terminals often fluctuates dramatically forcing lines to build in huge schedule buffers that are costly to maintain. New contracts and shared obligations could be ways to ensure a more cost efficient operation.

Whose supply chain is it anyway?

Shippers and logistics professionals question who is really in charge of the supply chain at TOC Container Supply Chain Europe. Do shippers really own and control their own supply chains? This seemingly surprising question was raised at a debate on Integrating Ports, Inland Terminals & Logistics Networks to Improve Supply Chain Performance, held on the second day of the 38th TOC Container Supply Chain Europe Conference.

However, the problem with the 'integrated supply chain' is that it is anything but integrated, stated David Charlesworth, Senior Advisor, Drewry Maritime Consultants. At present supply chains are still highly fragmented with multiple players.

D. Charlesworth added that while the need for collaboration on inland transport is important, equally critical to the movement of cargo is the movement of associated data, and this is where much of the supply chain fragments. He concluded by listing the most important factors that shippers expect from logistics networks..

Tom Tillemans, European Head of Logistics Network Development at global food company Heinz, said that surely one of the principal stakeholders in the supply chain is the end consumer.

After a series of meetings across The Netherlands the shippers agreed to share data on flows to try and fill barges as much as possible on both the outbound and homebound legs. This has generated a database of potential flows with the resulting volume of containers being shipped growing now to 345,000 TEU. The number of participating shippers is expected to grow from 44 at the start of 2013 to 75 by year end, and the number of barge lanes operating will double to 10.

He cited a number of factors that will have big impacts on supply chain developments. A simple demographic factor is that there is likely to be up to 20 % less truck drivers in Europe by 2020. This is critically important to the logistics industry. "We have to act now, not wait until the problem is upon us" he said. Combined with increased congestion on the roads, higher fuel prices, and growing attention to corporate social responsibility it is now time

to plan and act for the future. In fact, he said, many shippers will simply not wait any longer and will generate solutions of their own. It is up to the logistics and transport industries to catch up with these trends.

## 3rd China International Smart Grid Construction Distributed Energy and Energy Storage Technology and Equipment Expo & Summit (Beijing, China)

Nowadays, with the development of international economy and society, the uncertain factors that affect electric system and the potential risks have been increasing. Moreover, the users' request for the security and quality is rising. The development of electricity has been confronted with more pressure of sources and environmental stress. Market competition makes electric power operators improve their operation efficiency. The development of smart grid has been promoted as national energy development strategy for the needs of the economic growth. The Twelfth Five-Year Guideline indicates that the development of smart grid should be based on the information, controlling and storage and other advanced technology. According to the views of acceleration of the Construction of Smart Grid released by State Grid, the smart grid will be divided into 3 stages. The construction of smart grid will require 4 trillion Yuan from the preliminary stage to the Twelfth Five-Year Plan period which is the leading and advancing stage. The comprehensive construction stage which is from 2011 to 2015 will require the investments of 2 trillion Yuan. The fundamental construction completed stages which is from 2016 to 2020 will need 1.7 trillion Yuan.

It will also bring tremendous opportunities for the whole industrial chain of smart grid and will be an engine of the economic growth.



## InterTransport-2013 (Odessa, Ukraine)

In Odessa there was successfully organized the international transport week, XII exhibition-conference *InterTransport*. At the same time in Odessa, there took place the meeting of the Ministers of Transport of the countries-members of the Black Sea Economic Cooperation Organization (BECO), which was chaired by the Minister of Infrastructure of the Ukraine Vladimir Kozak. The heads of BECO countries – Ukraine, Armenia, Bulgaria, Turkey, Russia, Moldova, Georgia, Azerbaijan, Greece, Serbia and Egypt – took part in the grand opening ceremony of international transport week, exhibition and conference *InterTransport*.



The first day of the week was dedicated to EWTCA (East-West Transport Corridor Association) forum „Development of Transport, communications and transportation between the Baltic and the Black Sea regions in the context of good neighbourhood policy of EU eastern countries“. The representatives of the Ukraine, Poland, Lithuania, Switzerland, Sweden, Denmark, Estonia and others took part in the event, about 80 people from 13 countries.

On the eve of the exhibition *InterTransport* there took place the meeting of the council of international Black and Azov Sea Ports Associations (BASPA). During the meeting the participants were acquainted with the information on the development of intermodal transportations by ferries, discussed BECO Project concerning the development of ferry network transportations by the Black Sea and formation of perspective transport network of the region as well as the development of cruise business and passenger transportation by sea.

An unprecedented number of participants gathered to the exhibition „InterTransport“ this year. The area of the exposition in two Odessa Sea Commercial Port halls and open area exceeded the last year area by 30 percent.

The representatives of EU, EC and the Ukraine took active part in the conference and the exhibition.

Belarus railways stand received great interest from the visitors of the exhibition. The attention of the visitors and participants of the exhibition attracted an interesting stand of the biggest Russian container operator *Transkonteiner* (Russian railways). There took an active part the participants of this topical exposition, the train *Viking* and presentation of its ten years' experience: the background for creation of international transport corridor the *Baltic Sea -Black Sea*. Combined transportations train *Viking* is a common project of Lithuania, Ukraine, and Belarus and Bulgarian railways. The train passes via the above mentioned territories and connects the Baltic region to the Black, Mediterranean and Caspian seaports. As the participants of the forum stressed, the combined transportations train *Viking* demonstrated the efficiency of multimodal transportations in the direction of the Black Sea – the Baltic Sea. The advantages of this train and its potential were presented to the representatives of foreign transport institutions and the consignors.

During the international transport week *InterTransport* there was organized the international grain market „Agrologistics“ transport logistics infrastructure exhibition.

During the exhibition there took place the XII international conference *Transport network of the Black Sea region: communications network between Europe, Asia and other continents*.

More than 200 delegates of the conference – heads of transport branches from 13 countries adopted an official address to international institutions and the governments of the Black Sea countries, where they formulated the proposals how to develop the relationships of transport people.

13th international exhibition and conference *InterTransport* will take place in May 28-30 2014.



## 2nd Posidonia Sea Tourism Forum (Athens, Greece)

**With more than 650 participants and 32 exhibitors from 25 countries participating in a two-day industry focussed dialogue, the 2nd Posidonia Sea Tourism Forum was a great success.**

“The importance attached to our Forum by the industry’s most influential players is indicative of the critical juncture we find ourselves today as the East Med was just beginning to take off and expectations were bullish until it was hit by the financial crisis and the Arab Spring uprising,” said Theodore Vokos, Project Director, Posidonia Exhibitions SA, the organisers of the event. “Cruise Lines are currently increasing supply to the Far East, at the expense of our region’s prospects as they are delaying deployment of further capacity in our region, and Greece and the East Med region need to compensate by accelerating the development of the emerging backyard markets, so as to re-attract attention and stimulate growth,” said Vokos.

The Posidonia Sea Tourism Forum has also attracted the interest of the United Nations Development Programme (UNDP), which hosted the event’s session “Black Sea Discovery: Exciting Cruise Destinations on the Black Sea” that included discussions about the Black Sea destinations of Sochi, Trabzon and Constanta and their role towards the growth of sea tourism in the region.

The international appeal of the event is also reflected by its rapidly increasing list of exhibitors, which includes destinations from the East Med and Black and Red Sea regions. So far confirmed sponsors include Louis Cruises, RINA and the Dubai Maritime City Authority, which has picked this event to promote the new services and facilities Dubai provides to the sea tourism industry.

The focus of the second day was the yachting and passenger shipping sectors; at the opening session they discussed the status of cabotage in the Greek commercial yachting sector and examined the Greek government’s willingness and readiness to follow a more liberalized framework.

The Greek cruising and yachting sectors have the combined potential to create more than 40,000 new jobs, according to a recent study undertaken by the Hellenic Chamber of Shipping. The full roll out of the home-porting policy for cruise lines alone can add to the Greek economy annual revenues in excess of Euro 1 billion.

On European level this is well illustrated in the words of MSC Cruises’ CEO Pierfrancesco Vago, Vice-Chairman of the European Cruise Council and speaker at the 1st Posidonia Sea Tourism Forum, “We keep repeating the impressive numbers of the economic impact in 2011 alone: €36.7 billion worth of goods and services generated; over 6 million passengers; €3.5 billion spent by passengers and crew during visits to 250 port cities that welcome cruise ships year-round. And last, but certainly not least, more than 315,000 jobs created across Europe: which, considering the eye-watering levels of unemployment in other sectors, is quite a remarkable result.”

The 3rd edition of the event is already scheduled for May 2015. ■





**OGT**

2 0 1 3



# 18<sup>th</sup> Turkmenistan International Oil & Gas Conference - OGT 2013

19-21 November 2013  
Ashgabat, Turkmenistan

# 18<sup>ая</sup> международная нефтегазовая конференция Туркменистана - OGT 2013

19-21 ноября 2013 года  
Ашхабад, Туркменистан

[www.oilgasturkmenistan.com](http://www.oilgasturkmenistan.com)

#### ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОРЫ



Ministry of Oil and Gas Industry and Mineral Resources of Turkmenistan  
Министерство Нефтегазовой промышленности и минеральных  
ресурсов Туркменистана



Chamber of Commerce and Industry of Turkmenistan  
Торгово-промышленная палата Туркменистана

#### CO-ORGANISER | СО-ОРГАНИЗАТОР



For further information please contact  
Summit Trade Events on the following details:  
За более полной информацией  
обращайтесь к Summit Trade Events по  
следующим координатам:

In London / в Лондоне:  
Tel: +44 (0) 207 328 8899  
Fax: +44 (0) 207 624 9030  
e-mail: [info@summittradeevents.com](mailto:info@summittradeevents.com)

In Ashgabat / в Ашхабаде:  
Tel: +993 12 264000  
e-mail: [summittradeevents@gmail.com](mailto:summittradeevents@gmail.com)

## 2013年交通运输物流展 (慕尼黑, 德国) 乐观情绪上升



**2013年世界上最大规模的贸易、后勤、移动、IT和供应链管理展, 6月在慕尼黑举办, 吸引了创纪录的53000位(2011年51310位) 贸易观众到场。在今年展会的国际影响范围也很明显进一步上升——大约45%的参展商以及几乎40%的观众来自德国以外。**

这样针对物流业的贸易展览的意义, 德国运输部长Peter Ramsauer博士在开幕式上强调: “是一个全球性的聚会, 不仅关乎德国, 因为物流是经济的飞轮。贸易展已被证明是一个真正的增长引擎。”

展会纪录游客人数得以强劲增长, 如中国、法国、俄罗斯和土耳其。除了德国, 前十位游客来源的国家为(按顺序): 奥地利、荷兰、意大利、瑞士、法国、捷克共和国、波兰、英国、比利时和西班牙。

来自63个国家的2013家参展商(2011年: 1893家) 使用展览空间11万平方米, 运输物流无论在参展商数量和总空间大小上都不断扩大, 增加的来自国外的参展商有120家, 这是一个较高的数字。除了德国, 参展(按顺序)来自前十位国家的如下: 荷

兰、意大利、比利时、法国、奥地利、捷克共和国、英国、瑞士、西班牙和俄罗斯。

荷兰港口主席Harm Post补充说: “荷兰港口已经参加了多年的运输物流, 作为在欧洲地区最重要的港口之一, 本次活动的一部分, 荷兰港口必须参加此次展会。这是我们会见我们的国际物流合作伙伴的合适地方。”

立陶宛运输公司和海事部门已经几年参加展会, 也正在积极参与本次展会。今年克莱佩达国家港口管理局和港口装卸公司, “立陶宛铁路”, “VPA物流”和其他公司都在展会中做了展示。今年也是展会第一次与汉诺威贸易博览会合作, Christoph Beumer, BEUMER集团董事会主席及执行合伙人, CeMAT执行委员会主席说: “我们非常欢迎CeMAT展会凭借其广泛的内部物流联系现在已经成为运输物流展的一个重要部分, 对于我们来说这是一个绝好机会, 为高度的专业贸易观众展示我们可持续发展和创新解决方案。”

2013年运输物流展的同期活动, 欧洲航空货运和marilog也受到了好评, 也为贸易会议增加了特色。会议对国际主题保持高度兴趣, 如国家对于未来俄罗斯和亚洲市场的特别关注, IT和通信的可持续性和讨论的事件。这个会议室反射物流业的发展趋势的准确镜子。

运输物流展最后一天被指定为“未来周五”, 因为这一天在计划中要针对在物流业的年轻专业人士进行一个特殊的职业生涯指导。活动与贸易杂志VerkehrsRundschau合作, 举办活动的特色事件将包括讲座和在同行业中职业路径机会的小组讨论。合格的专业技术及管理职位这个部门的需求仍然很高, 虽然不再如从前一样严重。在运输物流展, 学校学生将有机会了解物流可以为他们提供什么, 以及如何进入行业。更多更重要的是, 他们将能够在和这一领域所涉及的公司直接对话。在活动前, 有兴趣探索这些机会的人可以与公司的人力资源管理部门的代表预约见面。

许多年轻人将寻找建议、提供物流培训或学习课程当做职业生涯中最好的开始。仅仅追求学习课程的传统路线, 然后工作, 现在被视为过于死板。在这里学习和工作结合起来, 这提供了更灵活的模型, 可以成为更有吸引力的选择。VerkehrsRundschau在讲座中旨在给那些这个分支行业有兴趣的人以初步指导意见。该计划揭开了目前有益提供物流高等教育计划的序幕, 帮助年轻人为他们选择合适的课程。并支持和鼓励该行业的新进入者, 物流, 交通运输行业展会多年还提供了强大的招聘平台。参展商可以发布他们目前的开口, 免费, 就业论坛, 在该节目的网站, 让他们获得整个频谱的贸易专业人士参加运输物流。

2014年运输物流展将于5月17-19日在中国上海举行, 2015年运输物流展将于2015年5月5-8日在慕尼黑举行。





# logi trans

Transport Logistics Exhibition

**21-23 November 2013**  
Istanbul

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

Organized by EKO MMI Fair Limited Co.

# eurasia rail

www.eurasiarail.eu

Turkey

ufi  
Approved  
Event

# 2014



**4<sup>th</sup> INTERNATIONAL ROLLING STOCK, INFRASTRUCTURE & LOGISTICS EXHIBITION**

*In conjunction with conferences & seminars...*

# 06-08 MARCH 2014

ifm Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY



Republic of Turkey  
Ministry of Transport, Maritime Affairs  
and Communications



TCDD  
Turkish State Railways



The Union of  
Chambers and Commodity  
Exchanges of Turkey



KOSGEB

THIS FAIR IS ORGANIZED WITH THE PERMISSION OF  
THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY  
IN ACCORDANCE WITH THE LAW NUMBER 5174

**TÜRKEKEL FAIR ORGANIZATION**

for more information:

Phone: +90 (212) 284 23 00

Fax: +90 (212) 278 44 02

contact@eurasiarail.eu





## 第38届TOC CSC欧洲，鹿特丹，荷兰港口讨论选择

集装箱量的增长将带动航运、码头和货主之间的协作解决方案。虽然集装箱航运业可能会担心在不久的将来产生一个潜在的通用率增加(GRI)，但长远而言，明确的是供应链利益相关者将不得不学会如何迎合集装箱量显著增长和较大的船舶，并扩展和丰富供应链。

这是在鹿特丹的阿霍伊举办的第38届TOC集装箱供应链欧洲会议在开幕当天压倒一切的消息。

Emile Hoogsteden, 鹿特丹港主管集装箱、散杂货及物流的副总裁发表了主题演讲, 他指出了港口如何与港口的合作伙伴共同致力于其投资和工作, 以满足未来集装箱量增长的需要。

鹿特丹港最大的码头运营商之一是APM码头。Ben Vree, 欧洲区首席执行官解释说, 在2012年, 全球集装箱吞吐量为6.18亿TEU。随着每年增长6%, 到2017年全球总集装箱吞吐量将达到8.3亿TEU, 2011年和2017年之间同比增长超过40%。

在此背景下, 班轮活动正在发生激动人心的变化。最近, 据宣布三家最大的远洋货轮 - 马士基航运公司、法国达飞和地中海航运将密切合作, 新创建P3网络, 255艘船舶、260万载重吨和29条航道将覆盖三个主要的贸易航线。在此之上, 18,000 TEU船只也已经开始试航。

码头和运营商需要采取的联合以及“点对点”的方法, 来运营港口业务, Anders Lund Kristensen马士基航运公司北欧班轮组运营主管说。

Franck J. Kayser船长, 阿拉伯联合国家轮船公司(UASC)网络运营副总裁指出, 要专注于集装箱码头和航运线之间的合作。关键的一点是, 在今天的环境下码头运营商不得不投入大笔资金、设备和泊位, 而船可以从一个码头自由移动, 但有多个码头提供类似服务。另一方面, 码头的生产率往往急剧波动, 迫使航线生成很多的航期, 维护这些航期生成巨大成本。新合同和共享义务可能会确保操作方法更具成本效益。

无论如何, 这是谁的供应链?

货主和物流专业人才的问题, 是谁真正在TOC集装箱供应链的欧洲供应链中负责。难道真是货主自己拥有, 并控制自己的供应链? 这个看似令人惊讶的问题提出了对港口、内河码头和物流网络的整合, 以提高供应链绩效, 第38届TOC集装箱供应链欧洲会议第二天就此举行了辩论。

然而, “集成供应链”的问题是, 集成, 是什么, Drewry海事咨询的高级顾问David Charles说。目前供应链的多个参与者仍高

度分散。

David Charles说, 内陆运输合作是很重要的, 同样重要的是货物运输的相关数据, 它们组成供应链。最后, 他列出了托运人期望从物流网络中得到的最重要因素。

Tom Tillemans, 全球食品公司亨氏的欧洲物流网络发展部主管, 指出在供应链中的主要利益相关者肯定是最终消费者。

经过一系列在荷兰全国范围会议, 货主同意分享数据流并尝试尽可能填写驳船上的国内国外情况。已经产生了潜在的潜在流动与数据库现在增长到34.5万TEU集装箱量。参与货主的数量由在2013年开始的44增加到年底预计经营的75, 驳船车道数将翻一番, 达到10。

他列举了一些对供应链的发展将有很大影响的因素。一个简单的人口因素是, 有可能是在欧洲的卡车司机到2020年减少20%。这是物流业极为重要的改变。“我们必须现在就采取行动, 不要等到问题来找我们”, 他说。道路增加拥堵, 燃料价格上涨, 越来越重视企业与其社会责任相结合, 现在是时候对未来进行规划和行动。事实上, 他说, 许多货主根本不再等下去, 并会产生他们自己的解决方案。物流和运输行业要赶上这些趋势。

## 第三届中国国际智能电网建设分布式能源及储能技术及设备博览会暨峰会, 北京, 中国

如今, 随着国际经济和社会的发展, 影响电力系统的潜在风险不确定因素已增加。此外, 用户的安全性请求和质量要求上升。电力的发展已经面临着更大的来源压力和环境压力。市场竞争使得电力运营商提高他们的运营效率。发展智能电网已晋升为国家能源发展战略对经济增长的需求。第十二个五年指引表示, 发展智能电网应该根据这些信息, 控制和存储等先进技术。根据国家电网公司公布的智能电网建设的意见, 加速智能电网将分为3个阶段。智能电网建设将需要4万亿元, 从初级阶段到第十二个五年计划期间, 这是领导和推进阶段。2011至2015年的全面建设阶段, 将需要2万亿人民币的投资。基本竣工阶段是2016至2020年, 将需要1.7万亿人民币。

智能电网也将为整个产业链带来了巨大的机遇, 将成为经济增长的引擎。

## 2013年乌克兰敖德萨InterTransport活动

第十二届展览会议InterTransport国际运输周在敖德萨成功举办。同时在敖德萨举办了乌克兰基础设施部长Vladimir Kozak主持的黑海经济合作组织(BECO)国家交通运输部长成员会议。BECO国家——乌克兰、亚美尼亚、保加利亚、土耳其、俄罗斯、摩尔多瓦、格鲁吉亚、阿塞拜疆、希腊、塞尔维亚和埃的元首们参加了国际运输周隆重的开幕仪式以及展览和InterTransport会议。

运输周的第一天, 献给了EWTCA(东西运输走廊协会) “在欧盟东部国家睦邻友好政策的背景下发展波罗的海和黑海地区之间的交通、通讯和交通”论坛。乌克兰、波兰、立陶宛、瑞

士、瑞典、丹麦、爱沙尼亚和其他来自13个国家的约80人代表参加了此次盛会。

InterTransport展览前夕举办了国际黑海和亚速海港口协会 (BASPA) 理事会会议。会议期间,与会者认识与发展多式联运交通渡轮上的信息,讨论BECO有关黑海和区域的立体交通网络的形成项目以及发展渡轮和海上客运邮轮业务的运输网络。“InterTransport”展览今年的参与者前所未有的聚集到一起。展览会使用了两个敖德萨海商务港大厅,开放区面积超过去年面积的30%。

来自EU、EC和乌克兰的代表积极参加了会议和展览。白俄罗斯铁路站接收机引起了展览参观者的极大兴趣。展览观众和参与者的注意力被吸引到俄罗斯最大的集装箱运营商Transkonteiner (俄罗斯铁路)的有趣展位上。火车Viking项目积极参与此专题论述,介绍了其10年经验:在波罗的海-黑海圈建立国际运输走廊。联合运输列车Viking是立陶宛、乌克兰、白俄罗斯和保加利亚铁路共同进行的联合项目。列车经上述地区和波罗的海地区连接到黑海、地中海和里海港口。论坛的参与者强调,合并后的交通列车Viking表现出效率,以及黑海-波罗的海方向的多式联运运输。这列火车的优点和潜力被展示给在场外国运输机构的代表和货主。

在国际运输周InterTransport期间同时举办了国际粮食市场“Agrologistics”运输物流基础设施展。

展会期间举行第十二届国际交通运输网络会议涉及黑海地区、欧洲、亚洲和其他大洲之间的通信网络。

200多名会议代表——来自13个国家的运输分支机构负责人参与了活动,他们向官方国际机构和黑海地区国家祝好,他们也在制定运输人关系如何发展的建议。

第13届国际展览及InterTransport会议将于2014年5月28日至30日举办。



## 第二届Posidonia海洋旅游论坛 (希腊雅典) 希腊、地中海东部和黑海所面临的挑战

来自25个国家的650多名参与者和32家参展商参加了为期两天的第二届Posidonia海洋旅游论坛行业集中对话,论坛取得了伟大成功。

“我们论坛的重要性体现在业界最有影响力的成员的参与,我们发现自己今天的东地中海地位且刚刚开始起飞,并且预期看涨,直到受到金融危机的打击和阿拉伯春季的崛起,”这次活动的组织者,Posidonia展览SA的项目总监Theodore Vokos这样说。“邮轮目前增加供应远东,牺牲本地区的前景,是因为他们都推迟进一步在本地区部署的能力,希腊和东地中海地区需要通过加快发展新兴的后备市场进行补偿,从而重新吸引注意,并刺激经济增长,”Vokos说。

Posidonia海洋旅游论坛还吸引了联合国发展计划署(UNDP)的注意,发展署主持对话活动“黑海发现:在黑海令人兴奋的邮轮目的地”,内容包括讨论黑海目的地Sochi、Trabzon和Constanta对该地区海上旅游增长的作用。

其名单上参展商的快速增长也反映了包括从地中海东部和黑海红海地区目的地的国际呼吁。到目前为止,确定的赞助商包括路易斯邮轮,RINA和的迪拜海城市管理局,通过提升这个活动来推动迪拜提供海上旅游行业新的服务和设施。

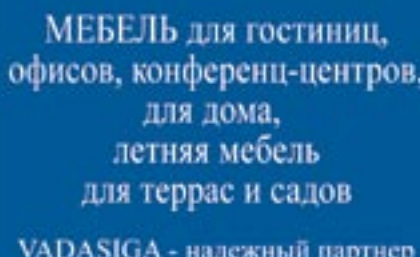
第二天的重点是游艇和客运运输部门,在开幕式上,他们讨论了希腊商业游艇行业的状态,包括希腊政府沿海检查的意愿和愿意遵循一个更加开放的框架。

根据最近由希腊航运商会进行的一项研究,希腊巡航和游艇行业相结合的潜力,创造超过40,000个新的就业机会。单靠邮轮家用移植政策的全面铺开,可以添加到希腊经济的年收入超过10亿欧元。

在欧洲层面上,MSC邮轮公司首席执行官、欧洲邮轮理事会发言人以及第一届Posidonia海洋旅游论坛副主席Pierfrancesco Vago的话很好地说明了这一点:“我们不断重复对经济的影响产生令人印象深刻的数字,仅在2011年的数字:产生的367亿欧元的商品和服务价值,游客超过600万人次;期间邮轮全年欢迎游客和机组人员访问250个港口城市花费35亿欧元。最后,但肯定不是最不重要的是,为整个欧洲创造超过315,000个就业机会,考虑到其他部门的失业水平,这是一个相当了不起的结果。”

第三届活动已经定在2015年5月举行。





МЕБЕЛЬ для гостиниц,  
офисов, конференц-центров,  
для дома,  
летняя мебель  
для террас и садов

VADASIGA - надежный партнер



10th ANNIVERSARY UZBEKISTAN  
INTERNATIONAL EXHIBITION FOR

**TRANSPORT & LOGISTICS**

12-14 NOVEMBER 2013  
Tashkent, Uzbekistan



ITE Uzbekistan  
50a, Mustaqillik Ave., Tashkent, 100000, Uzbekistan  
Tel: +998 711 113 01 80, Fax: +998 711 237 22 72  
E-mail: [transuz@ite-uzbekistan.uz](mailto:transuz@ite-uzbekistan.uz)





Promote the Global Smart Grid's Consensus  
Drive the World Energy's Safe Development

## The 4<sup>th</sup> China International Smart Grid Construction Technology and Equipment Expo

2014 Global Smart Grid (China) Summit

## The 4th China International Distributed Energy and Energy Storage Technology Summit

Date: March 31st - April 2nd , 2014

Venue: China National Convention Center • Beijing

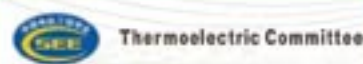
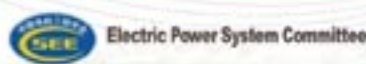
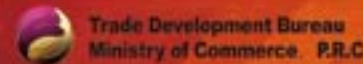
### Highlight:

Attract Several Nations Pavilions  
Top-level Global Summit & Forum

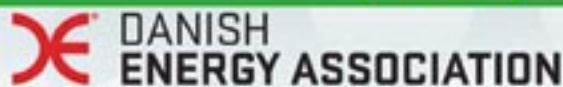
Gather Global Well-known Expertises  
Large -Scale Expo: 22,000  $m^2$

Focus on Industry Development Hots

### Who Organize ?



### Who Support ?



Contact Organizing Committee:

Mr. Frank Li

MP: 13717678466

Tel: +86-10-52011150

Fax: +86-10-52096866

E-mail: frankli@devis-expo.com

Website: <http://www.cigee-expo.com>



# ВЫЗОВЫ

**Нормативные  
документы вызывают  
смешанные чувства**

ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЕ ГРУЗОВ:  
ФАКТЫ И ТЕНДЕНЦИИ

## Iššūkiai

**Norminiai EK  
dokumentai kelia  
mišrius jausmus**

KROVINIŲ PERSKIRSTYMAS:  
FAKTAI IR TENDENCIJOS

## Location: Budapest Congress Center

The Budapest Congress  
Center provides the  
largest, most modern  
congress and meeting  
facility in Hungary.



## INTERNATIONAL CONFERENCE

On behalf of all Hungarian professionals committed to the cause of railway, we cordially invite you to Budapest, to a large scale exchange of experiences and joint deliberations on the present of railway transportation, in order to foster its future.

### The objective of the conference

This is a series of biannual professional conferences to be organized every odd year with a focus on practical matters in order to provide a forum for an exchange of views between different professional fields of railway infrastructure, for the discussion of practical issues and for presenting novel innovative developments, tools and methods.

The professional program of the conference is defined in terms of the following topics:

- Trends in transport policy; strategy; regulatory environment and economic challenges of railway infrastructure development
- Development of Railway Infrastructure, new Technologies
- Interoperability, automation and signalling systems, modern control and dispatch
- Traction power supply
- Risks and safety

Infrastructure operators from Hungary and abroad, industrial partners, researchers and theoretical and practical experts are all most welcome to the conference.



Prof. Dr. Géza Tarnai  
Department of Control and Vehicle Systems,  
Budapest University of Technology and Economics  
Chairman of the Program Committee

### Language

The official language of the conference is English.

Throughout the 3 days, the simultaneous Hungarian interpretation will be provided.

If required, interpreters will be available in other languages as well.

### Media Partners

[www.innorail2013.org](http://www.innorail2013.org)





### Program

The program is composed by the Program Committee chaired by Prof. Dr. Géza Tarnai.

### Highlights from the program

**Trends in transport policy; strategy; regulatory environment and economic challenges of railway infrastructure development**

**Patricio Grillo** (Deputy Head of Unit Single European Railway Area, European Commission, DG MOVE) Technology as a tool for a Single European Railway Area

**Hans Günther Karsten** (Director of Rail System, International Union of Railways, UIC)

**Philippe Citroen** (Director General, Association of the European Rail Industry, UNIFE) Innovation in Rail to meet Europe's transportation targets

**Róbert Esik** (Managing Director, Nokia Siemens Networks, H) Possible use of GSM-R systems in rail transport

**Jürg Lütcher - Dr. Peter Füglistaler** (Head of the Mechanical Unit of the Federal Office of Transport FOT, Bundesamt f. Verkehr, CH) The most important principles of the ETCS regulated and the technical frames of the feasibility of the required terms of references

**Ralf Schweinsberg** (Vice President of EBA, Eisenbahn-Bundesamt, D) Utilization of the up-to-date technical developments by the German railway transport and the role of the EBA in this process

**Alvaro Fumí** (Head of the Railway Research Institute of IRI, IRI, S) Project preparation and risk assessment when constructing and placing into service the high speed railway systems

### ALSTOM Transport S.A.

**Dr. Zoltán Zábóri** (Head of Department of Office Management Department, Hungarian Intellectual Property Office, H) The Observation of the Development of Guided Transport System the Light of Intellectual Property

### Development of Railway Infrastructure, new Technologies

**Dr. Bernhard Knoll** (Head of Superstructure Department ÖBB, A) Technical Challenges and Solutions For High-Speed Tracks in Austria

### Participation

During InnoRail 2013, you and your company will have the opportunity to meet strategically important professionals where you can widen your international network of contacts.

Early registration fee (until June 30<sup>th</sup>): 386 EUR + 27% VAT

Early student registration fee (until June 30<sup>th</sup>): 228 EUR + 27% VAT

### Sponsorship

As sponsor, we offer you numerous opportunities to reach out to a wide target audience. Gain an advantage from the offers of various conference sponsor packages where everyone can find the most adequate.

### Exhibitions

Parallel to the three days innovative conference, a 600 m<sup>2</sup> exhibition will also be organized at the conference venue, thus elevating the professional standing of the event. You have the opportunity to rent exhibition stands varying between 6 and 18 m<sup>2</sup>.

**Deadline for exhibition application: July 31, 2013**

On October 29<sup>th</sup>, the second day of the event, an afternoon visit is organized to the Hungarian Railway Museum where vehicles, large pieces of machinery and signaling equipment can be exhibited. In the evening, a banquet will be organized here.

### Find all the latest information

Keep yourself updated by following the latest information on our website at [www.innorail2013.org](http://www.innorail2013.org)

### Conference Secretary

#### Balázs Andó

E-mail: [balazs.ando@innorail2013.org](mailto:balazs.ando@innorail2013.org)

Mobile: +36 30 5772439

### Organizing partners

#### Diamond Congress Ltd.

H-1255 Budapest, P.O.B. 48

Phone: +36 1 2250210

Fax: +36 1 2012680

E-mail: [diamond@diamond-congress.hu](mailto:diamond@diamond-congress.hu)

Website: [www.diamond-congress.hu](http://www.diamond-congress.hu)

**Prof. Coenrad Esveld** (Esveld Consulting Services BV, NL) Modern railway superstructure, reduction of noise and vibration

**János Béll** (Managing Director, MÁV Zrt, H) Diagnostic based planning of track maintenance

**Prof. Dr. Peter Velt** (TU Graz, A) Track Quality - Luxury or Necessity

**Winfried Bötterling** (VOSSLOH Fastening Systems GmbH, D)

New development and testing of rail fastenings and components on the example of W 30 HH for 42 to axle load and new dowel/screw solutions

**Dr. Amy de Man** (System Development Manager, Edilon-Seda BV, NL) Edilon rail fastening systems on railway bridges

**Rainer Werrty** (Plasser & Theurer, A) Maschinelle Durchbearbeitung des Unterbaus und des Gleises

**Rene Feuler** (Technical Business Unit Manager, STRABAG AG, A) Rail milling services and products

**Sergej Ushakov - László Lőkös** (APATECH Russia, RU - MÁV Zrt, H) Polymer composites in the field of civil engineering

Interoperability, automation and signalling systems, modern control and dispatch

**Prof. Dr. Eckehardt Schneider** (Director, TU Braunschweig, D) Analysis of Risk Mass Data and Feedback to Safety Target Determination

**Prof. Dr. Karsten Lemmer** (Director, DUR Braunschweig, D) Sensors-Data-Information-Decisions: Generating Additional Benefits for Railway Operation and Automation

**Dr. Andreas Schöbel** (Ass. Prof., TU Wien, A) Wayside train monitoring systems for derailment prevention

**Dr. Marc Antoni** (Head of Dept., SNCF Infrastructure, F) Modernization tools for asset management by SNCF Infrastructure - Track and signaling

**Zsolt Novák - Péter Tóth** (Signalling experts, MÁV Zrt, H) Interlocking / RBC interface - Functional questions

**Ferenc Sörös** (CIO, Polan Zrt, H) Profisigma (transmitter device for safety-related data)

**Nazef Horváth** (Managing Director, Műzer Automatika Kft., H) MA railway developments (highly-press. MA hydraulic point machine family)

**Dr. László Ludvig** (Director, Siemens Hungary, H) Siemens signalling developments for Hungary

**Hannes Boyer** (Marketing and Sales Director, Thalys Austria, A) ETCS Level 2 and Electronic interlocking deployment in Hungary

**Dr. István Hérvák** (Managing Director, Triadyns Kft., H) BEST Simulation in Europe

### Traction power supply

**Prof. Dr. György Vargó - L. Bodnár** (BME VET, H) Energy efficiency analysis of traction power systems

**Maciej Korbas** (PLABB PRU DC Wayside, PL) Energy efficiency in traction

### Risks and safety

**Prof. Dr. Jens Brabant** (Siemens, TU Braunschweig, D) A Proposal for an IT Security Framework for Railway Automation

**Dr. Roman Slovák** (Bundesamt f. Verkehr, CH) Risk Management at the Swiss Federal Office of Transport

**Alan Bell** (Head of Legislative Development, Office of Rail Regulation, UK) Risk analysis and the methods of the risk management of the railway transport in UK

### Call for poster presentation

Organizers invite speakers to submit proposals in the following scientific topics:

- Trends in transport policy; strategy; regulatory environment and economic challenges of railway infrastructure development
- Development of Railway Infrastructure, new Technologies
- Interoperability, automation and signalling systems, modern control and dispatch
- Traction power supply
- Risks and safety

Abstracts of presentations should be uploaded via the website of the conference.

### Important deadlines

Submission of abstracts: **June 17, 2013**

Confirmation of presentations: **June 20, 2013**

Early bid registration: **June 30, 2013**

### Sponsors



**STRABAG**



Tarptautinis verslo žurnalas  
JŪRA MOPE SEA  
ISSN 1392-7825

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

**Bendrovės direktorė ir  
vyriausioji redaktorė**  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Tel.: + 370 610 11399, + 370 46 365602  
El. paštas: editor@jura.lt

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

**Dizainerė**  
Ingrida Ramanauskienė

**Vertėjai**  
Audronė Paulauskienė,  
Margarita Ignačkova,  
Betty Chen

**Korektoriai-stilistai**  
Regina Tutinienė,  
Jelena Listopad

**Žurnalo atstovybės:**

**Lietuvoje, Vilniuje**  
Liana Mogišaitė  
Te. + 370 620 71030  
El. paštas liana@jura.lt

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

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

**Kazachstane, Almatoje**  
Svetlana Maslenikova  
El. paštas sales@tlnika.kz

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

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

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

**Kanadoje, Vankuveryje**  
Aleksandras Galunenka  
450-1050 Alberni St., Vancouver, BC,  
V6E 1A3, Canada  
alex.galunenka@canadiancollege.com

**Šį numerį iliustravo**  
V. Karaciejus, E. Valeckas, V. Kuklierius,  
D. Sellenraad.  
Žurnale panaudotos parodų organizatorių,  
KWJUD ir „Marine Photobank“ nuotraukos.

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

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

Tiražas 6 000 egz.

**46 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ**  
Вызовы  
**LEIDĖJOS ŽODIS**  
Iššūkiai

**48 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ  
ИНТЕРВЬЮ**  
Задачи  
для Балтийских портов  
**ĮŠKIRTINIS INTERVIU**  
Baltijos uostų uždaviniai

**50 ЕВРОПЕЙСКИЕ ПОРТЫ**  
Нормативные  
документы вызывают  
смешанные чувства  
**EUROPOS UOSTAI**  
Norminiai EK dokumentai  
kelia mišrius jausmus

**55 Больше кранов**  
Балткрана для  
Белоруссии  
Daugiau „Baltkran“ kranų  
Baltarusijai



**56 ТОЧКА ЗРЕНИЯ**  
Перераспределение  
грузов: факты и  
тенденции  
**POŽIŪRIS**  
Krovinių perskirstymas:  
faktai ir tendencijos

**60 В СТИВИДОРНЫХ  
КОМПАНИЯХ**  
Причалы KLASCO  
открыли новый этап  
развития  
**KROVOS KOMPANIJOSE**  
KLASCO krantinės atvėrė  
naują raidos etapą



**64 ТОЧКА ЗРЕНИЯ**  
Особенности  
параметров  
привлекательности  
(для инвесторов)  
**POŽIŪRIS**  
Patrauklumo ypatumai  
investuotojams



**68 ОКЕАН**  
Саммит по  
устойчивому  
освоению океана  
призывает к более  
тесной интеграции в  
освоении Арктики  
**VANDENYNAS**  
Viršūnių susitikimas  
tvaraus vandenyno  
eksploatavimo  
klaušimais skatina  
glaudesnę integraciją  
Arktikoje



**72 МЕЖДУНАРОДНЫЕ  
МЕРОПРИЯТИЯ**  
«Transport logistic  
2013»  
(Мюнхен, Германия)



«TOC CSC Europe»  
(Роттердам,  
Нидерланды)

«3-я Китайская  
международная  
выставка и саммит  
технологий и  
оборудования для  
распределения и  
хранения»  
(Пекин, Китай)

«Интер-ТРАНСПОРТ  
2013»  
(Одесса, Украина)

2-й форум  
«Posidonia Sea Tourism»  
(Афины, Греция)

**77 TARPTAUTINIAI  
RENGINIAI**  
„Transport logistic 2013“  
(Miunchenas, Vokietija)

„TOC Europe“  
(Roterdamas,  
Nyderlandai)

„3-ioji tarptautinė Kinijos  
statybos, energetikos,  
sandėliavimo  
technologijų ir įrangos  
paroda ir konferencija“  
(Pekinas, Kinija)

„InterTransport-2013“  
(Odesa, Ukraina)



2-asis forumas  
„Posidonia Sea Tourism“  
(Atėnai, Graikija)





# ВЫЗОВЫ

Некоторые слова зачастую определяют суть эпохи и устремлений людей. В последнее время в иерархии слов господствует «вызов». Представители разных сфер, большие и малые структуры постоянно борются с вызовами. Одни придумывают их сами, как, к примеру, китайцы, которые недавно приступили к строительству в городе Чанша на юге Китая самого высокого в мире 834-метрового небоскреба и в будущем году собираются его достроить. Тем самым они лишат этого титула недолго радовавшегося ему Дубай, который украшает 828-метровое сооружение «Бурдж Халифа». Другим жизнь сама подбрасывает вызовы.

Вероятно, в пространстве особо активного употребления это слово тридцать лет назад выпустило НАСА вместе с шаттлом «Челленджер» (англ. challenger – бросающий вызов).

Стоивший свыше 5 миллиардов долларов США, американский космический челнок «Челленджер» с 1983 года произвел девять успешных полетов, а 28 января 1986 года, в десятый раз оторвавшись от Земли, на 73-й секунде полета взорвался над Атлантическим океаном и сгорел со всеми семью членами экипажа, среди которых была и женщина, учительница Криста Маколифф, участвовавшая в инициированном в 1984 году президентом США Рональдом Рейганом проекте «Учитель в космосе». Из более чем 11 тысяч подавших заявки на участие в программе американских учителей этот невероятный вызов выпал на долю Кристи Маколифф, простой учительницы из Нью-Гэмпшира, вписав ее имя в историю астронавтики.

Однако было бы совершенно несправедливо полагать, что эра вызовов началась с изучения космических просторов.

Более 140 лет назад британские ученые бросили вызов океанским глубинам, а британский военный корабль «Челленджер» и научная экспедиция под руководством профессора естествознания Эдинбургского университета Чарльза Томсона провели первые исследования глубоководных областей. Собранный в ходе исследований материала хватило, чтобы комиссия ученых из разных стран трудилась в течение почти двадцати лет, пока не подготовила отчет в пятидесяти томах на почти трехстах тысячах страниц с таким же количеством иллюстраций. Начатые 30 декабря 1872 года исследования океанских глубин считаются началом современной океанографии.

Отдавая дань заслугам исследователей глубин, американские астронавты назвали космический корабль тем же именем – «Челленджер».

Поиски вызовов можно смело продолжать, отправляясь все дальше в прошлое - хотя бы Королевского морского флота той же Великобритании, в котором насчитывалось восемь кораблей «Челленджер». Они в разных океанах мира, начиная с 1806 и кончая 1993 годом, выполняли достаточно важные миссии, чтобы оправдать данное им имя.

Но вернемся в наши дни. Какие вызовы мы впишем в историю двадцать первого века?

Эту тему недавно рассматривали представители морского туристического форума стран Средиземноморья, собравшиеся в столице Греции Афинах.

О вызовах Балтийским портам в новых рыночных условиях готовы дискутировать представители этих портов на предстоящей в начале сентября в литовском портовом городе Клайпеде конференции Организации Балтийских портов.

Можно предположить, что кроме вопросов, которые порты называют вызовами, объектом разговоров станет и новый Регламент портов, утвержденный в июле с.г. Европарламентом и Советом Европы и, по словам вице-президента Еврокомиссии Сиима Калласа, вызвавший различные чувства и оценки.

И неудивительно, ведь Европа является одним из регионов мира, обладающим наибольшим количеством портов. В странах Евросоюза действует более 1200 коммерческих морских портов, а общая протяженность побережья составляет около 70 тысяч километров. 96 % всех обрабатываемых в портах ЕС грузов и 93% всех обслуживаемых пассажиров транзитом перевозятся через 319 морских портов, входящих в трансъевропейскую транспортную сеть (TEN-T).

Комиссия утверждает, что цель регламента – помочь в обеспечении большей эффективности и слаженности сети TEN-T: создать систему, с применением которой улучшится производительность всех портов, а сами порты смогут легче приспосабливаться к переменам в сферах транспорта и логистики.

Порты TEN-T должны помочь в развитии каботажного судоходства как одного из звеньев мультимодальных перевозок и таким образом добиваться гармоничности всех видов транспорта, что является одной из основных целей транспортной политики, указанных в Белой книге, а также осуществления стратегии «Еурога 2020», основанной на эффективном использовании ресурсов и поощряющей рост объемов грузоперевозки и торговли.

В ходе подготовки регламента все заинтересованные стороны подчеркнули, что в портах Евросоюза необходимо обеспечить финансовую прозрачность, стабильные и честные условия конкуренции между портами и внутри них с благоприятными для бизнеса обстоятельствами, развивать социальный диалог. Основной принцип стратегии ЕС – без необходимости не вмешиваться в работу хорошо действующих портов, а в хуже работающих портах внедрять положительный опыт и рациональные модели развития с учетом их разнообразия и конкретных обстоятельств.

Кто осмелится утверждать, что поставленные задачи не достойны звания вызовов?

Искренне ваша -  
Зита Таллат-Кялшайте,  
издатель журнала





# IŠŠŪKIAI

Tam tikri žodžiai dažnai apibrėžia epochos esmę ir žmonių siekius. Pastaruoju metu žodžių hierarchijoje karaliauja „iššūkis“. Įvairių sričių atstovai, didelės ir mažos struktūros nuolat kaunasi su iššūkiu. Vieni juos susigalvoja patys, kaip, pavyzdžiui, kinai, neseniai Čangša mieste Kinijos pietuose pradėję statyti, o kitamet ketinantys baigti aukščiausią pasaulyje 834 metrų dangoraižį ir atimti šį titulą iš neilgai juo tesidžiaugusio Dubajaus, kurį puošia 828 metrų aukščio „Burj Khalifa“ statinys. Kitiems pats gyvenimas pamėtėja iššūkių.

Tikėtina, kad itin aktyviam vartojimui šį žodį į erdvę prieš trisdešimt metų paleido NASA kartu su erdvėlaiviu „Challenger“ (metantis iššūkių).

Daugiau nei penkis milijardus dolerių kainavęs amerikiečių kosminis laivas „Challenger“ nuo 1983 metų atliko devynis sėkmingus skrydžius, o 1986-ųjų sausio 28-ąją, dešimtąjį kartą atsiplešęs nuo žemės, septyniolikos sekundžių sekundę sprogo virš Atlanto vandenyno ir sudegė su visais septyniais įgulos nariais, tarp kurių buvo ir viena moteris, mokytoja Krista Makolif, dalyvavusi JAV prezidento Ronaldo Reigano 1984 metais inspiruotame projekte „Mokytojai erdvėje“. Iš daugiau nei vienuolikos tūkstančių programoje užsiregistravusių Amerikos mokytojų šis nepaprastas iššūkis teko Kristai Makolif, paprastos mokytojos iš Naujojo Hempšyro vardą įrašęs į astronautikos istoriją.

Tačiau būtų visiškai neteisinga manyti, kad iššūkių era prasidėjo nuo erdvių tyrinėjimo.

Prieš daugiau nei 140 metų Didžiosios Britanijos mokslininkai metė iššūkį vandenyno gelmėms, o britų karo laivas „Challenger“ ir Edinburgo universiteto gamtos mokslų profesoriaus Čarlo Tomsono vadovaujama mokslininkų ekspedicija atliko pirmuosius vandenyno gelmių tyrimus, kurių metu surinktos medžiagos pakako, kad įvairių šalių mokslininkų komisija darbuotųsi beveik dvidešimt metų, kol parengė penkiasdešimties tomų beveik trijų šimtų tūkstančių puslapių ataskaitą su tiek pat iliustracijų. „Challenger“ laivo ekspedicijos 1872 gruodžio 30 dieną pradėti vandenyno gelmių tyrimai laikomi šiuolaikinės okeanografijos pradžia.



Pagerbdami gelmių tyrinėtojų nuopelnus, JAV astronautai erdvėlaivį pavadino tuo pačiu „Challenger“ vardu.

Iššūkių paieškas galima tęsti keliaujant dar toliau į praeitį, kad ir Didžiosios Britanijos Karališkojo jūrų laivyno, turėjusio net aštuonis „Challenger“ laivus, kurie įvairiuose pasaulio vandenynuose, pradedant 1806 ir baigiant 1993 metais, atliko pakankamai svarbias misijas, kad pateisintų jiems duotą vardą.

Betgi grįžkime į dabartį. Kokius iššūkius mes įrašysime į dvidešimt pirmojo amžiaus istoriją?

Šią temą neseniai nagrinėjo Graikijos sostinėje Atėnuose susirinkę Viduržemio jūros šalių jūrų turizmo forumo atstovai.

Apie iššūkius Baltijos uostams naujomis rinkos sąlygomis pasiryžę diskutuoti šių uostų atstovai rugsėjo pradžioje Lietuvos uostamiestyje Klaipėdoje vyksiančioje BPO konferencijoje.

Galima numanyti, kad, be dalykų, kuriuos uostai įvardija kaip iššūkius, pokalbių objektu bus ir Europos Parlamento bei Tarybos liepos mėnesį patvirtintas naujasis uostų Reglamentas, anot Europos Komisijos viceprezidento Simo Kalo, sukėlęs įvairių jausmų bei vertinimų.

Ir nenuostabu, juk Europa yra vienas iš daugiausia uostų turinčių pasaulio regionų. Europos Sąjungos šalyse veikia daugiau kaip 1200 komercinių jūrų uostų, o bendras pakrantės ilgis siekia maždaug 70 tūkstančių kilometrų. 96 procentai visų ES uostuose apdorojamų krovinių ir 93 procentai visų aptarnaujamų keleivių tranzitu pervežama per 319 jūrų uostų, įeinančių į transeuropinį transporto tinką (TEN-T).

Komisija teigia, jog Reglamento tikslas – padėti užtikrinti, kad TEN-T tinklas būtų efektyvesnis ir darnesnis: sukurti sistemą, kurią taikant pagerėtų visų uostų našumas, o patys uostai galėtų lengviau prisitaikyti prie transporto ir logistikos pokyčių.

TEN-T uostai turi padėti plėtoti trumpųjų nuotolių laivybą kaip vieną iš įvairiarūšio vežimo grandžių ir taip siekti transporto darnos, kas yra vienas iš pagrindinių „Baltojoje knygoje“ nurodomų transporto politikos tikslų, bei įgyvendinti efektyviu išteklių naudojimu grindžiamą strategiją „Europa 2020“, skatinančią krovinių gabenimo ir prekybos augimą.

Rengiant Reglamentą visos suinteresuotos šalys pabrėžė, kad Europos Sąjungos uostuose būtina užtikrinti finansinį skaidrumą, stabilias ir sąžiningas konkurencijos tarp uostų ir jų viduje sąlygas su verslui palankiomis aplinkybėmis, vystyti socialinį dialogą. Pagrindinis ES strategijos principas – be reikalo nesikišti į gerai veikiančių uostų darbą, o prasčiau veikiančioms uostams padėti įdiegti gerą patirtį ir racionalius valdymo modelius, atsižvelgiant į jų įvairovę ir į konkrečias aplinkybes.

Kas drįstų teigti, kad keliami uždaviniai neverti iššūkių vardo?

Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Žurnalo leidėja



# Задачи для Балтийских портов



**5–6 сентября в Клайпеде проходит конференция Балтийских портов «Вызовы для Балтийских портов в будущих рыночных условиях».** Организация Балтийских портов (ВРО) была учреждена 10 октября 1991 г. в Копенгагене вскоре после падения Берлинской стены и распада Советского Союза. Целью ее создания стали организация сотрудничества Балтийских портов и их совместимость на мировом рынке. Накануне конференции мы говорим с генеральным секретарем ВРО **БОГДАНОМ ОЛДАКОВСКИ** о том, как организации, которая существует уже третий десяток лет, удастся достигнуть этих целей.

– Господин Олдаковски, с какими проблемами сталкиваются Балтийские порты сегодня? Как вместе с этим изменяется деятельность ВРО по сравнению с периодом, когда она была учреждена?

ВРО была учреждена 22 года назад сразу после краха коммунизма. Главной целью организации было создание моста между Скандинавией и Балтийскими портами в южной части Балтики. В те времена деятельность ВРО фокусировалась на передаче портовых ноу-хау от высоко развитых портов портам Польши, Литвы, Латвии, Эстонии, России, Восточной Германии, которым посчастливилось получить современные технологии и управленческие навыки. Те времена уже прошли. Сейчас ВРО обращает больше внимания на вопросы конкурентоспособности во всем Балтийском регионе. Здесь вводятся экологические стандарты, и большим вопросом для портов и морского транспорта является совмещение возможности решения данной проблемы с сохранением конкурентоспособности. ВРО также обращает внимание на правила и политику ЕС лоббировать Балтийские порты, соблюдая принцип: «одинаковые правила должны применяться во всем ЕС».

– Балтийское море является одной из самых важных линий связи, где главные транспортные коридоры привлекают грузовые потоки из Азии, Европы и других континентов. Между Балтийскими портами идет жесткая конкурентная борьба за эти грузы. Какое место занимает в этой борьбе сотрудничество? Возможно ли оно здесь?

– Конкуренция между портами – натуральное явление, но, конечно, здесь присутствует несколько общих для Балтийских портов целей. Многие Балтийские порты получают выгоду от перевозки груза в/из России и даже в/из более дальних рынков в Азии. Таким образом, важно позиционировать Балтику как «морское шоссе» и показать, что Балтийские порты в целом предлагают конкурентные логистические решения для грузов, переправляемых между этими рынками.

– ВРО объединяет более 40 крупнейших портов, расположенных в регионе Балтийского моря, включая российские порты. Долгое время Балтийские порты занимались транспортировкой российских грузов или грузов, транспортируемых через Россию в Европу. Но несколько лет назад Россия приняла кардинальное решение – транспортировать свои грузы через российские порты. Какое влияние это произвело на стивидорные результаты Балтийских портов и атмосферу сотрудничества портов- членов ВРО?

– В принципе, мы не комментируем политику и политические решения стран, где располагаются Балтийские порты. Россия является огромным рынком, и большое количество грузов транспортируется в/из России не только через российские порты.

– Мы могли бы рассмотреть тот факт как необдуманное совпадение, что в то же время, 5-6 сентября, когда будет проходить конференция ВРО в Клайпеде, в соседнем Калининграде пройдет форум Балтийского транспорта. Не было бы лучше для участников обоих мероприятий выслушать идеи друг друга и составить планы на будущее Балтийских портов вместе?

– Извините, но я не буду комментировать этот вопрос...

– На церемонии открытия конференции «Вызовы для Балтийских портов в будущих рыночных условиях» ожидается специальная речь министра транспорта Белоруссии Анатолия Сивака. Это подчеркивает особый статус Беларуси в Организации Балтийских портов, хотя эта страна не имеет выхода к морю. Какую роль играет Белоруссия в деятельности ВРО?

– Белоруссия является важным рынком для некоторых Балтийских портов, в особенности для порта Клайпеда. Принимая во внимание тот факт, что конференция ВРО будет проходить в Литве, соседствующей с Белоруссией, мы подумали, что было бы хорошо узнать о транспортной политике Белоруссии. Не имея выхода к морю, она должна обслуживаться внешними портами, и я уверен, что Балтийские порты предложат белорусским компаниям услуги высокого уровня.

– Спасибо за беседу. ■



# Baltijos uostų uždaviniai



Rugsėjo 5-6 dienomis Klaipėdoje vyksta Baltijos uostų konferencija „Baltijos uostų iššūkiai naujomis rinkos sąlygomis“.

Baltijos uostų organizacija (BPO) įkurta 1991 metų spalio 10 d. Kopenhagoje netrukus po Berlyno sienos nugriovimo ir Tarybų Sąjungos iširimo. Organizacijos tikslas buvo skatinti Baltijos uostų bendradarbiavimą ir didinti jų konkurencingumą pasaulinėje rinkoje. Kaip organizacijai, įkopusiai į trečiąjį dešimtmetį, sekasi įgyvendinti šiuos tikslus konferencijos išvakarėse kalbamės su BPO generaliniu sekretoriumi Bogdanu Oldakovskiu (Bogdan OŁDAKOWSKI).

– Pone Oldakovski, su kokiais iššūkiais šiandien susiduria Baltijos uostai? Kaip ryšium su tuo keičiasi BPO veikla, palyginti su laikotarpiu, kai ji buvo įkurta?

– BPO buvo įkurta prieš 22 metus iš karto po komunizmo žlugimo. Pagrindinis organizacijos tikslas buvo nutiesti tiltą tarp Skandinavijos ir Baltijos uostų pietinėje Baltijos dalyje. Tais laikais BPO veikla buvo orientuota į išsivysčiusių uostų patirties perdavimą Lenkijos, Lietuvos, Latvijos, Estijos, Rusijos, Rytų Vokietijos uostams, kuriems pasisekė gauti modernių technologijų ir valdymo įgūdžių. Tie laikai jau praėjo. Dabar BPO daug dėmesio skiria konkurencingumui visame Baltijos regione. Čia įvedami ekologijos standartai, ir uostams bei jūrų transportui labai svarbu suderinti šios problemos sprendimo galimybes su konkurencingumo išsaugojimu. BPO taip pat atkreipia dėmesį į ES taisykles ir politiką lobuoti Baltijos uostus, prisilaikant principo: „vienodos taisyklės turi būti taikomos visoje Europos Sąjungoje“.

– Baltijos jūra yra viena iš svarbiausių jungčių, kur susitinka pagrindiniai transporto koridoriai su savo krovinių srautais iš Azijos ir Europos bei kitų žemynų. Dėl šių krovinių tarp Baltijos uostų vyksta įnirtinga konkurencinė kova. Kokią vietą šioje kovoje užima bendradarbiavimas? Ar jis įmanomas?

– Uostų konkurencija – natūralus reiškinys, bet, žinoma, yra daug bendrų dalykų, Baltijos uostams keliami bendri tikslai. Daugeliui Baltijos uostų naudinga, kad per juos gabenami kroviniai į Rusiją ir iš Rusijos ir net iš Azijos bei tolesnių rinkų ir į tas pačias rinkas Azijoje. Todėl svarbu skatinti Baltijoje „jūros greitkelius“ ir parodyti, kad Baltijos uostai gali pasiūlyti konkurencingus logistikos sprendimus tarp šių rinkų gabenamiems kroviniams.

– BPO jungia daugiau kaip 40 didžiųjų uostų, esančių Baltijos jūros regione, įskaitant ir Rusijos uostus. Ilgą laiką Baltijos uostai „maitinosi“ Rusijos arba per ją į Europą gabenamais kroviniams. Tačiau prieš kelerius metus Rusija priėmė kardinalų sprendimą – savo krovinius gabenti per Rusijos uostus. Kokios įtakos tai turėjo Baltijos uostų krovos rezultatams ir uostų BPO narių bendradarbiavimo atmosferai?

– Mes iš principo nekomentuojame šalių, kuriose įsikūrę Baltijos uostai, politikos ir politinių sprendimų. Rusija yra didžiulė rinka, ir daug krovinių transportuojama į Rusiją ir iš jos ne tik per Rusijos uostus.

– Turbūt tik neapgalvotus sutapimus reikėtų laikyti faktą, kad tomis pačiomis rugsėjo 5-6 dienomis Klaipėdoje vyksta Baltijos uostų konferencija, o kaimyniniame Kaliningrade – Baltijos transporto forumas. Galbūt abiejų renginių dalyviams būtų buvę pravartu ir naudinga išgirsti vieniems kitų mintis ir Baltijos uostų ateitį projektuoti drauge?

– Atleiskite, nekomentuosiu šio klausimo...

– Konferencijos „Baltijos uostų iššūkiai būsimomis rinkos sąlygomis“ atidaryme laukiama specialios Baltarusijos transporto ministro Anatolijaus Sivako kalbos. Tai pabrėžia ypatingą Baltarusijos statusą Baltijos uostų organizacijoje, nors ši šalis neturį išėjimo į jūrą. Kokį vaidmenį vaidina Baltarusija Baltijos uostų ir BPO veikloje?

– Baltarusija yra svarbi rinka kai kuriems Baltijos uostams, ypač Klaipėdos uostui. Turint galvoje tą faktą, kad BPO konferencija vyks Lietuvoje, kuri yra Baltarusijos kaimynė, pagalvojome, kad būtų gerai sužinoti apie Baltarusijos transporto politiką. Neturėdama išėjimo prie jūros, ji turi būti aptarnaujama kitų šalių uostuose, ir esu įsitikinęs, kad Baltijos uostai pasiūlys Baltarusijos kompanijoms aukšto lygio paslaugas.

– Dėkojame už pokalbį. ■



## Нормативные документы вызывают смешанные чувства

**В конце мая ESPO провел 10-ю ежегодную конференцию в Варне (Болгария). Ключевыми аспектами на ней стали дебаты на тему новой портовой политики регулирования и связи Еврокомиссии.**

**Вице-президент комиссии Сийм Каллас присутствовал в Варне для представления предложений.**



Генеральный секретарь ESPO  
Патрик Верховен



Вице-президент Еврокомиссии  
Сийм Каллас

«Мы прослушали и подробно проконсультировались с ESPO, его независимыми членами и портовой индустрией. Я убежден, что мы нашли разумное соотношение между желаниями множества вовлеченных сторон. Вы увидите отражение нашей работы в предложении, которое получило полную поддержку Еврокомиссии», – сказал Сийм Каллас.

«Европейские порты, несомненно, пережили несколько тяжелых лет. Но даже со скромными предпосылками роста объемы портовых грузов должны возрасти более чем наполовину к 2030 году. Почти наверняка это станет причиной полной занятости.

Чем больше грузов будет проходить через порты, тем больше мы будем стараться убрать грузовики с дорог и увеличить фидерные перевозки как более чистую транспортную альтернативу.

Однако, поскольку мы желаем роста и спроса, мы также должны задаться вопросом, куда это приведет сотни европейских портов. Они столкнутся с большими проблемами, например, с результатом деятельности, инвестиционными потребностями, устойчивым развитием, трудовыми ресурсами.

Пока Европа является домом для лучших в мире портовых сооружений, прибыльность и результат деятельности очень изменчивы, что является следствием несомненного разногласия ЕС. Взять, к примеру, Роттердам, Антверпен и Гамбург, которые пере-

возят 20 % всех грузов.

Я знаю, что результат деятельности – это одна из главных забот ESPO. Никким образом мы не пытаемся вмешиваться в надлежащую практику ведения бизнеса. Однако меня беспокоит то, что не все порты предлагают услуги такого же высокого уровня.

Позвольте мне внести ясность: речь идет не о направлении движения по другому пути дальше от некоторых портов к другим. Речь не идет об указании клиентам, какими портами пользоваться.

Речь идет о создании лучших условий для фидерных перевозок и о том, что все порты полностью интегрированы в логистической цепочке. Даже порты с лучшими результатами деятельности нуждаются в том, чтобы другие порты успешно работали, например, развивали местные перевозки и избегали перегруженности.

Что это означает? Это значит, что мы должны:

- улучшить пути сообщения для местного движения на трассах, железных дорогах и внутренних водных путях, которые снабжают порты;
- полностью оптимизировать услуги для лучшего использования портов, нежели сейчас;
- создать деловой климат для привлечения внимания инвесторов, которые станут столь необходимыми, если производительность, как и должна, будет увеличиваться. Инвесторам необходима юридическая

и нормативно-правовая однозначность и гораздо меньше «административных рогаток».

В отличие от других транспортных секторов, у ЕС почти нет портового законодательства по обеспечению услуг, финансовой прозрачности или пошлинам за использование инфраструктуры. За эти годы одно стало ясным, что сценарий «дело делается в любом случае» не позволит рынку решить эти проблемы.

Предлагаемая нами политика затрагивает морские порты трансъвропейской транспортной сети – 319 портов, которые вместе составляют более 90 % пассажиров и грузов, перевозимых по портовой системе ЕС.

Мы будем наиболее эффективно использовать будущие руководящие указания TEN-T и финансовый инструмент, фонд «Соединение Европы», развивать и улучшать их взаимосвязь с железнодорожной, дорожной и внутриводной системой.

Предложение не направлено на создание большего административного барьера или расходов. Фактически это не только упростит и устранил бюрократические препоны, но также уменьшит расходы портов почти на 7 % и сэкономит для ЕС до 10 миллиардов евро к 2030 году.

Так что же предлагает комиссия?

Во-первых, это комбинация юридических и организационно-информационных мер. Она уде-

ляет большое внимание тому, где ЕС может изменить ситуацию. Она отталкивается от существующей политики и уважает многообразие европейских портов. И она берется только за специфически проблемные участки, которые необходимо изменить.

Мы достигли этого с помощью ESPO и внесли вклад путем подготовки обзора политики.

Мы предлагаем новые, понятные и открытые методы проведения выбора поставщиков услуг с указаниями для избегания возможного чрезмерного увеличения цен операторами с прерогативами.

В случаях, когда место зарезервировано как часть плана по развитию порта или обязательства по обслуживанию населения (PSOs), ответственный орган должен уметь ограничить число операторов. Выбор операторов должен быть прозрачным и не дискриминационным.

Мы были внимательны при объединении взглядов ESPO на минимальные требования, которые могут быть выдвинуты поставщику для отражения фактической рабочей практики и избегания «снятия сливок».

Мы также разъяснили случаи, когда число поставщиков может быть ограничено, где могут быть возложены PSOs и где внутренний оператор может предлагать услуги.

Финансовая прозрачность также должна быть улучшена для из- ▶

# INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM 2013



«ТрансУкраїна»  
«TransUkraine»

- Транспортные системы, внутренние и международные перевозки.
- Оборудование и средства механизации для портов и терминалов.
- Системы управления, связи и энергосбережения.
- Страхование и инвестиционные программы.
- Экспедирование и логистика.
- Порты и терминалы.



**15-17** ОКТЯБРЯ  
OCTOBER **2013**  
ОДЕССА, МОРСКОЙ ВОКЗАЛ  
ODESSA, MARINE TERMINAL

15-я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА-СИМПОЗИУМ «ТРАНСУКРАИНА 2013»  
THE 15th INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPOSIUM «TRANSUKRAINE 2013»



[www.smc.odessa.ua](http://www.smc.odessa.ua)

РМА «МедиаКомпоз Україна»  
«MediaCompass Ukraine»  
15, ул. Жуковського, Одеса, Україна, 65025  
15, Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65025  
tel: +38 (048) 728-72-54, 728-79-30  
tel./fax: +38 (0482) 355-999  
e-mail: [info@mediacompass.com.ua](mailto:info@mediacompass.com.ua)  
e-mail: [mediacompass@mediacompass.com.ua](mailto:mediacompass@mediacompass.com.ua)



Greitoji keleivių patikra, neribotas patekimas į Verslo klubą,  
kitos partnerių nuolaidos.

Fast track, unlimited access to Business Lounge,  
discounts at program partners.



Ieškokite Vilniaus oro uosto Verslo klube ir partnerių prekybos vietose  
Available at Vilnius airport Business Lounge and program partners

Daugiau informacijos / Detailed info:  
[www.vno.lt](http://www.vno.lt) ; [dayoffice@vno.lt](mailto:dayoffice@vno.lt)



бегания фальсификации конкурсов и выяснения, куда поступают государственные средства. Это привлечет частных инвесторов, которые нуждаются в долгосрочной стабильности и юридической однозначности.

В соответствии с сегодняшними правилами многие порты, получая правительственные денежные средства, не должны вести раздельный учет своей экономической деятельности. Это затрудняет следование направлению финансирования и гарантирует, что нет никаких нарушений правил государственной помощи.

В любом случае государственное финансирование должно действовать на прозрачной и недискриминационной основе.

Портовые власти должны быть более самостоятельными и сами назначать плату в соответствии со своими коммерческими и инвестиционными стратегиями. Но все это должно делаться честно и прозрачно. Следует уточнить закон ЕС для того, чтобы позволить портам менять плату в соответствии с их политикой, например, для привлечения фидерных перевозок или для судов с лучшими экологическими показателями.

Я знаю, что некоторые из вас беспокоятся по поводу предложенного наблюдательного органа. Но это не новшество. Это уже существует во многих государствах-членах. Он будет служить форумом для первой апелляционной инстанции и предназначаться для уменьшения административного барьера при решении споров, чтобы, по возможности, не вмешивать суды.

Как и во многих других экономических секторах, персонал, необходимый в портах, меняется очень быстро. Увеличение грузов, проходящих через порт, на один миллион тонн в среднем создает 300 дополнительных рабочих мест. К 2030 г. ожидается на 15 % больше рабочих мест, таким образом, существует явная необходимость в привлечении рабочих.

Современные портовые услуги и условия стабильности также должны включать в себя современную организацию труда и социальное обеспечение.

Опыт государств-членов, который обеспечил выполнение портовых реформ, показал, что всесторонние и открытые обсуждения связанных с работой проблем между работодателями и работниками могут внести ре-

альные изменения.

Поэтому мы создаем специальный комитет для портов – комитет «социального диалога». Прежде всего, следует дать шанс, чтобы увидеть, чего можно достигнуть. Мы оценим прогресс в 2016 году.

Наше предложение ставит порты на первое место среди политических приоритетов Европейского союза касательно транспорта. Конечно, обсуждения в Европейском парламенте и среди государств-членов все же позволят сделать некоторые доработки.

Некоторые из вас считают, что это просто создание правил для правил. Но это не так. На самом деле, наше намерение – облегчить регулирование. Мы не желаем издавать административные рогаки, мы желаем развития портов.

Мы желаем большего финансирования портов, больше деятельности и экономического процветания портовой индустрии.

Самое главное, мы хотим, чтобы европейские порты имели долговременный успех для предоставления наилучших услуг европейской индустрии и экономике», – такими словами Сийм Каллас закончил свою речь.

Первоначальная реакция акционеров показала, что предложенное положение о доступе к рынку и финансовой прозрачности портов было встречено со смешанными чувствами.

«С одной стороны, мы понимаем, что предложение положения является первым важным шагом к созданию большей финансовой прозрачности», – сказал генеральный секретарь ESPO Патрик Верховен.

«Нам также понятно, что предложение отмечает центральную роль портовых властей и в определенной степени подтверждает их самостоятельность. Однако, в то же время, предложение описывает потенциально широкие компетенции для других властей, и некоторые предложенные методы могут привести к разрушительным помехам в коммерческой свободе портов, их возможности инвестировать и их административным обязательствам», – подчеркнул Патрик Верховен.

В следующем году ESPO возглавит Балтийское море, где 15–16 мая порт Гетеборг будет принимать 11-ю конференцию.

*Подготовлено по материалам ESPO* ■

# Norminiai EK dokumentai kelia mišrius jausmus



ESPO generalinis sekretorius Patrikas Verchoevenas



Europos Komisijos viceprezidentas transporto klausimais Simas Kalas

**10-ojoje ESPO konferencijoje Varneje (Bulgarija) renginio vainiku buvo debatai naujos uostų politikos tema.**

**Europos Komisijos viceprezidentas transporto klausimais Simas Kalas (Siim Kallas) sakė: „Mes išsamiai konsultavomės su ESPO, jos nepriklausomais nariais ir uostų industrijos atstovais. Esu įsitikinęs, kad suradome protingą sprendimą ir patenkinome daugelio šalių pageidavimus. Pamatysite mūsų darbo vaisius siūlymuose, kuriems visiškai pritarė Europos Komisija“.**

Be abejonės, Europos uostai išgyveno kelerius sunkius metus. Tačiau net su kukliomis augimo prielaidomis uostų krovinių apimtys iki 2030 metų turi padidėti daugiau kaip dvigubai. Tai turėtų tapti visiško užimtumo priežastimi. ▶



Kuo daugiau krovinių gaus uostai, tuo labiau stengsimės pašalinti iš kelių sunkvežimius ir suaktyvinti fiderinius pervežimus kaip švaresnio transporto alternatyvą.

Kadangi mes norime augimo ir paklausos, turime išsiaiškinti, kur tai nuves šimtus Europos uostų. Jie susidurs su didelėmis problemomis, susijusiomis su veiklos rezultatais, investicijų poreikiais, plėtos stabilumu, darbo ištekliams.

Kol Europa tebeturi geriausias pasaulyje uostų įrenginius, veiklos pelningumas ir rezultatai labai permainingi, todėl neabejotinai kyla nesutarimų pačioje Europos Sąjungoje. Pavyzdžiui, paimkim Rotterdamą, Antverpeną ir Hamburgą, kurie perkrauna 20 proc. visų krovinių.

Mes jokiū būdu nenorime kištis į nusistovėjusią verslo praktiką. Tačiau man nerimą kelia tai, kad ne visi uostai siūlo pakankamai aukšto lygio paslaugas.

Noriu paaiškinti: kalbame ne apie eismo nukreipimą kitu keliu toliau nuo kai kurių uostų. Nekalbame ir apie nuorodas klientams, kokiais uostais naudotis.

Kalbame tik apie tai, kaip sudaryti geresnes sąlygas fideriniams pervežimams, ir apie tai, kad visi uostai būtų gerai integruoti į logistikos sistemą. Net geriausiai dirbantys pageidauja, kad ir kiti uostai dirbtų sėkmingai, tarkim, plėtotų vietinius pervežimus ir vengtų per didelių krūvių.

Ką tai reiškia? Tai reiškia, kad mes privalome:

- pagerinti susisiekimą vietiniais keliais, geležinkeliais ir vidaus vandens keliais, aprūpinančiais uostus;
- optimizuoti paslaugas, kad uostai būtų naudojami geriau negu dabar;
- sudaryti palankų klimatą pritraukti investicijoms, kurios bus labai reikalingos, jeigu didės našumas, o jis turi didėti. Investuotojams reikia juridinio ir norminio bei teisinio aiškumo ir kuo mažiau administracinių nesklaidumų.

Priešingai nei kituose transporto sektoriuose, ES beveik neturi uostų įstatymų, kurie apibrėžtų paslaugų užtikrinimą, finansinį skaidrumą ar mokesčius už infrastruktūros naudojimą. Aišku tik viena, kad scenarijus „darbas dirbamas bet kokiū atveju“ nepadės rinkai išspręsti šių problemų.

Mūsų siūloma uostų politika aprėpia visą Europos transporto tinklą – 319 uostų, kurie kartu pergabena 90 proc. keleivių ir krovinių visoje ES uostų sistemoje.

Stengsimės efektyviau naudotis būsimomis TEN-T gairėmis ir finansinėmis galimybėmis, Europos infrastruktūros tinklu, plėtosime ir gerinsime geležinkelių, sausumos kelių ir vidaus vandenų tarpusavio ryšius.

Siūlymu nenumatyta sudaryti didesnę administracinę barjerą, nenumatoma ir daugiau išlaidų. Iš tikrųjų tai ne tik supaprastins ir pašalins biurokratinės kliūtis, bet ir sumažins uostų išlaidas beveik 7 procentais ir sutaupys Europos Sąjungai iki 10 milijardų eurų 2030 metais.

Tai ką gi siūlo komisija?

Visų pirma, teisinių ir organizacinių-informacinių priemonių kompleksą. Ji daug dėmesio skiria tam, kur ES gali pakeisti situaciją. Ji gerbia Europos uostų įvairovę, rūpinasi tik specifinėmis problemomis, kurias būtina išspręsti.

Tai pasiekti mums padėjo ESPO, o mes parengėme uostų politikos apžvalgą.

Mes siūlome naujus, aiškius ir atvirus paslaugų tiekėjų pasirinkimo metodus su nuorodomis, kaip operatoriams išvengti pernelyg didelių kainų.

Tuo atveju, kai vieta rezervuota kaip uosto plėtos ar gyventojų aptarnavimo plano dalis, atsakingas organas turi mokėti apriboti operatorių skaičių. Operatoriaus pasirinkimas turi būti skaidrus ir nediskriminacinis.

Mes buvome atidūs ESPO požiūriams į minimalius reikalavimus, kurie gali būti iškelti tiekėjams faktinei jų darbo praktikai nustatyti ir

„grietinėles nugriebimui“ išvengti. Taip pat išaiškinome atvejus, kai tiekėjų skaičius gali būti apribotas ir kur vidaus operatorius gali siūlyti savo paslaugas.

Finansinis skaidrumas irgi turi būti pagerintas, kad būtų išvengta konkursų klastočių ir išsiaiškinta, kur nuplaukia valstybės lėšos. Tai pritrauks privačius investuotojus, kuriems reikia ilgalaikio stabilumo ir juridinio aiškumo.

Pagal dabar veikiančias taisykles daugelis uostų, gaudami vyriausybinių lėšų, neturi vesti atskiros savo ekonominės veiklos apskaitos. Tai apsunkina finansavimo kryptingumą ir garantuoja, kad nėra jokių valstybinės paramos taisyklių pažeidimų.

Bet kuriuo atveju valstybinis finansavimas turi veikti skaidriai ir be diskriminacijos.

Uostų vadovai turi būti savarankiškesni ir patys nustatyti kainas, atsižvelgdami į savo komercines ir investicines strategijas. Bet visa tai turi būti daroma sąžiningai ir skaidriai. Reikia patikslinti ES įstatymą, kad būtų leista uostams keisti kainas pagal jų vykdomą politiką, pavyzdžiui, norint pritraukti fiderinius pervežimus arba laivus su geresniais ekologiniais rodikliais.

Žinau, jog kai kurie iš mūsų nerimauja dėl pasiūlyto stebėjimo organo. Bet tai nėra jokia naujovė. Tai jau veikia daugelyje valstybių. Toks organas pasitarnaus kaip forumas pirmai apeliacinei instancijai, padės mažinti administracines kliūtis sprendžiant ginčus be teismų įsikišimo.

Kaip ir daugelyje kitų ekonomikos sektorių, uostų personalas labai greitai keičiasi. Uosto krovinių padidėjimas vienu milijonu tonų sukuria 300 papildomų darbo vietų. Tikėtina, kad 2030 metais bus 15 proc. daugiau darbo vietų.

Nuo šiuolaikinių uostų paslaugų ir stabilumo sąlygų priklauso šiuolaikinis darbo organizavimas ir socialinis aprūpinimas. ES šalių partitės, užtikrinusi uostų reformas, parodė, kad išsamūs ir atviri darbo problemų aptarimai, kuriuose daly-

vauja darbdaviai ir darbuotojai, gali pasitarnauti realiems pokyčiams.

Todėl mes steigiamo specialų socialinio dialogo komitetą. Visų pirma reikia suteikti galimybę, kad pamatytum, ką galima pasiekti. Pažangą įvertinsime 2016 metais.

Mūsų siūlymas iškelia uostus į pirmąją vietą tarp Europos Sąjungos transporto politinių prioritetų. Žinoma, svarstymai Europos parlamente ir tarp Europos valstybių inspiruos padaryti kai kurias pataisas.

Gal kai kas mano, kad tai tiesiog taisyklių kūrimas dėl taisyklių. Bet tai netiesa. Mūsų ketinimai kitokie – palengvinti uostų veiklos reguliavimą. Mes nenorime sudaryti administracinių kliūčių, bet norime spartinti uostų plėtrą. Siekiame didesnio uostų finansavimo, geresnės uostų veiklos ir jų ekonominio klestėjimo.

„Svarbiausia, mes norime, kad Europos uostai savo ilgalaikę sėkmę teiktų geriausias paslaugas Europos industrijai ir ekonomikai“, – tokiais žodžiais S. Kalas baigė savo kalbą.

Pirmoji reakcija parodė, kad pasiūlytos nuostatos dėl uostų priėjimo prie rinkos ir finansinio skaidrumo buvo sutiktos įvairiai.

„Mes gerai suprantame, kad nuostatų pasiūlymas yra pirmas svarbus žingsnis siekiant didelio finansinio skaidrumo, – sakė ESPO generalinis sekretorius Patrikas Verchoevenas (Patrick Verhoeven). – Mes taip pat suprantame, kad šis siūlymas iškelia centrinių uostų valdžios vaidmenį ir iš dalies patvirtina jos savarankiškumą. Bet tuo pat metu siūlymas numato potencialiai dideles kompetencijas kitoms valdžioms, ir kai kurie pasiūlyti metodai gali būti kliūtis uostų komercinei laisvei, jų galimybės investuoti ir jų administraciniams įsipareigojimams“.

Ateinančiais metais ESPO 11-oji konferencija vyks gegužės 15–16 dienomis Geteborge (Švedija).

Parengta pagal ESPO medžiagą. ■



PALANGOS ORO UOSTAS  
PALANGA AIRPORT  
www.palanga-airport.lt





# Больше кранов «Балткрана» для Белоруссии

Артур Ермолаев

Ведущий российский производитель поставит двухбалочный широкопролетный козловой контейнерный кран для Брестского отделения Белорусской Железной Дороги, кран будет использоваться для обработки растущих контейнерных перевозок железнодорожного терминала Бреста.

Кран оснащен поворотной грузовой тележкой и эффективной системой против раскачивания, которая сократит продолжительность цикла погрузки/выгрузки и, в совокупности с другими технологическими усовершенствованиями увеличит производительность и пропускную способность на железнодорожном терминале.

«В 2012 году приток заказов Балткрана стал рекордным за последние десять лет, а портфель заказов, обеспечивает загрузку предприятия весь 20-13», сказала Н.В. Головина, начальник экономического отдела Балткрана.

Балткран отгрузил в город Брест два широкопролетных мостовых крана, грузоподъемностью 30 тонн. Для перегрузки различных грузов краны оснащены магнитной траверсой, предназначенной для работ на универсальных складах для перегрузки листов металла и спредерами для обработки контейнеров. ■

# Daugiau „Baltkran“ kranų Baltarusijai

Arturas Jermolajevs

Pirmaujanti Rusijos kranų gamintoja „Baltkran“ Baltarusijos geležinkelių Bresto skyriui pradėjo tiekti dviejų sijų plačiatilčius ožinius kranus. Jie bus naudojami aptarnauti vis didėjančiam krovinių srautui Bresto terminale.

Krane įrengtas pasukamas krovos vežimėlis ir veiksminga, siūbavimą stabdanti sistema. Kartu su kitais technologiniais įrengimais ji leis sutrumpinti krovos laiką ir padidinti geležinkelio terminalo darbo efektyvumą.

Į Brestą jau išsiųsti du plačiatilčiai ožiniai 30 tonų keliamosios galios kompanijos „Baltkran“ kranai.

Universaliuose kranuose yra įrengti magnetiniai skersiniai, skirti įvairiuose muitinės sandėliuose krauti metalo lakštus ir sprederiai, skirti konteinerių krovai.

„2012 metais kompanija „Baltkran“ sulaukė didžiausio per pastarąjį dešimtmetį užsakymų skaičiaus. Pastaruoju metu užsakymų portfelis garantuoja kompanijos užimtumą iki 2013 metų pabaigos“, – sako „Baltkran“ ekonomikos skyriaus viršininkė N. Golovina. ■



**ОТДАЙТЕ ПЕРЕГРУЗКУ КОНТЕЙНЕРОВ В ХОРОШИЕ РУКИ**

- ВЫСОКАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ
- ЭФФЕКТИВНАЯ СИСТЕМА ПРОТИВ РАСКАЧИВАНИЯ КОНТЕЙНЕРА
- ПРОВЕРЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
- ДОЛГИЙ СРОК СЛУЖБЫ
- ОКОЛО 200 КОНТЕЙНЕРНЫХ КРАНОВ НАХОДЯТСЯ В ДЛИТЕЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

**БАЛТКРАН**

г. Калининград, ул. А.Невского 165  
Тел. (4012) 590-800, 590-854  
Факс (4012) 590-990  
www.baltkran.ru  
crane@baltkran.ru



# Перераспределение грузов: факты и тенденции



**Андрей Соколов,**

управляющий проектами компании «Informall BG»

Специалист в области транспорта, логистики и контейнерного бизнеса. С 2004 года - в транспортной сфере, с 2006 года работает в «Informall BG». «Informall Business Group» – инвестиционно-консалтинговая группа, осуществляющая свою деятельность и аналитические исследования в области транспорта в странах Европы и Центральной Азии.

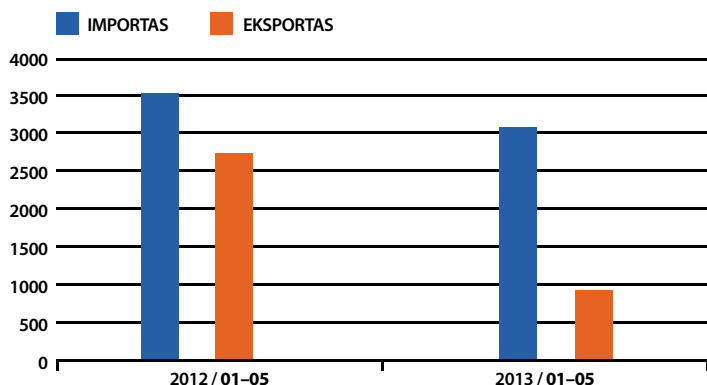
Транспортировка грузов морским транспортом является самым дешевым способом доставки, особенно с учетом транспортировки на большие расстояния и, в частности, с использованием контейнеров. Общий контейнерный грузооборот портов Украины самый высокий в Черноморском регионе, однако он потерял и продолжает терять все большую долю грузопотока в пользу Германии, Польши, Румынии и Прибалтийских стран.

## Украинские грузы забирают Балтийские порты

Проанализировав динамику импортного контейнерного грузопотока 2012 года, который был доставлен грузополучателям в Украине через порты Германии, Польши, Румынии и Прибалтийских стран с использованием железнодорожного и автомобильного транспорта, компания «Informall BG» может констатировать, что ежемесячно на протяжении 2012 года таким способом в Украину было доставлено от 400 до 1600 TEU (Twenty-foot equivalent unit).

При этом февральский скачок объясняется нестабильной политической ситуацией, появлением так называемых «привилегированных компаний», которые занимались таможенной очисткой грузов в украинских портах, и, как следствие, компании-импортеры предпочли доставлять свои грузы, минуя порты Украины. Декабрьский скачок объясняется все той же политической нестабильностью, обостренной прошедшими парламентскими выборами в Украине, а также паническими

Контейнерные грузопотоки за январь-май 2012 г. в сравнении с грузопотоком за январь-май 2013 г., миновавшие порты Украины, TEU



ожиданиями компаний в свете возможных повышений импортных тарифов в отношении основных товарных групп. При этом ситуация складывалась таким образом, что стоимость таможенной очистки многих групп товаров в портах была намного выше, чем на таможнях по месту конечных получателей. Данная проблема вылилась в переориентирование грузопотоков украинских компаний-импортеров в сторону портов Германии, Польши, Румынии и Прибалтийских стран.

Что касается динамики экспортного контейнерного грузопотока 2012 года, миновавшего украинские порты, видно, что он не так чувствителен к событиям, которые оказали влияние на динамику соответствующего импортного грузопотока, но и тут потери украинских портов в 2012 году составили от 400 до 600 TEU ежемесячно.

Если взглянуть на показатели импортного контейнерного грузопотока, миновавшего украинские порты, в январе-мае 2013 г. в сравнении с январем-маем 2012 г., можно увидеть, что компании-импортеры, ушедшие из украинских портов в порты Германии, Польши, Румынии и Прибалтийских стран, так и не вернулись обратно, предпочтя комфортные и более предсказуемые условия работы. Между тем, экспортный контейнерный грузопоток, проходящий мимо портов Украины, продемонстрировал четырехкратное уменьшение на фоне общего снижения объемов экспорта страны и переориентирования контейнерного экспорта в сторону украинских портов, где наблюдался рост этого вида грузопотоков в январе-мае 2013 года.

Таким образом, объем контейнерных грузопотоков, потерянных украинскими портами в 2012 году, составил 14869 TEU (2,8 % от общего объема груженых контейнеров, обработанных украинскими портами), из них 8653 TEU – импорт (2,4 % от объема груженых импортных контейнеров, обработанных украинскими портами), 6216 TEU – экспорт (3,7 % от объема груженых экспортных контейнеров, обработанных украинскими портами). Объем импортных контейнерных грузопотоков, вошедших в Украину через порты вышеуказанных стран, в январе-мае 2013 года на 12,1% меньше, чем в январе-мае 2012 года; экспортных – на 66,8% меньше. Если такая динамика сохранится, по итогам 2013 года порты Украины потеряют около 9700 TEU (1,8 % от прогнозного объема груженых контейнеров, обработанных украин-



скими портами), из них 7600 TEU импорта (2,1% от прогнозного объема грузеных импортных контейнеров, обработанных украинскими портами) и 2100 TEU экспорта (1,2 % от прогнозного объема грузеных экспортных контейнеров, обработанных украинскими портами).

Была проведена оценка еще одной части потерянных грузопотоков, а именно – импорта с использованием перетарки из контейнеров на автотранспорт в портах Германии, Польши, Румынии и Прибалтийских стран для дальнейшей доставки получателям в Украине.

Из приведенного графика видно, что эта часть импорта демонстрировала медленный рост на протяжении первого полугодия с небольшим снижением объемов в летний период. Ощутимое падение в ноябре и резкий взлет в декабре можно объяснить октябрьской сменой руководства в таможенных службах на Западной Украине, в связи с которой грузы долго простаивали в ожидании оформления, что в свою очередь привело к декабрьскому скачку. Также этот скачок можно объяснить желанием компаний-импортеров ввезти как можно больше необходимых им грузов ввиду озвученных государством намерений повысить импортные тарифы в отношении основных товарных групп.

Сравнение объемов импортных грузопотоков, вошедших в Украину с использованием перетарки из контейнеров на автотранспорт в портах вышеуказанных стран, показывает, что объем января-мая 2013 года более чем в 1,7 раза превышает объем января-мая 2012 года. Это подчеркивает установившуюся негативную тенденцию к перенаправлению грузопотоков компаниями-импортерами в обход украинских портов. Так, в 2012 году объем грузопотоков с использованием перетарки в портах Германии, Польши, Румынии и Прибалтийских стран составил около 36500 TEU (10,2 % от общего объема грузеных импортных контейнеров, обработанных украинскими портами). При сохранении динамики увеличения объема грузопотоков, перегруженных в портах Германии, Польши, Румынии и Прибалтийских стран на автотранспорт, к концу 2013 года украинские порты потеряют около 62000 TEU, что при нынешнем прогнозе роста общего объема обработки контейнеров украинскими портами составит 17,3 %.

Принимая во внимание данные анализа компании «Informall BG» о динамике контейнерных грузопотоков, миновавших порты Украины, общий объем контейнерных грузопотоков, потерянных украинскими портами (включая грузопотоки непосредственно в контейнерах и перегруженные из контейнеров на автотранспорт) в 2012 году, составил около 51370 TEU или 9,73 % от объема грузеных контейнеров, обработанных украинскими портами в 2012 году. При этом доля импортного грузопотока составила 45154 TEU (12,6 % от объема импортных грузеных контейнеров, обработанных портами Украины), а экспортного – 6216 TEU (3,7 % от общего объема экспортных грузеных контейнеров, обработанных портами Украины). Интересно отметить, что если бы этот объем прошел через порт Ильичевск (обработал 230599 TEU в 2012 г.), то его результат составил бы 281969 TEU, что дало бы ему возможность достичь 8,73% роста (вместо 11,08 % снижения), что в свою очередь дало бы 4,44% роста в целом для Украины (вместо 2,44 % снижения). Если такая динамика сохранится, к концу 2013 года украинские порты потеряют около 71700 TEU, что при нынешнем прогнозе роста общего объема обработки контейнеров украинскими портами составит 13,79 %.

Подробнее тема обхода контейнерными грузами украинских портов будет рассмотрена в докладе «Informall BG» на Контейнерном саммите 4–6 сентября 2013 года.

## В потерях грузопотоков Украина не одинока

Повышение теряемых объемов контейнерных грузопотоков на 4,06 п. п. (от прогнозного объема грузеных контейнеров на 2013 год) свидетельствует об увеличении теряемых объемов грузопотоков. Учитывая уровень аккордной ставки ПРР и общий объем потерянных грузопотоков, в 2012 году украинскими терминалами было недополучено около 10,2 млн долл. США (без учета НДС). Таким образом, при сохранении наметившейся негативной тенденции повышения теряемых объемов контейнерных грузопотоков на 2013 год объем недополученного дохода украинскими контейнерными терминалами составит около 14,2 млн долл. США (без учета НДС).

В числе стран, теряющих свой грузопоток в пользу соседних стран, Украина не является одинокой. Таким же примером могут служить

Россия и Румыния. Но в этих странах транзит через сопредельные государства вызван иными причинами, чем в Украине.

Из контейнерного грузопотока, который попадает в Россию через Прибалтику, около 15 % это транзит через порты Прибалтики, не являющиеся российскими. По оценкам «Informall BG» в 2012 году этот объем составил около 454 тыс. TEU. Транзитный поток распределяется между портами следующим образом: у Риги – почти 45 %, затем идет Хамина-Котка – 33 %, Таллин – 13,5 %, Клайпеда – 8,5 %. Причинами служит несколько факторов. Один из них – это необходимость уплаты ввозных пошлин и НДС на всю сумму импортируемого на территорию РФ товара.

Кроме этого, несмотря на большую отдаленность от центров потребления в России, в целом в Риге или Таллине FILO (Free In Liner Out) ставка в среднем на 13 % ниже, чем в Санкт-Петербурге, что частично покрывает издержки на довозку контейнеров в Москву. А зимние надбавки (максимально около 400 долларов США за TEU) и задержки в ожидании ледовой проводки могут сделать доставку через альтернативные Санкт-Петербургу порты однозначно интересней в случае доставки в Москву. В этом случае Рига выглядит более привлекательно, чем Таллин, имея прямой железнодорожный путь на Москву, в то время как Таллин соединяется с Москвой через Санкт-Петербург. В то же время Таллин конкурентен при доставке груза в центральную часть России и Центральную Азию.

Одна из российских компаний переориентировала схему с импорта всей партии товара и консолидации ее на складе в Москве, а затем продажу клиентам на схему, когда консолидация происходит на складе в Риге, а затем осуществляется доставка и таможенная очистка партии, поставляемой непосредственно клиенту. В результате такой реорганизации продолжительность оборота денежных средств снизилась на 25 %, стоимость услуг за складскую обработку сократилась на 20 %, удельная стоимость транспортировки и таможенных процедур сократилась на 10 %.

Таким же образом построены логистические схемы доставки с использованием долгосрочного хранения на складах через Хамина-Котку и Таллин. 17 мая 2013 года в Мууге был открыт складской комплекс на 25 тыс. квадратных метров бельгийской логистической компании «Katoen Natie». К 2015 году планируется увеличить его площадь до 66 тыс. квадратных метров. По заявлениям самой компании, склад будет обслуживать товары, направляющиеся в Россию и страны СНГ.

В связи с использованием указанных логистических схем терминалы Санкт-Петербурга недополучают часть грузопотока и, скорее всего, не будут получать его в будущем. А объем российского транзита мог бы обеспечить терминалам Санкт-Петербурга от 56 до 66 млн долл. США выручки ежегодно, если учитывать только Terminal Handling Charges.

Румыния столкнулась с транзитом через другие европейские страны после кризиса, когда в 2008 году потеряла более 20 % домашнего рынка, а объем внутреннего рынка упал с 352 тыс. TEU в 2007 году до 277 тыс. TEU в 2008 году. Кроме собственно кризиса и падения покупательной способности, одной из причин этого падения послужило изменение правил уплаты НДС, в связи с чем некоторая доля импорта перевозится через Гамбург. В случае импорта через порт Констанца возникает необходимость уплаты импортного НДС при пересечении границы, что отсутствует в случае импорта через другие порты Евросоюза. В этом случае груз считается ввезенным из другой страны Евросоюза и НДС уплачивается в момент продажи товара. В результате этой тенденции Румыния теряет 20–30 % перевалки через Констанцу, что составляет 90–140 тыс. TEU ежегодно или потерю до 13 млн долл. США выручки.

В различных странах наличие транзитного грузопотока вызвано различными причинами, но сходство заключается в том, что, несмотря на наличие собственных импортных логистических центров, контейнерный импорт осуществляется через порты других стран. Это дает преимущества в формальностях и сроках уплаты пошлин – для России и Румынии и позволяет избежать прохождения таможенных формальностей в порту – для Украины.

В связи с вышеизложенным, для России и Румынии актуальной может стать идея использования припортовой свободной экономической зоны по типу Потийской (Грузия). Это позволит получить сходные преимущества, которые дает импорт через порты соседних государств, переместив процесс растарки, хранения и доставки партий товара получателю из сопредельных государств в собственную портовую зону. Таким образом образуется дополнительный грузопоток и дополнительный доход от перевалки, хранения и логистических услуг. ■



# Krovinių perskirstymas: faktai ir tendencijos



**Andrejus Sokolovas**  
Kompanijos „Informall BG“ projektų vadovas

Transporto, logistikos ir konteinerių verslo specialistas, nuo 2004 metų – transporto sferoje, nuo 2006 metų dirba kompanijoje „Informall BG“ („Informall Business Group“). Tai – investicinė konsaltingo grupė, veikianti ir atliekanti transporto analitinius tyrimus Europos ir Centrinės Azijos šalyse.

**Krovinių gabenimas jūrų transportu yra pigiausias transportavimo būdas, ypač transportuojant dideliais atstumais ir naudojant konteinerius. Ukrainos uostų bendra konteinerinių krovinių apyvarta yra didžiausia Juodosios jūros regione, tačiau jis prarado ir vis dar praranda didelę dalį krovinių srautų Vokietijos, Lenkijos, Rumunijos ir Baltijos šalių naudai.**

## Ukrainos krovinius perima Baltijos uostai

Išanalizavusi 2012 metų importinių konteinerinių krovinių srauto, kuris teko krovinių gavėjams Ukrainoje per Vokietijos, Lenkijos, Rumunijos ir Baltijos šalių uostus, naudojant geležinkelių ir automobilių transportą, dinamiką, kompanija „Informall BG“ gali konstatuoti, kad 2012 metais kiekvieną mėnesį tokiu būdu buvo pristatyta nuo 400 iki 1600 TEU.

Vasario šuolis aiškinamas politinės situacijos nestabilumu ir tuo, kad atsirado vadinamųjų „privilegijuotų kompanijų“, kurios vertėsi krovinių „muito valymu“ Ukrainos uostuose, todėl kompanijos importuotojos pradėjo gabenti krovinius, aplenkdamos Ukrainos uostus. Gruodžio šuolis aiškinamas tuo pačiu politiniu nestabilumu, padidėjusiu po

parlamento rinkimų Ukrainoje, taip pat kompanijų panišku laukimu galimo importinių tarifų padidėjimo pagrindinėms prekių grupėms. Ir padėtis klostėsi taip, kad daugelio prekių grupių „muito valymo“ kaina uostuose buvo gerokai aukštesnė nei galutinėse krovinių gavėjų muitinėse. Ši problema privertė perorientuoti Ukrainos kompanijų importuotojų krovinių srautus ir pasukti į Vokietijos, Lenkijos, Rumunijos ir Baltijos šalių uostus.

Kalbant apie 2012 metų konteinerinių krovinių srautus, aplenkiančius Ukrainos uostus, akivaizdu, kad jie nėra tokie svarbūs, palyginti su įvykiais, kurie paveikė atitinkamų importinių krovinių srautų dinamiką, bet ir šiuo atveju Ukrainos uostų nuostoliai 2012 metais siekė nuo 400 iki 600 TEU kas mėnesį.

Pažvelgus į Ukrainos uostus aplenkusio importinio konteinerinių

krovinių srauto rodiklius, 2013 metų sausio–gegužės mėnesiais, palyginti su tuo pačiu 2012 metų laikotarpiu, galima pamatyti, kad kompanijos importuotojos, pasitraukusios iš Ukrainos uostų į Vokietijos, Lenkijos, Rumunijos ir Baltijos šalių uostus, taip ir nebegrįžo atgal. Jos pasirinko geresnes ir labiau nuspėjamas darbo sąlygas. Tuo tarpu eksportinis konteinerinių krovinių srautas, aplenkiantis Ukrainos uostus, keturis kartus sumažino šalies eksportą ir perorientavo konteinerių eksportą į Ukrainos uostus, kur 2013 metų sausio–gegužės mėnesiais šis krovinių srautas padidėjo.

Taigi konteinerinių krovinių srautai, kuriuos prarado Ukrainos uostai 2012 metais, siekė 14869 TEU (2,8 proc. visų pakrautų konteinerių, apdorotų Ukrainos uostuose). Iš jų 8653 TEU – importas (2,4 proc. pakrautų importinių konteinerių,

aptarnautų Ukrainos uostuose), 6216 TEU – eksportas (3,7 proc. pakrautų eksportinių konteinerių, aptarnautų Ukrainos uostuose). Importinių konteinerinių krovinių srautai, pasiekę Ukrainą per aukščiau minėtų šalių uostus, 2013 m. sausio–gegužės mėnesiais sumažėjo 12,1 proc., palyginti su 2012 metų sausio–gegužės mėnesiais; eksportinių – 66,8 proc. Jeigu tokia dinamika išliks, 2013 metais Ukrainos uostai praras maždaug 9700 TEU (1,8 proc. prognozuojamų pakrautų konteinerių, perkrautų Ukrainos uostuose), iš jų 7600 TEU importo (2,1 proc. prognozuojamų importinių konteinerių, apdorotų Ukrainos uostuose) ir 2100 TEU eksporto (1,2 proc. eksportinių konteinerių, apdorotų Ukrainos uostuose).

Buvo pateiktas dar vienas prarastų krovinių srautų dalies vertinimas. Tai importas, naudojant perkrovą iš



konteinerių į automobilių transportą Vokietijos, Lenkijos, Rumunijos ir Baltijos šalių uostuose tolesniam gabenimui gavėjams Ukrainoje.

Iš žemiau pateikto grafiko matyti, kad ši dalis importo lėtai augo visą pirmąjį pusmetį, tik šiek tiek sulėtėjo vasarą. Didelį smukimą lapkritį ir staigų pakilimą gruodį galima paaiškinti tuo, kad spalio mėnesį Vakarų Ukrainoje keitėsi muitinių tarnybų vadovai, todėl padažnėjo krovinių prastovos belaukiant įforminimo, o tai ir sukėlė tokį šuolį gruodžio mėnesį. Tą šuolį taip pat galima aiškinti kompanijų importuotojų noru įvesti kuo daugiau jiems reikalingų krovinių, nes pasigirdo ketinimų padidinti importo tarifus pagrindinėms prekių grupėms.

Palyginus importinius krovinių srautus, patekusius į Ukrainą perkrovai iš konteinerių į autotransportą aukščiausiai minėtų šalių uostuose, matyti, kad 2013 m. sausio–gegužės mėnesiais jie 1,7 proc. didesni nei 2012 m. sausio–gegužės mėnesiais. Tai parodo nusistovėjusią neigatyvią tendenciją, kai kompanijos importuotojos keičia krovinių srautų kryptis, aplenkdamos Ukrainos uostus. Antai 2012 metais krovinių srautai, naudojant perkrovas Vokietijos, Lenkijos, Rumunijos ir Baltijos šalių uostuose, siekė maždaug 36500 TEU (10,2 proc. visų pakrautų importinių konteinerių Ukrainos uostuose). Jeigu išliks krovinių srautų, perkraunamų į autotransportą Vokietijos, Lenkijos, Rumunijos ir Baltijos šalių uostuose, dinamika, iki 2013 metų pabaigos Ukrainos uostai neteks maždaug 62000 TEU, kai tuo tarpu prognozuojama, kad bendras konteinerių apdorojimas Ukrainos uostuose sieks 17,3 proc.

Turint galvoje kompanijos „Informall BG“ vertinimu, 2012 metais tai sudarė maždaug 454 tūkst. TEU. Transito srautas pasiskirsto tarp uostų šitaip: Ryga – beveik 45 proc., po jos eina Chamina-Kotka – 33 proc., Talinas – 13,5 proc., Klaipėda – 8,5 proc. To priežastys yra įvairios. Viena jų – būtinybė mokėti įvežimo

tais siekė maždaug 51370 TEU, arba 9,73 proc. visų Ukrainos uostuose apdorotų 2012 metais. Importinių krovinių srautai sudarė 45154 TEU (12,6 proc. importinių krovinių konteinerių, perkrautų Ukrainos uostuose), o eksportinių – 6216 TEU visų konteinerių, perkrautų Ukrainos uostuose). Įdomu pažymėti, kad jeigu tiek krovinių būtų perėję per Iljičovo uostą (2012 m. perėjo 230599 TEU), tai jo rezultatas būtų 281969 TEU, kas suteiktų jam galimybę pasiekti 8,73 proc. augimą (vietoje 11,08 proc. sumažėjimo). Jeigu tokia dinamika išliks, iki 2013 metų pabaigos Ukrainos uostai praras maždaug 71700 TEU.

### Ukraina ne viena praranda krovinių srautus

Didėja prarandamų konteinerinių krovinių srautas 4,06 p.p. (nuo prognozuojamos pakrautų konteinerių apimties 2013 metais). Prarasdami krovinių srautus, 2012 metais Ukrainos terminalai negavo maždaug 10,2 mln. dolerių (be PVM). Tokiu būdu, išlikus neigatyviai prarandamų konteinerinių krovinių srautų tendencijai, 2013 metais Ukrainos konteinerių terminalai negaus maždaug 14,2 mln. JAV dolerių (be PVM).

Ukraina nėra vienintelė, kuri netenka krovinių srautų kaimyninių šalių naudai. Panašiai yra Rusijoje ir Rumunijoje. Bet tose šalyse tranzitas per kaimynines šalis eina dėl kitų priežasčių, ne taip, kaip Ukrainoje.

Iš konteinerinių krovinių srauto, kuris patenka į Rusiją per Baltijos šalis, maždaug 15 proc. sudaro tranzitas per Baltijos šalių uostus, bet ne Rusijos. Kompanijos „Informall BG“ vertinimu, 2012 metais tai sudarė maždaug 454 tūkst. TEU. Transito srautas pasiskirsto tarp uostų šitaip: Ryga – beveik 45 proc., po jos eina Chamina-Kotka – 33 proc., Talinas – 13,5 proc., Klaipėda – 8,5 proc. To priežastys yra įvairios. Viena jų – būtinybė mokėti įvežimo

mokesčius ir PVM už visą importuojamą į Rusijos teritoriją prekių sumą.

Be to, nepaisant didelių atstumų nuo Rusijos vartojimo centrų, Rygoje arba Taline FILO (Free In Liner Out) mokesčiai yra vidutiniškai 13 proc. mažesni negu Sankt Peterburge, kas iš dalies padengia konteinerių nuvežimo į Maskvą kaštus. O žiemos priedai (maksimaliai maždaug 400 JAV dolerių už TEU) ir gaišimas belaukiant vedlių per ledo kelius verčia ieškoti alternatyvių Sankt Peterburgui transportavimo kelių, kai tenka gabenti krovinius į Maskvą. Tuo atveju Ryga yra patrauklesnė nei Talinas, ji turi tiesioginį geležinkelį į Maskvą, tuo tarpu Talinas susisiečia su Maskva per Sankt Peterburgą. Tačiau Talinas yra konkurencingas gabenant krovinius iš centrinės Rusijos į centrinę Aziją.

Viena Rusijos kompanija perorientavo schemą iš visos prekių partijos importo ir jos konsolidavimo Maskvos sandėlyje, o paskui pardavimą klientams į schemą, kai konsolidacija vyksta Rygos sandėlyje, o vėliau per muitinės procedūras gabenama tiesiogiai klientui. Tokios reorganizacijos dėka pinigų apyvartos trukmė sumažėjo 25 proc., sandėlio paslaugų kaina sumažėjo 20 proc., transportavimo ir maito procedūros – 10 proc.

Taigi veikia transportavimo logistikos schemas, naudojantis ilgalaikiu saugojimu sandėliuose per Chamina-Kotką ir Taliną. 2013 m. gegužės 17 d. Mugos uoste (Estija) buvo atidarytas 25 tūkstančių kvadratinų metrų Belgijos logistikos kompanijos „Katoen Natie“ sandėlių kompleksas. Iki 2015 metų planuojama padidinti jo plotą iki 66 tūkst. kvadratinų metrų. Kompanija pareiškė, kad sandėliai aptarnaus prekes, siunčiamas į Rusiją ir NVS šalis.

Naudojantis minėtomis logistikos schemomis, Sankt Peterburgo terminalai nebegauna dalies krovinių

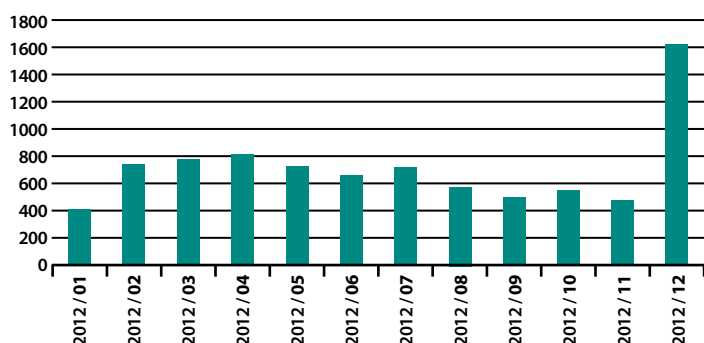
srautų, greičiausia negaus jų ir ateityje. O Rusijos tranzitas galėtų užtikrinti Sankt Peterburgo terminalams kasmet nuo 56 iki 66 mln. JAV dolerių pelną vien per „Terminal Handling Charges“.

Rumunija susidūrė su tranzitu per kitas Europos šalis po krizės, kai 2008 metais prarado daugiau kaip 20 proc. namų rinkos, o vidaus rinkos apimtis sumažėjo nuo 352 tūkst. TEU 2007 metais iki 277 tūkst. TEU 2008 metais. Be savo krizės ir perkamosios galios sumažėjimo, viena tokio smukimo priežastis buvo PVM mokesčio taisyklių pakeitimas, todėl dalis importo gabenama per Hamburgą. Importuojant per Konstancos uostą, būtina mokėti pasienviejo importo PVM mokesčių, kuris netaikomas importuojant per kitus Europos Sąjungos uostus. Tuo atveju krovinyms laikomas įvežtas iš kitos Europos Sąjungos šalies ir PVM mokamas tik prekės pardavimo momentu. Dėl tokios tendencijos Rumunija praranda 20–30 proc. krovos per Konstanca, o tai yra 90–140 tūkst. TEU kasmet, arba netenka iki 13 mln. JAV dolerių pelno.

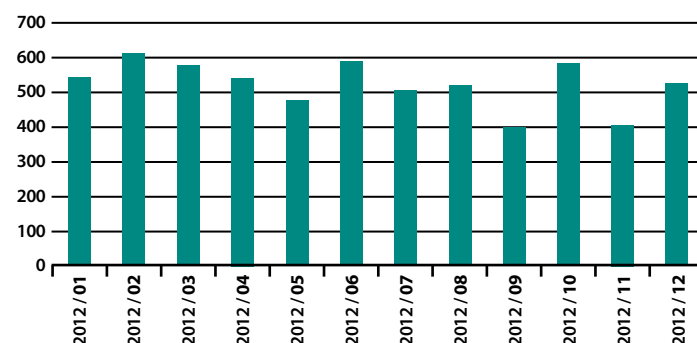
Įvairiose šalyse tranzitinių krovinių srautus lemia įvairios priežastys, bet panašumas pasireiškia tuo, kad, nepaisant savo turimų logistikos centrų, importo konteineriai eina per kitų šalių uostus, kuriuose mažiau formalumų ir trumpesni maito mokesčių mokėjimo terminai Rusijai ir Rumunijai ir leidžia išvengti maito formalumų uoste Ukrainai.

Taigi Rusijai ir Rumunijai gali būti aktuali idėja pasinaudoti Počio tipo (Gruzija) prieuosčio laisvąja ekonomine zona. Tai suteiktų panašų privalumą, kuriuos suteikia importas per kaimyninių valstybių uostus, perkeltiant į savo uostų zoną prekių partijų perkrovos, sandėliavimo ir pristatymo procesą. Tokiu būdu susidarytų papildomas krovinių srautas ir papildomos pajamos iš perkrovos, sandėliavimo ir logistikos paslaugų. ■

Importinių konteinerinių krovinių srautas, aplenkęs Ukrainos uostus, TEU



Eksportinių konteinerinių krovinių srautas, aplenkęs Ukrainos uostus, TEU





# Причалы KLASCO открыли новый этап развития

Вида Бортелене

**Углубление акватории  
Клайпедского порта (Литва),  
осуществленное в этом  
году, предоставило бизнесу  
возможность расширить  
портовые тылы и круг  
клиентов. Партнерство  
общественного и частного  
секторов с первых же дней  
использования новых  
причалов Клайпедской  
морской стивидорной  
компании (KLASCO)  
обеспечивает скорый  
возврат инвестиций.  
Исторический перелом  
в навигации приблизил  
тот день, когда в трюмах  
покидающих Клайпедский  
порт судов не останется  
ни сантиметра свободного  
места.**



А. Паужа

Руководители крупнейшей среди стран Балтии стивидорной компании KLASCO в последнее время уделяют много времени организации производства, поскольку поток прибывающих на терминалы железнодорожных вагонов заметно увеличился за счет сезонного экспорта зерна. В ходе активного осуществления задач инвестиционной программы и реконструкции причалов, уменьшившей зоны грузовых работ, территорию приходится перепланировать, находя пространства для новых технологий, подъездных железнодорожных путей и грузовых площадок.

После того, как грузооборот KLASCO превысил 13 млн тонн в год, став на треть больше, чем старейшая компания порта обрабатывала десять лет назад, территория традиционного порта, прижатого к воде городом, расширилась незначительно. Новых площадей появилось лишь столько, сколько позволила изобретательность проектировщиков.

Клиенты KLASCO отмечают, что выходом из ограничений в площади в ходе реконструкции стали производственная гибкость и умение компании согласовывать сроки с инвестиционными возможностями дирекции Клайпедского государственного морского порта и железнодорожной компании «Летувос гяляжинкяляй». Когда совершенствование всех составных частей портового транспортирования: акватория, терминалы и пути доставки товаров – ведется слаженно, растет уверенность в том, что это направление – наилучшее для груза.

Опросом, проведенным недавно компанией по изучению общественного мнения и рынка «Vilmorus» среди клиентов KLASCO, выявлено, что они ставят оказываемым услугам высокие баллы. Поэтому естественно, что появляются договоры о долгосрочном сотрудничестве с литовскими и зарубежными клиентами, поскольку это – гарантия перспективы бизнеса.

Чуть больше производственной свободы у KLASCO имеется в южной части, на морском паромном терминале, где ведется погрузка паромов ро-ро компании «DFDS Seaways». Судоходные линии в шведский Карлсхамн и

германские порты Засниц и Киль сохраняют высокую популярность, поэтому в последнее время на терминале пришлось расширять площади автотранспортных площадок. Завершаемая реконструкция подъездной улицы улучшит не только имидж паромного терминала, но и туристический имидж Клайпеды.

## Сезон экспорта зерна

Еще больше внимания, чем организационные процессы, портовики уделяют коммерческой дальновидности, связям с клиентами. Постоянно внутри компании и с государственными инстанциями проводятся совещания о путях устранения причин колебаний грузопотока.

По словам генерального директора KLASCO Аудрюса Паужа, показатели грузооборота компании последних лет – это многослойный пирог, испеченный из нескольких компонентов: усиление порта усилиями дирекции Клайпедского государственного морского порта до 14,5 метра, повышение пропускной способности железнодорожного узла, модернизация терминалов на частные инвестиции, предоставление экспедиторам привлекательных коммерческих предложений. Помогают и географические условия: Клайпедский порт пригоден для судоходства круглый год.

«Мы стараемся не ввязываться в интриги ни внутри порта, ни в отношениях с соседями по Балтийскому морю, поскольку уверены, что наша конкуренция этична. Мы привлекаем клиентов высоким качеством работ и конкурентной стоимостью услуг. Когда по навигационным и судовым параметрам мы уже можем конкурировать со своими соседями, мы увереннее чувствуем себя на переговорах с потенциальными клиентами из дальних регионов России и других краев», – характеризует ситуацию на рынке А. Паужа.

В первом полугодии с.г. KLASCO работала в таком же темпе, что и в прошлом году, однако интенсивнее готовилась к приросту оборота зерна.

«Специалисты прогнозировали, что в этом году урожай зерновых не будет таким же рекордным, как в 2012-м. Однако на основании заключенных с клиентами договоров мы можем рассчитывать на подобный объем экспорта зерна через нашу компанию, как и в прошлом году. Чтобы не возникало недоразумений с вывозом урожая в начале сезона, как в прошлом году, когда все в одночасье захотели везти зерно в порт и для него не хватило вагонов, мы заранее оборудовали вторую станцию по разгрузке автотранспорта. На складах зернового терминала можем одновременно накопить 105 тыс. тонн различных зерновых культур, однако освободили склады и на грузовом терминале. Мы уже доказали клиентам, что во время пика можем принимать на терминале до 150 вагонов в сутки, а за месяц загрузить зерном 5 судов типа Panamax», – делится А. Паужа.

Возможен прирост грузооборота и за счет новой территории возле построенного 144-го причала, предназначенного для генеральных грузов. Также берет разгон перевалка грузов возле половины линии 7–9-го причалов, реконструкция которой завершена этим летом. Наибольший прорыв в KLASCO связывают с реконструируе-



мой второй половиной линии и с открывшимся летом 2014 года складом насыпных удобрений. В развитие терминала удобрений инвестируется 60 млн литов. Поэтому планируется, что через год-другой, когда будет проведена реконструкция Клайпедского железнодорожного узла, возможности грузообработки KLASCO только в северной части вырастут примерно на 20 %.

## Новая глубина – новый груз

В последние дни июня судно под греческим флагом «Magina» вывезло из Клайпедского порта почти 70 тысяч тонн заготовок российской железной руды. Это абсолютно новый, привлеченный KLASCO груз. С учетом гидрологических, метеорологических и навигационных условий это судно возле причала с глубиной 14,5 м было погружено до осадки 13,4 м.

Прием судна такой вместимости возле причалов KLASCO, как отметили тогда руководители дирекции порта, – великолепный пример эффективного использования государственных инвестиций, поскольку только что построенный причал сразу же стал приносить доходы грузоотправителям.

Генеральный директор KLASCO Аудрюс Паужа считает, что это судно открыло очень важный этап в развитии Клайпедского порта. В будущем планируется постоянный поток подобных грузов.

«В ближайшие 4–5 лет за счет расширения терминалов мы намерены повысить грузоподъемности терминалов на 30–40 %, строим и планируем строить новые склады, погрузочные линии, поэтому для нас очень важно, чтобы наши действия были согласованы с возможностями железных дорог как в Литве, так и в Белоруссии. Дирекция Клайпедского государственного морского порта, литовские и белорусские железнодорожники уже приступили к исполнению данного клиентам обещания по поводу обработки судов типа Postpanamax до максимальной вместимости возле нового причала и минимальных сроков погрузки. Возможность погрузить на суда большее количество грузов создает нашей компании условия для повышения грузооборота и получения более высоких доходов. Так мы создаем больше рабочих мест в транспортной цепочке Литвы, платим больше налогов государству», – отмечает А. Паужа.

Он убежден, что уже совсем скоро можно будет погружать суда типа Panamax до последнего сантиметра максимальной осадки, не дожидаясь следующего этапа углубления Клайпедского порта, решение о котором будет принято после подготовки в 2014 году анализа параметров порта.

Дирекция порта приобрела новое гидрографическое судно «Лотас» для измерения глубин, поэтому появилась возможность точнее оценивать глубины на участках акватории. Каждый раз с учетом уровня воды клиренс судна предлагается устанавливать отдельным разрешением капитана порта.

Возможность погрузки грузов на крупнотоннажные суда особенно актуальна для зарубежных клиентов при перевозке грузов на дальние рынки, хотя и местное зерно также чаще всего экспортируется на судах типа Panamax. ■





A. Pauža

# KLASCO krantinės atvėrė naują raidos etapą

Šiomet išgilinta Klaipėdos (Lietuva) uosto akvatorija suteikė verslui galimybę išplėsti uosto užnugarį ir klientų ratą. Viešojo ir privataus sektoriaus partnerystė nuo pat pirmųjų Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos KLASCO naujų krantinių naudojimo dienų pranašauja apie greitą investicijų grąžą. Įvykus istoriniam navigacijos lūžiui, svarstoma apie artėjančias dienas, kai iš Klaipėdos išplaukiančių didžiųjų laivų triumuose neliks nė centimetro laisvos vietos.

## Vida Bortelienė

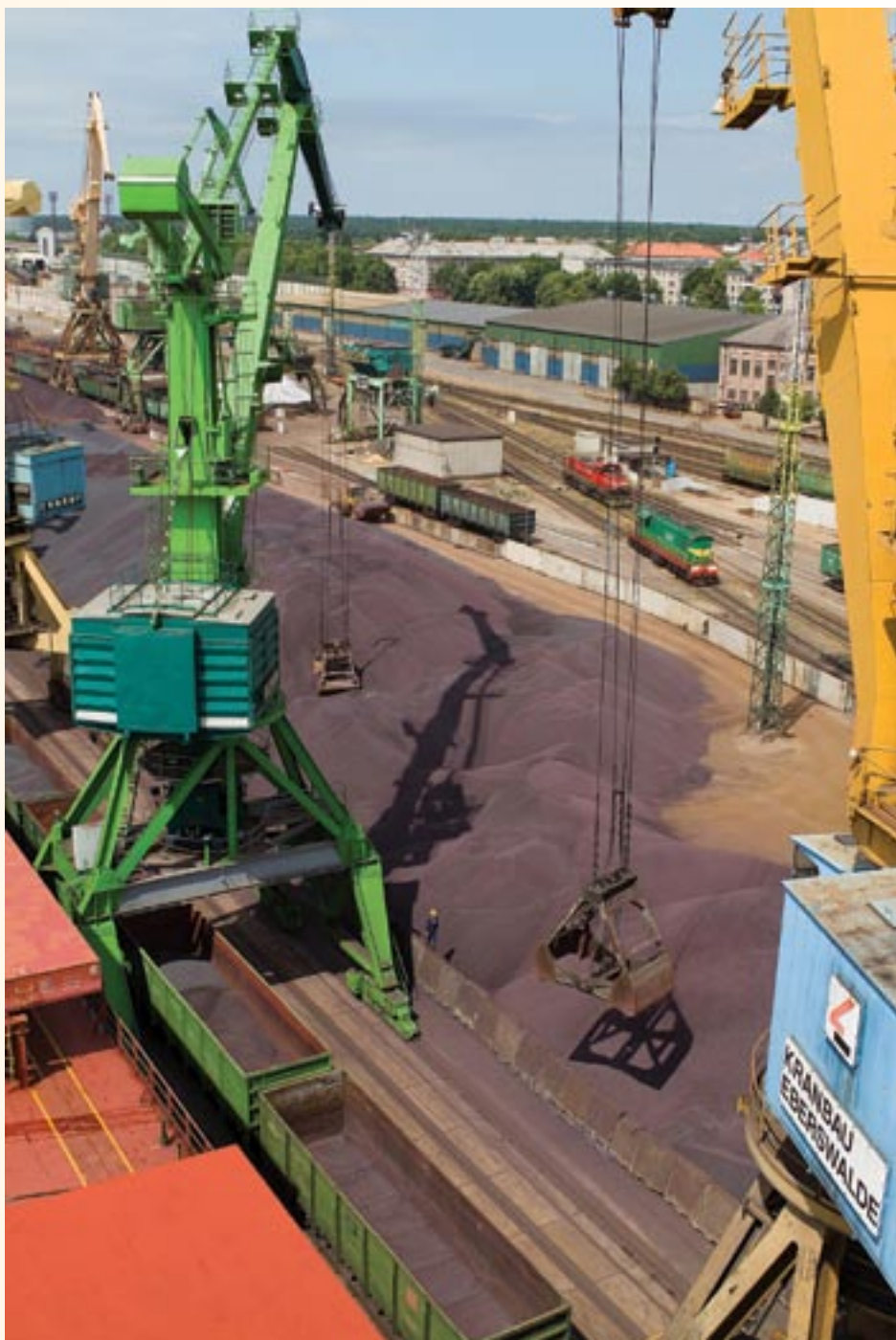
Didžiausios Baltijos šalyse stividorinės kompanijos KLASCO vadovai pastaruoju metu daug laiko skiria gamybos organizavimui, nes atvykstančių į terminalus geležinkelių vagonų srautą gerokai kilstelėjo sezoninis grūdų eksportas. Aktyviai įgyvendinant investicinės programos uždavinius bei vykstant krantinių rekonstrukcijai, sumažinusiai krovos zonas, teritoriją tenka perplanuoti, atrasti erdvės naujoms technologijoms, privažiavimo geležinkeliams ir krovinių aikštelėms.

KLASCO apyvartai užtelėjus ir viršijus 13 mln. tonų per metus, trečdaliu daugiau nei seniausia krovos kompanija apdorodavo prieš dešimtmetį, miesto prie vandens prispausto tradicinio uosto teritorija išsiplėtė nežymiai. Naujų plotų atsirado tiek, kiek jų sukūrė projektuotojų išmonė.

KLASCO klientai pastebi, kad išeitis iš apribojimų vykstant rekonstrukcijoms yra gamybinis lankstumas ir kompanijos gebėjimas derinti terminus su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos bei Lietuvos geležinkelių investicinėmis galimybėmis. Kai visos uosto transportavimo sudėtinės dalys – akvatorija, terminalai ir prekių pristatymo keliai – tobulinami darniai, pasitikėjimas, kad ši kryptis tinkama kroviniui, stiprėja.

Neseniai visuomenės nuomonės ir rinkos tyrimų centro bendrovės „Vilmorus“ atlikta KLASCO klientų apklausa atskleidė, kad teikiamoms paslaugoms jie skiria aukštus balus. Todėl natūralu, kad iš tokių santykių randasi ilgalaikio bendradarbiavimo sutartys su Lietuvos ir užsienio klientais, nes tai – verslo perspektyvos garantija.

Šiek tiek daugiau gamybinės laisvės KLASCO







turi pietinėje dalyje, jūrų perkėlos terminale, kur vyksta „DFDS Seaways“ ro-ro keltų krova. Laivybos linijos į Švediją, Karlshamną bei Vokietijos Zasnico ir Kylio uostus tebėra labai populiarios, todėl pastaruoju metu teko plėsti autotransporto aikštelių plotus. Netrukus baigiamą privažiavimo gatvės rekonstrukcija pagerins ne tik keltų terminalo, bet ir Klaipėdos miesto turistinį įvaizdį.

## Grūdų eksporto sezonas

Dar daugiau dėmesio nei organizaciniai procesai iš uostininkų reikalauja komercinis įžvalgumas, ryšiai su klientais. Nuolat tarpusavyje ir su valstybės institucijomis tariamasi, kaip šalinti krovos svyravimų priežastis.

Pasak KLASCO generalinio direktoriaus Audriaus Paužos, pastarųjų metų įmonės krovos rodikliai – tai daugiasluoksnis pyragas, iškeptas iš kelių sudėtinių komponentų: Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos pastangomis iki 14,5 metro išgilinto uosto, didesnio geležinkelio mazgo pralaidumo, privačiomis investicijomis modernizuotų terminalų, ekspeditoriams teikiamų patrauklių komercinių pasiūlymų. Padeda ir geografinės sąlygos – Klaipėdos uostas tinka laivybai išties metus.

„Mes stengiamės neišsivelti į intrigas nei uosto viduje, nei santykiuose su Baltijos jūros kaimynais, nes esame tikri, kad mūsų konkurencija etiška. Klientus pritraukiame aukšta darbų kokybe ir konkurencinga paslauga kaina. Kai navigacijos ir laivų dydžių parametrais galime konkuruoti su savo kaimynais, mes tvirčiau jaučiamės derybose su potencialiais klientais iš tolimų Rusijos regionų ir kitų kraštų“, – rinkos situaciją apibūdina A. Pauža.

KLASCO šiemet pirmąjį pusmetį dirbo tokiu pat tempu kaip pernai, tačiau intensyviai rengėsi grūdų apyvartos prieaugiui.

„Specialistai prognozavo, kad šiemet grūdų derlius nebus toks rekordinis kaip 2012 metais. Tačiau pagal sutartis su klientais mes galime tikėtis panašaus grūdų eksporto masto per mūsų bendrovę kaip ir pernai. Kad nekiltų derliaus prekybos nesklandumų sezono pradžioje kaip pernai, kai visi vienu metu norėjo vežti grūdus į uostą ir kai kam pritrūko vagonų, iš anksto įrengėme antrą autotransporto iškrovimo stotį. Grūdų terminalo sandėliuose vienu metu galime sukaupti 105 tūkst. tonų įvairių grūdinių kultūrų, tačiau atlaisvinome sandėlių ir krovos terminale. Klientams jau esame įrodę, kad piko metu į terminalą galime priimti iki 150 vagonų per parą, o per mėnesį grūdais pakrauti 5 „Panamax“ laivus“, – kalbėjo A. Pauža.

Krovos prieaugio galimybių teikia pradeda ma veikla naujoje teritorijoje prie pastatytos 144-osios krantinės, kuri skirta generaliniams kroviniams. Taip pat įsibėgėja krova prie vasarą baigtos rekonstruoti pusės 7–9-osios krantinių linijos, o didžiausias KLASCO proveržis siejamas su rekonstruojama antrąja jos atkarpa ir 2014 metų pavasarį atidaromu birių trąšų sandėliu. Į šią trąšų terminalo plėtrą investuojama 60 mln. litų. Todėl numatoma, kad po metų kitų, kai bus atlikta Klaipėdos geležinkelio mazgo rekonstrukcija, KLASCO krovos galimybės šiaurinėje dalyje išaugs apie 20 procentų.

## Naujas gylis – naujas krovynys

Paskutinėmis birželio dienomis laivas su Graikijos vėliava „Marina“ iš Klaipėdos uosto išplukdė beveik 70 tūkstančių tonų geležies rūdos ruošinių iš Rusijos. Tai visiškai naujas KLASCO pritrauktas krovynys. Atsižvelgus į esamas hidrologines, meteorologines ir navigacines sąlygas, šis laivas prie 14,5 metro gylio krantinės buvo pakrautas iki 13,4 metro grimzlės.

Tokio talpumo laivo priėmimas prie KLASCO

krantinių, kaip tąkart pažymėjo Uosto direkcijos vadovybė, – puikus ypač efektyvus valstybės investicijų panaudojimo pavyzdys, nes vos baigta statyti krantinė iškart pradėjo nešti pajamas.

KLASCO generalinis direktorius Audrius Pauža mano, kad šis laivas pradėjo labai svarbų etapą vystant Klaipėdos uostą. Ateityje planuojamas nuolatinis panašaus pobūdžio krovinių srautas.

„Per artimiausius 4–5 metus plėsdami terminalus krovos pajėgumus planuojame padidinti 30–40 procentų, statome ir planuojame statyti naujus sandėlius, krovos linijas, todėl mums ypač svarbu, kad mūsų veiksmai būtų suderinti su geležinkelio galimybėmis tiek Lietuvoje, tiek Baltarusijoje. Klientams duotą pažadą dėl „Post-panamax“ laivų krovos iki maksimalios talpos prie naujos krantinės ir laivo užsakymo termino padėjo tesėti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija ir Lietuvos bei Baltarusijos geležinkeliai. Galimybė į laivus sutalpinti didesnę krovinių kiekį sudaro sąlygas mūsų kompanijai didinti apyvartą ir gauti daugiau pajamų. Taip sukuriame daugiau darbo vietų Lietuvos transporto grandinėje, sumokame daugiau mokesčių valstybei“, – pažymi A. Pauža.

Jis įsitikinęs, kad nelaukiant dar vieno Klaipėdos uosto gilinimo etapo, dėl kurio bus sprendžiama 2014 metais parengus uosto parametrų studiją, „Panamax“ laivus jau visai netrukus bus įmanoma krauti iki paskutinio maksimalios grimzlės centimetro.

Uosto direkcija išigijo naują gylio matavimo laivą „Lotas“, todėl atsirado priemonė tiksliau įvertinti akvatorijos atkarpų gylius. Kaskart atsižvelgus į vandens lygį, laivo klirensą siūloma nustatyti atskiru uosto kapitono leidimu.

Galimybė krauti krovinius į didelius laivus ypač aktuali užsienio klientams gabenant krovinius į tolimas rinkas, nors ir vietiniai grūdai taip pat dažniausiai išplukdomi „Panamax“ laivais. ■

# Особенности параметров привлекательности (для инвесторов)

**Валерий Гульбас,**  
аналитик, учредитель фонда VIV

**Оценивая ту или иную страну, современный деловой мир, безусловно, отдаст должное географической уникальности и наличию особых достопримечательностей, но по-настоящему заинтересовать его может только благоприятный климат. Разумеется, речь идет о климате инвестиционном.**

Инвестиционная привлекательность государства – это обобщенная интегральная характеристика его внешней экономической сущности, которая приковывает к себе всеобщее внимание и является одним из важнейших параметров для его успешного развития.

В то время, когда глобальный мир с большими трудностями и проблемами пытается выйти из мирового финансового кризиса, правительства развивающихся стран стремятся искать неординарные пути создания в государстве благоприятной среды для развития бизнеса, внедрять уникальные экономические методы и создавать предпосылки для организации дополнительных рабочих мест.

Макроэкономическая стабильность страны является здесь важным аргументом, снижающим финансовые риски, а также важным показателем деловой активности для возможности эффективного размещения инвестиций и успешного исполнения различных проектов.

На основе исследований, проведенных Гарвардской школой бизнеса, государственная инвестиционная привлекательность оценивается по следующим показателям: по уровню инфляции, политической обстановке, ста-

бильности в законодательной и правовой базе, уровню требований к ввозу и вывозу иностранного капитала, стабильности национального валютного рынка.

Согласно данным, опубликованным в докладе Всемирного банка «Глобальные знания и опыт в ответ на вызовы», современные государства постоянно испытывают острую потребность во внешних инвестициях. Общие потребности развивающихся стран в инвестициях на цели создания инфраструктуры в данный момент составляют более 1,1 трлн долл. США.

## Свободные экономические зоны – важный параметр инвестиционной привлекательности

Созданию первых свободных экономических зон способствовали рост промышленного производства и стремление государств к формированию благоприятных условий и стимулов для экономического роста. Первый прообраз СЭЗ был создан почти пятьсот лет назад, в 1547 году в Италии, в городе Ливорно. Этому городу государством было предоставлено право ведения свободной торговли без выплаты налогов.

Во второй половине двадцатого века СЭЗ обустроивались по принципу производственно-торговых структур с функцией импорта и экспорта оборудования и льготного вывоза готовой продукции.

Стремительный рост мировой экономики и подъем в странах третьего мира привели к сдвигам в структуре международных инвестиций и к перераспределению потоков промышленного и финансового капитала.

На фоне этих событий в мировой экономике возрастало стремление государств к успешному развитию национальных экономик. Конкуренция на рынке инвестиций потребовала от мирового сообщества упорядочить струк-



Валерий Гульбас с Рашидом Али Лута (Rashid Ali Lootah), руководителем компании «Nakhell».

туру и систему доступа к международным инвестициям, которые являются одним из главных факторов для успешной экономической адаптации государства независимо от уровня его развития.

В 1973 году на XIII Киотской конференции ГАТТ был предложен основополагающий нормативный акт, определяющий статус свободной зоны, т.е. части государственной территории, на которой товары рассматриваются как объекты, находящиеся за пределами национальной таможенной территории и поэтому не подлежащие обычной процедуре таможенного контроля и налогообложению.

Бурные и стремительные события в мировой экономике и потребности иностранного капитала в расширении рынков приложения финансового капитала явились предпосылками к созданию в 1978 году Мировой ассоциации зон экспортной переработки (WEPZA) при Организации Объединенных Наций.

Основной задачей этой организации был анализ и подготовка рекомендаций по созданию и управлению проектами по организации СЭЗ. И нужно отметить, что национальным политическим и государственным лидерам международного сообщества весьма своевременно были предложены не только инструменты для достижения экономического и социального процветания, но и прописаны методики и процедуры, как сделать государство привлекательным для международных инвесторов.

## СЭЗ – инструмент экономического развития

В настоящее время мировая экономика имеет в своей структуре более 25 видов, типов и форм СЭЗ. В развитых и развивающихся странах мира успешно действует более 2000 свободных экономических зон – территориально-географических анклавов

с определенной степенью обособленности от основного экономического пространства, где успешно трудятся почти 70 миллионов человек. Их доля труда в мировом товарообороте за последние тридцать лет выросла на 30%.

В среде региональных и международных форм экономического партнерства широко используются различные типы СЭЗ. В том числе: зоны свободной торговли, научно-производственные, экспортно-производственные, выпускающие электронное оборудование, буровые установки и производящие промышленные алмазы. Акцент делается на отраслях с высокой добавленной стоимостью, инновационностью и мультипликативностью. Это приводит не только к финансовому успеху предприятий-резидентов, но и стимулирует развитие смежных отраслей на сопредельных территориях.

Созданные на территории СЭЗ особые и исключительные условия для успешного ведения бизнеса и эффективной работы транснациональных и международных компаний становятся привлекательными и для внутренних инвесторов, которым выгодно создавать новые экспортно ориентированные производства.

Организуя СЭЗ, любое современное государство, претендующее на приток иностранных инвестиций, должно не только создавать привлекательные условия для ведения бизнеса, но и предложить современную инфраструктуру, обеспечить сохранность иностранному капиталу и его эффективному использованию.

Мудрая и дальновидная государственная политика таких государств, как Сингапур, Малайзия, Тайвань и Таиланд, в сочетании с активной деятельностью по созданию СЭЗ позволила им привлечь значительные объемы иностранного капитала и стимулировала развитие передовых предприятий.

Государства Юго-Восточной Азии, Китай и ОАЭ с помощью иностран-

ных инвестиций и внедрения передовых технологий создали многочисленные СЭЗ, деятельность которых позволила успешно выполнить долгосрочные государственные программы по созданию эффективной рыночной экономики.

## К успеху через создание СЭЗ

Правительствам современных государств и их лидерам отводится важная роль в создании благоприятного делового климата, который ведет к притоку иностранных инвестиций, росту национальной экономики и расширению экспортного потенциала. Этот вывод нашел подтверждение в проводимой Китаем государственной политике по развитию национальной экономики с активным использованием методов создания СЭЗ.

В течение двадцати лет, с 1980 года, в Китайской Народной Республике было открыто пять особых экономических районов. С 1991 года в Китае в крупных промышленных городах было создано 13 бесплошных зон. Были открыты 32 особые технико-экономические зоны, 52 инновационные промышленные зоны.

На территориях СЭЗ в Китае создано более 8 миллионов рабочих мест. Только в одной СЭЗ в Шензене трудятся 3 миллиона человек, общий объем инвестиций в нее составил уже 28 млрд долл., а экспортная отдача – 48 млрд долл.

Создавая свободные экономические зоны и зоны бесплошной торговли, китайское правительство использует их в качестве одного из инструментов промышленной политики государства, исполняя государственные программы по расширению внешнеэкономической деятельности и укреплению международного политического статуса государства, повышая шансы Китая на привлечение иностранных инвестиций. В 2005-м докризисном году было привлечено более 120 млрд долл. США для более чем сорока тысяч проектов.

Широко используя и мировой, и собственный опыт организации СЭЗ, Китайская Народная Республика расширяет свою деятельность по их созданию на территориях приграничных государств и на территориях государств с высоким уровнем товарооборота.

Примером этому может слу-

жить созданная по инициативе правительства КНР в ОАЭ в Дубае Свободная экономическая зона DRAGON. На территории этой СЭЗ представлены 4500 промышленных и торговых предприятий Китая, торговые площади размером 175 тыс. кв. метров дают возможность производителям вести успешную торговлю с минимальными затратами.

Арабской стороной здесь в полной мере была учтена существующая пропорция инвестиционных вложений в развитие СЭЗ: для обустройства одного квадратного метра экспортно-производящей зоны требуются вложения порядка 40-45 миллионов долларов США, тогда как для таможенно-торговой – в три раза меньше: 10-15 млн долл.

Реализация проекта способствовала экономической активности и стимулировала рост финансового оборота на территории ОАЭ, повысив при этом уровень финансовых поступлений и капитализацию компании NAKHEEL. Эта компания была инвестором и исполнителем проекта не только по созданию торговых площадей, но и всей инфраструктуры для успешного функционирования СЭЗ DRAGON.

## Алгоритм привлекательности и уникальности

Исследуя исторический опыт создания СЭЗ, изучая методы и рекомендации международных организаций, в том числе и Мировой ассоциации зон экспортной переработки (WEPZA), европейский Фонд VIV разработал концепцию создания СЭЗ со ста-

тусом Сухопутного порта на территории Республики Казахстан.

Уникальное геостратегическое расположение Казахстана, политическая воля лидера государства и эффективные государственные программы являются важными аргументами для привлечения иностранных инвестиций. Это особенно хорошо видно на графике.

В 2010 году в экономику Казахстана было привлечено почти 10 млрд долл. США, в том числе и для исполнения международных проектов по развитию транспортной инфраструктуры и активизации деятельности международных грузовых транзитных коридоров, проходящих из государств Юго-Восточной Азии в Западную Европу. Казахстан может привлечь инвесторов не только широтой фискальных льгот и относительной дешевой рабочей силы, но, прежде всего, перспективой сложившегося отечественного рынка и рынка на пространстве всего СНГ, имеющего огромный потенциал благодаря действующему в его рамках режиму свободной торговли. Особенно если рассматривать это в качестве перспективы на взаимовыгодное партнерство со странами Европейского союза, где действуют аналогичные условия общего рынка.

Используя указанные факторы и аргументы на основе анализа работы уже существующих СЭЗ, авторы международного проекта «Сухопутный порт – возрождение Шелкового пути» разработали алгоритм по созданию особых экономических зон с внедрением в их систему управления принципов логистики, делая акцент на развитие в государственных и международных программах ме-

тодов политической логистики и технологий эмерджентологии.

Предложенные фондом алгоритм и новый принцип организации особых экономических зон вызвал заинтересованность у представителей ОАЭ и Королевства Саудовская Аравия. В рамках этой концепции, которая была признана международными экспертами инновационной, был подписан меморандум о создании трех особых экономических зон в Саудовской Аравии.

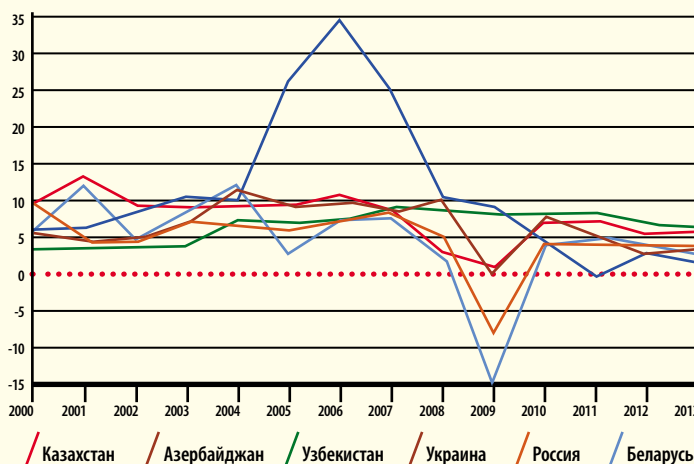
Необходимо понимать, что иностранные инвестиции – это не чудо из лампы Алладина, а создание свободных экономических зон – это не решение экономических и политических проблем в государстве. Сами по себе они не являются универсальным способом модернизации экономики. Решение современных экономических проблем и темпы успешного развития в государстве зависят от стратегической мудрости правительства страны, которому отводится важная роль в создании благоприятных условий для сообщества потенциальных бизнес-партнеров.

Организуя свободные экономические зоны, государство создает предпосылки для активного развития экономики путем привлечения в производство передовых технологий и инноваций, открывает доступ к успешным иностранным партнерам. Но все эти предпосылки получают достойное развитие только при последовательном и правильном использовании режима СЭЗ – от идеи создания до полной реализации. Когда будут продуманы и учтены все важные моменты действия механизма закона о СЭЗ при полном соответствии его концептуальных основ современным требованиям, максимальном усилии государства по сокращению коррупции и бюрократии на долгом пути преобразований и реформ.

По выражению Эдмара Баца, директора Института исследований в области экономической политики, «для роста национальной экономики и достижения успеха необходимы экономическая открытость, социальная вовлеченность и эффективное правительство»\*. И, конечно же, особо благоприятный инвестиционный климат.

\* (из доклада Комиссии по росту и развитию «Стратегия устойчивого роста и инклюзивного развития»).

Динамика ВВП в странах СНГ (пост. цены), %



Источник WOC по данным и прогнозам МВФ.



## Patrauklumo ypatumai investuotojams



Valerijus Gulbas  
Analitikas, VIV fondo steigėjas

Šiuolaikinis verslo pasaulis, vertindamas vieną ar kitą šalį, pirmiausia pasirenka geografinį unikalumą ir ypatingas vietas, bet rimtai jį gali sudominti tik palankus klimatas. Suprantama, kalbame apie investicinį klimatą.

Valstybės investicinis patrauklumas – tai apibendrinta integralinė jos užsienio ekonomikos charakteristika, kuri patraukia visuotinį dėmesį ir yra viena svarbiausių jos sėkmingos raidos parametru.

Tuo metu, kai globalusis pasaulis su dideliais sunkumais ir problemomis bando išstrūkti iš pasaulio finansinės krizės, besivystančių šalių vyriausybės stengiasi ieškoti netradicinių būdų, kaip sudaryti valstybėje palankias sąlygas verslui, diegti unikalios ekonomikos metodus ir sudaryti prielaidas papildomo darbo vietoms kurti.

Šiuo atveju makroekonominis šalies stabilumas yra svarbus argumentas, mažinantis finansinę riziką, taip pat svarbus dalykinio aktyvumo rodiklis, suteikiantis galimybę efektyviai paskirstyti investicijas ir sėkmingai realizuoti įvairius projektus.

Harvardo verslo mokykloje atliktų tyrimų duomenimis, valstybės investicinis patrauklumas vertinamas pagal tokius rodiklius: infliacijos lygį, politinę padėtį, įstatymines ir teisinės bazės stabilumą, užsienio kapitalo įvežimo ir išvežimo reikalavimų lygį, nacionalinės valiutos rinkos stabilumą.

Sprendžiant iš duomenų, kurie paskelbti Pasaulio Banko pranešime „Globalios žinios ir patirtis – atsakas į iššūkius“, šiuolaikinėms valstybėms labai reikia užsienio investicijų. Bendri besivystančių šalių investicijų infrastruktūrai kurti poreikiai yra per 1,1 trilijono JAV dolerių.

### Laisvosios ekonominės zonos – svarbus investicinio patrauklumo parametras

Įkurti pirmąsias laisvasias ekonomines zonas (LEZ) padėjo didėjanti valstybių pramoninė gamyba ir jų siekimas suformuoti palankias sąlygas ekonomikai stiprinti. Pirmasis LEZ prototipas įkurtas beveik prieš penkis šimtus metų, 1547 metais Italijoje, Livorno mieste. Šiam miestui valstybė suteikė teisę organizuoti laisvą prekybą be mokesčių. Dvidešimtojo amžiaus antroje pusėje LEZ buvo kuriamos gamybos ir prekybos struktūrų principu su įrangos importo ir eksporto bei lengvatinio gatavos produkcijos išvežimo funkcijomis.

Spartus pasaulio ekonomikos augimas ir pakilimas trečiojo pasaulio šalyse išjudino tarptautinių investicijų struktūras ir paskatino persikirstyti pramoninio ir finansinio kapitalo srautus.

Tokių įvykių fone pasaulio ekonomikoje sustiprėjo valstybių siekiai sėkmingai plėtoti nacionalines ekonomikas. Konkurencija investicijų rinkoje pareikalavo iš pasaulio bendruomenės tinkamai sutvarkyti priėjimo prie tarptautinių investicijų struktūrą ir sistemą, kurios yra svarbus valstybių sėkmingos ekonominės adaptacijos veiksnys, nepriklausomai nuo jų išsivystymo lygio. 1973 metais XIII Kioto konferencijoje buvo pasiūlytas labai svarbus norminis aktas, apibrė-

žiantis statusą laisvosios zonos, t.y. valstybinės teritorijos dalies, kurioje prekės vertinamos kaip objektai, esantys už nacionalinės muitinės teritorijos, nepavaldūs muitinių kontrolei ir apmokestinimui.

Audringi įvykiai pasaulio ekonomikoje ir užsienio kapitalo poreikiai finansinio kapitalo įdėjimo rinkoms plėtoti paskatino 1978 metais įkurti Pasaulinę eksporto perdirbimo zoną (WEPZA) prie Jungtinių Tautų Organizacijos.

Pagrindinis tos organizacijos uždavinys buvo analizuoti ir parengti rekomendacijas LEZ steigimo projektams kurti ir valdyti. Reikia pasakyti, kad tarptautinės bendruomenės nacionaliniams politiniams ir valstybių lyderiams labai laiku buvo pasiūlytos ne tik ekonominio ir socialinio klestėjimo priemonės, bet ir nurodyti metodai ir procedūros, kaip paversti valstybę patrauklia tarptautiniams investuotojams.

### LEZ – ekonominės raidos priemonė

Šiuo metu pasaulio ekonomika turi savo struktūroje per 25 LEZ rūšis, tipus ir formas. Išsivysčiusiose ir besivystančiose šalyse sėkmingai veikia per 2000 laisvųjų ekonominių zonų – teritorinių ir geografinių anklavų, iš dalies atskyrusių nuo pagrindinės ekonominės erdvės. Jose sėkmingai dirba beveik 70 milijonų žmonių. Jų darbo dalis pasaulio prekių apyvartoje per pastaruosius trisdešimt metų išaugo 30 procentų.

Tarp regioninių ir tarptautinių ekonominės partnerystės formų plačiai paplito įvairių tipų LEZ, kaip antai: laisvosios prekybos, mokslinės ir gamybinės, eksporto ir gamybinės, gaminančios elektronikos prietaisus, gręžinių įrangą ir pramoninius deimantus. Akcentuojamos šakos su aukšta pridėtinė verte ir inovacijų galimybėmis. Įmonėms tai ne tik naudinga finansiškai, bet ir skatina kurti tarpines šakas gretimose teritorijose. LEZ teritorijoje sudarytos ypatingos sąlygos, skatinančios sėkmingai plėtoti verslą ir aktyviai dirbti transnacionalinėms ir tarptautinėms kompanijoms, tampa patrauklios ir vidaus investuotojams, kuriems naudinga steigti naujas į eksportą orientuotas gamybas.

Organizuodama LEZ, bet kuri valstybė, pretenduojanti į užsienio investicijas, turi ne tik sudaryti patrauklias verslo sąlygas, bet ir pasiūlyti modernią infrastruktūrą, užtikrinti užsienio kapitalo saugu-

mą ir jo efektyvų panaudojimą.

Antai Singapūro, Malaizijos, Tailando ir Tailando valstybių išmintinga ir toliaregiška politika kartu su aktyvia veikla kuriant LEZ padėjo toms šalims pritraukti daug užsienio kapitalo ir skatinti pažangių įmonių plėtrą.

Pietryčių Azijos valstybės, Kinija ir JAE, padedami užsienio investicijų ir diegdami pažangias technologijas, įkūrė daugybę LEZ, kurių veikla padėjo sėkmingai vykdyti ilgalaikes valstybines programas rinkos ekonomikos efektyvumui stiprinti.

### Į sėkmę – per LEZ kūrimą

Šiuolaikinių valstybių vyriausybės ir jų lyderiams tenka svarbus vaidmuo kuriant verslui palankų klimatą, kuris pritraukia užsienio investicijas, stiprina nacionalinę ekonomiką ir didina eksporto galimybes. Tokių išvadų patvirtino Kinijos vykdoma valstybinė nacionalinės ekonomikos politika, aktyviai naudojantis LEZ kūrimo metodais. Per dvidešimt metų, nuo 1980-ųjų, Kinijos Liaudies Respublikoje buvo įkurti penki ypatingi ekonomikos rajonai. Nuo 1991 metų didžiuosiuose Kinijos pramoniniuose miestuose buvo 13 nemokėstinių zonų. Buvo įkurtos 32 techninės ir ekonominės zonos, 52 inovacinės pramoninės zonos.

Kinijos LEZ teritorijose sukurta daugiau kaip 8 mln. darbo vietų. Tik vienoje Šenzeno ekonominėje zonoje dirba 3 milijonai žmonių, į ją jau investuota 28 mlrd. dolerių, o nauda iš eksporto – 48 mlrd. dolerių.

Kurdama laisvasias ekonomines zonas ir nemokėstines prekybos zonas, Kinijos vyriausybė naudoja jas kaip priemonę stiprinti šalies pramoninę politiką, vykdyti valstybės užsienio ekonominės veiklos programą ir stiprinti tarptautinį valstybės politinį statusą, didinti Kinijos galimybes pritraukti kuo daugiau investicijų iš užsienio. 2005-aisiais ikikriziniais metais buvo pritraukta per 120 milijardų JAV dolerių daugiau kaip keturioms dešimtims tūkstančių projektų.

Pasinaudodama ir pasauline, ir savo LEZ kūrimo patirtimi, Kinijos Liaudies Respublika tebekuria tokias zonas pasienio valstybių teritorijose ir valstybių, kuriose labai aukštas prekių apyvartos lygis, teritorijose. To pavyzdys gali būti KLR vyriausybės iniciatyva Jungtiniuose Arabų Emyratuose, Dubajuje, įkurta laisvoji ekonominė zona DRAGON. Šios zonos teritorijoje veikia 4500 Kinijos pramonės ir prekybos



įmonių, 175 tūkst. kv. metrų jų prekybos plotai suteikia gamintojams galimybę sėkmingai prekiauti su minimaliomis sąnaudomis.

Arabai tinkamai išlaikė investicijų į LEZ proporciją: įrengti vieną kvadratinį metrą eksporto ir gamybinės zonos reikia maždaug 40-45 milijonų JAV dolerių, kai tuo tarpu muitų ir prekybos zonos tris kart mažiau – 10-15 mln. dolerių. Projekto realizavimas sustiprino ekonominį aktyvumą ir paskatino finansinės apyvartos augimą JAE teritorijoje, kartu padidindamas kompanijos NAKHEEL finansinių įplaukų lygį ir kapitalizaciją. Ši kompanija buvo investuotoja ir projekto vykdytoja ne tik įrengiant prekybos plotus, bet ir visą infrastruktūrą, kad galėtų sėkmingai veikti LEZ DRAGON.

### Patrauklumo ir unikalumo algoritmas

Tirdamas istorinę LEZ steigimo patirtį, tarptautinių organizacijų, taip pat ir Pasaulinės eksporto perdirbimo zonų asociacijos, metodus ir rekomendacijas, Europos VIV

fondas Kazachstano Respublikos teritorijoje sukūrė LEZ su sausumos uosto statusu koncepciją. Unikali Kazachstano geostrateginė padėtis, valstybės lyderio politinė valia ir efektyvios valstybinės programos yra svarbūs argumentai pritraukti užsienio investicijas.

2010 metais į Kazachstano ekonomiką buvo investuota beveik 10 mlrd. JAV dolerių, iš jų ir tarptautiniams transporto infrastruktūros plėtojimo ir tarptautinių krovinių tranzitinių koridorių, einančių iš Pietryčių Azijos į Vakarų Europą, veiklos suaktyvinimo programoms. Kazachstanas gali patraukti investuotojus ne tik didelėmis fiskalinėmis lengvatomis ir palyginti pigia darbo jėga, bet visų pirma šalies rinkos ir rinkos visoje NVS, turinčioje didžiulį potencialą, perspektyvomis. Ypač turint galvoje tarpusavio partnerystės su Europos Sąjungos šalimis, kur veikia analogiškos bendrosios rinkos sąlygos, perspektyvas. Pasinaudoję minėtais veiksniais ir argumentais, išanalizavę jau veikiančių LEZ patirtį, tarptautinio projekto „Sausumos uostas – Šilko

kelio atgaivinimas” autoriai sukūrė ypatingųjų ekonominių zonų steigimo algoritmą, kuriuo numatyta įdiegti tų zonų sistemoje logistikos principus, akcentuojant valstybinių ir tarptautinių politinės logistikos metodų ir emerđželogistikos technologijų programas.

Fondo pasiūlytas algoritmas ir naujas ypatingųjų ekonominių zonų organizavimo principas sudomino JAE ir Saudo Arabijos Karalystės atstovus. Pasinaudojus tarptautinių ekspertų pripažinta inovacijų koncepcija, buvo pasirašytas memorandumas dėl trijų ypatingųjų ekonominių zonų įkūrimo Saudo Arabijoje.

Reikia suprasti, kad užsienio investicijos – tai ne stebuklas iš Aladino lempos, o laisvųjų ekonominių zonų kūrimas – ne valstybės ekonominių ir politinių problemų sprendimas. Jos pačios savaime nėra universalus ekonomikos modernizavimo būdas. Dabartinių ekonomikos problemų sprendimas ir sėkmingos raidos valstybėje tempai priklauso nuo šalies vyriausybės strateginės išminties, kuriai priskiriamas svarbus vaidmuo su-

darant palankias sąlygas potencialiems verslo partneriams.

Valstybė, organizuodama laisvasias ekonomines zonas, sudaro prielaidas aktyviai vystyti ekonomiką, pasitelkusi pažangias technologijas ir inovacijas, atveria kelią sėkmingiems užsienio partneriams. Bet visos tos prielaidos įgyvendinamos tik nuosekliai ir teisingai naudojantis LEZ režimu – nuo įkūrimo idėjos iki visišką realizavimo. Būtina apgalvoti ir įvertinti visus svarbiausius LEZ įstatymo mechanizmo veikimo momentus, kad jie atitiktų šiuolaikinius reikalavimus, maksimalias valstybės pastangas mažinti korupciją ir biurokratiją ilgame pervertarkų ir reformų kelyje.

Kaip pareiškė Edmaras Bačas, Ekonominės politikos tyrimų instituto direktorius, nacionalinei ekonomikai stiprinti būtini ekonominis atvirumas, socialinis momentas ir efektyvi vyriausybė. Ir, žinoma, kuo palankesnis investicinis klimatas.

*\* (Iš ekonomikos augimo ir raidos komisijos pranešimo „Stabilus augimo ir inkluzinės raidos strategija“).* ■

**12-14 МАРТА | 2014**  
Красноярск

Единственный отраслевой проект на территории Восточной Сибири!

V юбилейный комплекс специализированных выставок

«Нефть. Газ. Химия»  
«Горное дело»  
«Сибирский GEO-форум»

ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!

Официальная поддержка:

г. Красноярск  
МВДЦ «Сибирь», ул. Авиаторов, 19  
тел.: +7 (391) 22-88-616, 22-88-614,  
22-88-611 – круглосуточно  
nedra@krasfair.ru, www.krasfair.ru

0+

сибирь



## Саммит по устойчивому освоению океана призывает к более тесной интеграции в освоении Арктики



*Карл Фризен (Carl Friesen) является писателем из Миссиссоги, Канада. Он обращает особое внимание на вопросы устойчивости. Имеет степень бакалавра журналистики с отличием, степень магистра маркетинга, а также является сертифицированным консультантом по менеджменту. Его консультационная практика в компании Global Reach Communications Inc. ([www.carlfriesen.com](http://www.carlfriesen.com)) помогает бизнес-профессионалам продемонстрировать свои специальные знания в области устойчивости, лоббировать свои идеи.*

Российское круизное судно в Норвегии «Максим Горький».

На спутниковых снимках Арктики видно резкое снижение количества морского льда в регионе за несколько последних десятилетий по причине климатических изменений. Хотя это и является причиной для беспокойства, но также создает возможности для перевозки грузов, нефти и газа, разработки месторождений полезных ископаемых и других секторов. Скоординированный подход к деятельности в Арктике был направлен на саммите по устойчивому освоению океана (SOS 2013), проходившем 22–24 апреля 2013 г. в Вашингтоне, округ Колумбия, США, на то, чтобы мы лучше поняли Арктику и уменьшили риск утечки нефти и других катастроф, вызванных деятельностью человека в этой нестойкой внешней среде.





Это мероприятие, способствующее продвижению мер по неистощимому использованию океанов, посетило большое количество представителей различных организаций, включая нефтяные и газовые компании, операторов сухогрузов, контейнеровозов и круизных судов, офшорных производителей энергии, компаний по разработке месторождений полезных ископаемых, береговой охраны и военно-морских флотов. Она была организована советом по проблемам Мирового океана (WOC) ([oceanCouncil.org](http://oceanCouncil.org)) для укрепления лидерства океанической отрасли и сотрудничества в ответственном использовании океана, а также для обеспечения пользователей океана координированным, конструктивным голосом за столом при принятии решений об экологически устойчивом будущем мировых океанов.

Сессия SOS 2013 «Арктика: проблемы и возможности ответственных отраслей» привлекает особый интерес для Литвы, имеющей продолжительный опыт в торговле между северными частями Скандинавии, Россией и Европой.

Директор Международной федерации владельцев танкеров за предотвращение загрязнения (ITOPF) по развитию и поддержке и сопредседатель Тим Лунел (Tim Lunel) обратил внимание на резкое увеличение судов, использующих Северный морской путь (NSR) по северу России. Важной мотивацией стала возможность уменьшить эксплуатационные затраты даже судов класса «Суэцмакс» (максимальный размер судов, могущих пройти через Суэцкий канал). По словам Лунела, на некоторых маршрутах время перехода может занять как минимум на три недели меньше по сравнению с Суэцким маршрутом, что означает меньший расход топлива и сокращение выбросов углекислого газа. Например, при доставке товаров из Норвегии в Японию маршрут по Суэцкому каналу составляет примерно 22 200 км, а маршрут NSR почти вполонину меньше – 11 900 км. Однако позже он сказал, что поскольку NSR является пока нерегулярным и ненадежным морским маршрутом, очевидно, суда класса «Суэцмакс» останутся самыми большими по размеру судами еще в течение некоторого времени.

Первая доставка сжиженного природного газа (LNG) по NSR из Норвегии в Японию состоялась в ноябре 2012 г. 100 000 тонн брутто-тоннажа LNG было транспортировано грузовым судном «Ob River», и это указывает на растущую практичность данного маршрута.

Большая часть общественности, озабоченная операциями с нефтью и газом в Арктике, обращает особое внимание на проблему утечки, которую сложно уменьшить в водах, покрытых льдом. Лунел сказал, что снимки нефтебурового судна «Kulluk» компании Royal Dutch Shell, которое село на мель на северном берегу Аляски в декабре 2012 г., были распространены по всему миру, хотя на судне имелось только относительно небольшое количество легкого дистиллятного топлива и на самом деле утечки не случилось. Для сравнения Лунел показал снимки другого судна, которое село на мель возле индонезийского острова за несколько

дней до этого и почти не привлекло внимания международного сообщества, несмотря на тот факт, что произошла утечка более тяжелого и стойкого нефтетоплива. Очевидно, сказал Лунел, что здесь имеет место ажиотаж из-за влияния, которое может иметь коммерческая деятельность на окружающую среду в Арктике, и это является центром внимания для СМИ.

По мнению Лунела, это подчеркивает важность рассмотрения действий в Арктике и возможность эффективной реакции в экстренных случаях. Он предложил модель совместной отрасли, что-то вроде ИТОПФ, но более широкого действия, чем реагирование на утечки (например, сбор данных и вклад в политику развития Арктики), что объединит нефтяные компании, перевозчиков и правительства. Они могли бы работать вместе для выработки вопросов, представляющих общий интерес бизнес-сообществу Ocean Business Community в качестве метода контроля за подобными рисками в Арктике.

Необходимость в сотрудничестве во время обсуждения ситуации на Аляске подтвердил и другой выступающий, Джоэл Клемент (Joel Clement) из департамента внутренних ресурсов США. Он сказал, что морские и наземные власти должны сотрудничать, чтобы достичь хороших результатов для людей и окружающей среды в Арктике и снизить дублирование функций в государственных организациях.

По словам Клемента, жителей Арктики тревожит быстрый темп перемен, включая социальные, экономические и экологические аспекты. Это касается дорожной системы, которая во многих местах проходит по вечной мерзлоте. Ситуация меняется с потеплением климата, являющимся причиной разрушения дорог, а также взлетно-посадочных полос и фундаментов зданий.

Клемент сказал, что правительства могут помочь избавиться от сомнений, гарантируя, что законодательство является честным и правильным по отношению к таким аспектам, как строительные нормы и правила, а также стандарты окружающей среды.

Рене Сове (Renee Sauvé) из министерства океанического рыболовства Канады выступил от имени Арктического совета, двухгодичное председательство в котором Канада приняла в мае сего года. Это межгосударственный орган, основанный на консенсусе восьми арктических стран и с рядом арктических организаций коренных жителей со статусом «постоянные участники». Сове сказал, что приоритет должен быть оказан рациональным действиям, направленным на разработку полезных ресурсов. Сюда входит и выработка руководящих принципов для безопасной транспортировки по Арктике, включая круизное судоходство и другие виды туризма.

По мнению Сове, маленькой северной общине не под силу принять круизное судно с 2 000 или более пассажирами, когда они высадутся на берег для посещения деревни.

В декларации министров были отмечены три приоритета для Арктического совета: улучшение экономических и социальных условий, действия в связи с изменением кли-



**Восстановление – ловушка для камчатских крабов Аляски.**  
Valerie Craig (Marine Photobank)

мата и защита арктической окружающей среды. Совет решил усилить сотрудничество и общение с бизнес-сообществами для продвижения устойчивого развития Арктики. Совет намерен организовать оперативную рабочую группу для содействия созданию полярного бизнес-форума.

«Бизнес был недостающим звеном», – сказал Сове во время дискуссии об Арктике и добавил, что вовлечение бизнеса следует начать с добывающих отраслей, таких как нефть, газ и разработка месторождений полезных ископаемых.

«Канада желает работать с отраслью», – сказал Сове на саммите.

Как новый председатель Канада заявила, что поставит северян на первое место и определит три темы для руководства: ответственный ресурс освоения Арктики (который подчеркнет устойчивое развитие природных ресурсов), безопасное арктическое судоходство, а также устойчивые циркумполярные сообщества.

Президент и генеральный директор WOC Паул Холтус (Paul Holthus) отметил, что совет по проблемам Мирового океана является лидером в катализации бизнес-лидерства и сотрудничества для Арктики. WOC созвал рабочую группу по развитию бизнес-лидерства Арктики в Рейкьявике в сентябре 2012 г. За этим последовало самое первое мероприятие под названием «Бизнес-диалог» между группой компаний, действующих в Арктике, и рабочей группой по устойчивому развитию Арктического совета (SDWG). Отчеты об этих собраниях доступны на сайте [www.oceanCouncil.org](http://www.oceanCouncil.org). ■

Эта статья подготовлена Карлом Фризенот от имени совета по проблемам Мирового океана ([www.oceanCouncil.org](http://www.oceanCouncil.org)), который не является коммерческой организацией.



# Viršūnių susitikimas tvaraus vandenyno eksploatavimo klausimais skatina glaudesnę integraciją Arktikoje



Norvegijos laivas „Thomas Hallermann“  
Arktikos fiorduose.

## Karlas Fryzenas (Carl Friesen) –

Kanados rašytojas, pagrindinį dėmesį skiriantis aplinkos tvarumo klausimams. Jis taip pat yra žurnalistas, rinkodaros magistras, sertifikuotas valdymo konsultantas kompanijoje „Global Reach Communications Inc.“ ([www.carlfriesen.com](http://www.carlfriesen.com)). Jis padeda verslo profesionalams pritaikyti savo, kaip ekspertų, patirtį tvarumo srityje bei skleisti savo idėjas.

**Arktikos vaizdai iš palydovo rodo dramatišką ledyno mažėjimą, kuris dėl klimato kaitos vyksta regione pastaruosius kelis dešimtmečius. Tai kelia nerimą, bet kartu ir atveria naujas galimybes laivybos, naftos ir dujų, kalnakasybos bei kitiems sektoriams.**

**Koordinuotas požiūris į veiklą Arktikoje leidžia mums geriau suprasti situaciją šiame regione, sumažinti naftos išsilyjeimų riziką bei išvengti kitų žmonių sukeltamų nelaimių šioje jautrioje aplinkoje.**

**Būtent tvaraus vandenyno eksploatavimo klausimams ir buvo skirtas šių metų balandžio 22–24 dienomis Vašingtone (JAV) vykęs viršūnių susitikimas (SOS 2013).**

Konferencijoje, kurią organizavo Pasaulinė Vandenyno Taryba (WOC), dalyvavo suinteresuotos organizacijos, įskaitant naftos ir dujų kompanijas, sausųjų krovinių ir konteinerių vežėjus, kruizinių laivų operatorius, ofšorinės energijos gamintojus, kalnakasybos kompanijas, pakrančių apsaugos ir karinio jūrų laivyno atstovus. WOC tikslas – skatinti vandenyno industrijos lyderystę ir ben-

dradarbiavimą, siekti atsakingo vandenynų panaudojimo, garantuoti, kad jų naudotojai turėtų koordinuotą, konstruktyvų balsą diskutuodami apie tvarią pasaulio vandenynų ateitį.

SOS 2013 sesija „Arktika: atsakingų pramonės šakų iššūkiai ir galimybės“ yra itin aktuali ir Lietuvai, jei turėsime galvoje ilgą šalies prekybos istoriją su šiaurine Skandinavijos dalimi, Rusija ir Europa.

Tanklaivių savininkų kovos su tarša tarptautinės federacijos (ITOPF) paramos ir plėtros direktorius Timas Lunelis (Tim Lunel) pažymėjo, kad labai išsaugo laivų, plaukiojančių Šiaurės jūrų keliu, skaičius šiaurinėje Rusijos pakrantėje. Didelę motyvacijos dalį sudaro galimybė plaukti „Suezmax“ laivams (maksimalaus dydžio laivai, galintys praplaukti Sueco kanalą), sumažinant operacinius kaštus. Tokiu atveju trimis savaitėmis sutrumpėja tranzito laikas kai kuriuose maršrutuose, palyginti su Sueco maršrutu, sakė T. Lunelis ir pridūrė, kad tai reiškia mažesnę kuro sunaudojimą ir mažesnes anglies emisijas. Vežant krovinius iš Norvegijos į Japoniją maršrutu per Sueco sąsiaurį, susidaro 22 200 km, o





Šiaurės jūrų keliu perpus mažiau – 11 900 km. Tačiau, sakė jis, kadangi Šiaurės kelias nėra reguliarus ir patikimas jūrų kelias, „Suezmax“ klasės laivai dar kurį laiką išliks didžiausi šiuo maršrutu plaukiojantys laivai.

Pirmasis suskystintų gamtinių dujų pervežimas Šiaurės keliu iš Norvegijos į Japoniją vyko 2012 m. lapkričio mėnesį 100 000 tonažo SGD laivu „Ob River“, ir tai parodė didėjančią šio maršruto praktiškumą.

Didelį visuomenės nerimą dėl naftos ir dujų operacijų Arktikoje kelia išsiliejimai, kurių sunku išvengti tose vietose, kur yra plaukiojantis ledas. T. Lunelis pabrėžė, kad „Royal Dutch Shell“ naftos gręžinių laivo „Kulluk“, kuris 2012 metų gruodžio mėnesį užplaukė ant seklumos į šiaurę nuo Aliaskos krantų, vaizdai buvo išplatinti visame pasaulyje, nors laivas turėjo palyginti nedaug lengvo mazuto ir niekas neišsiliejo. Kaip kontrastą T. Lunelis paminėjo kitą laivą, kuris prieš keletą dienų užplaukė ant seklumos prie Indonezijos salos, bet susilaukė nedidelio tarptautinio dėmesio, nors išsiliejo daugiau sunkesnio ir patvaresnio mazuto. Tai rodo, sakė T. Lunelis, kad nerimas dėl verslo veiklos poveikio aplinkai Arktikoje yra labai sustiprėjęs ir jis nuolat yra žiniasklaidos dėmesio centre.

Visa tai pabrėžia, kaip svarbu stropiai atlikti tokias operacijas Arktikoje ir sugebėti veiksmingai reaguoti kritiškais atvejais. Jis pasiūlė pramonės įmonių bendradarbiavimo modelį, kažką panašaus į ITOPE, bet su platesniu veikimu nei atsakas į išsiliejimus – pavyzdžiui, duomenų rinkimas ir indėlis į Arktikos politikos vystymą, kai įtraukiamos naftos kompanijos, vežėjai ir šalių vyriausybės, dirbančios kartu su Vandenyno verslo bendrija. Tai galėtų būti vienas iš rizikos valdymo būdų Arktikoje.

Aptardamas situaciją Aliaskoje, bendradarbiavimo būtinybę pabrėžė ir JAV vidaus reikalų departamento atstovas Džoelas Klementas (Joel Clement). Jis teigė, kad norėdamos pasiekti gerų rezultatų Arktikos žmonėms ir aplinkai, jūrinės ir sausumos institucijos privalo bendradarbiauti. Vienas iš pagrindinių rūpesčių, sakė Dž. Klementas, yra sparti socialinių, ekonominių ir aplinkosaugos aspektų kaita. Pavyzdžiui, kelių tinklas, kuris daugelyje vietų yra priklausomas nuo amžinojo išalo, kintančio atšylant klimatui, o tai griaua kelius, oro uostų takus ir pastatų pamatus.

Dž. Klemento manymu, vyriausybės gali padėti sumažinti neaiškumą, užtikrindamos, kad jurisdikcija būtų skaidri ir nuosekli, kalbant apie tokius aspektus kaip statybų kodai ir aplinkos standartai.

Kanados žuvininkystės ir vandenynų departamento atstovas Renė Sovė (Renée Sauvé) kalbėdamas Arktikos tarybos ir aštuonių Arktikos šalių vardu teigė, kad prioritetas turi būti atiduodamas tvarių veiksmų skatinimui, įskaitant išteklių plėtrą.

Priimtoje deklaracijoje pabrėžti trys prioritetai Arktikos tarybai: ekonominių ir socialinių sąlygų tobulinimas, veikla, susijusi su klimato kaita, ir Arktikos aplinkosauga. Taryba nusprendė didinti bendradarbiavimą su Verslo bendrija dėl tvarios plėtros pažangos Arktikoje. Taip pat nuspręsta suburti tikslinę grupę ašigalio verslo forumui sukurti.

„Verslas čia buvo trūkstamas dalyvis“, - diskusijose apie Arktiką sakė Sovė, pridurdamas, kad verslo įtraukimas prasidės nuo išteklių gavybos pramonės, tokios kaip nafta, dujos, kalnakasyba.

Kaip nauja Arktikos tarybos pirmininkė Kanada konstatavo, kad į šią veiklą ji pirmiausia įtrauks šiauriečius ir pasiūlys tris darbo temas: atsakingoji Arktikos išteklių plėtra (kuri rūpinis tvaria gamtinių išteklių plėtra), saugi laivyba Arktikoje ir tvirta ašigalio bendruomenė.

WOC prezidentas Polas Holtus (Paul Holthus) pažymėjo, kad Pasaulio vandenynų taryba yra bendradarbiavimo Arktikoje lyderė. Pasaulio vandenynų taryba 2012 metų rugsėjo mėnesį Reikja-

vike surengė seminarą dėl Arktikos verslo lyderystės tarybos sukūrimo. Po to sekė pirmasis renginys „Verslo dialogas“, vykęs tarp kompanijų grupių, veikiančių Arktikoje, ir Arktikos tarybos tvarios plėtros darbo grupės. Šių susitikimų ataskaitas galima rasti tinklapyje [www.oceancouncil.org](http://www.oceancouncil.org)

Karlas Fryzenas (Carl Friesen) šį straipsnį paruošė Pasaulio vandenynų tarybos ([www.oceancouncil.org](http://www.oceancouncil.org)), kuri yra ne pelno siekianti organizacija, vardu.



3-4 октября 2013  
Санкт-Петербург

В рамках Проекта Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ»  
«Санкт-Петербург – морская столица России»  
[www.global-port.ru](http://www.global-port.ru)

## VI Международная конференция Транспортно-транзитный потенциал

### ВОПРОСЫ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ:

- Транспортная инфраструктура России: проекты, инвестиции, ГЧП
- Транспортно-логистические услуги: проблемы рынка, пути развития
- Перемещение грузов через госграницу РФ и ТС: прелатствия, решения
- Тарифное регулирование перевозок с учетом ВТО и ТС
- Возможности обновления парка подвижного состава



### ПРИГЛАШЕНЫ К УЧАСТИЮ:

- Совет Федерации и Государственная Дума РФ
- Министерство транспорта РФ, подведомственные агентства и службы
- Минрегион РФ, Минэкономразвития РФ, Минпромторг РФ
- Росграница, ФТС, ФСТ, ФАС
- Руководители профильных ведомств субъектов РФ
- Диппредставительства иностранных государств
- Представители коммерческих и некоммерческих организаций



Оператор конференций  
+7 (812) 327-93-70  
[www.confspb.ru](http://www.confspb.ru)



## «Transport logistic 2013» (Мюнхен, Германия)

Самая большая в мире торгово-промышленная выставка 2013 г., на которой представлено управление логистикой, мобильностью, информационными технологиями и цепочкой поставок, прошла в июне в Мюнхене и собрала рекордное количество посетителей - 53 000 (в 2011 г. - 51 310). Дальнейший рост в международном масштабе был также достоин внимания на выставке этого года - более 45 процентов участников и примерно 40 процентов посетителей выставки были не из Германии.

Важность этой торгово-промышленной выставки для логистической индустрии была подчеркнута министром транспорта Германии д-р. Петером Рамзауэром во время церемонии открытия: «Это мировая встреча, потому что логистика – это маховое колесо экономики не только в Германии. Эта торгово-промышленная выставка оказалась реальным мотором для роста экономики».

Был зафиксирован динамичный рост числа посетителей выставки, например, из Китая, Франции, России и Турции. После Германии в топ-десятке стран, из которых приехало наибольшее количество посетителей, находятся (в таком порядке): Австрия, Нидерланды, Италия, Швейцария, Франция, Чешская Республика, Польша, Соединенное Королевство, Бельгия и Испания.

С 2 013 участниками (в 2011 г. 1 893) из 63 стран на 110 000 квадратных



метрах выставочной площади Transport logistic расширилась в обоих показателях: количестве участников и общей площади. Рост на 120 участников объясняется главным образом большим количеством участников из-за границы. После Германии в топ-десятке стран, из которых приехало наибольшее количество посетителей, находятся (в таком порядке): Нидерланды, Италия, Бельгия, Франция, Австрия, Чешская Республика, Соединенное Королевство, Швейцария, Испания и Россия.

Харм Пост, председатель портов Нидерландов, добавил: «Порты Нидерландов участвуют в Transport logistic много лет. Быть частью этого мероприятия является обязательным для портов Нидерландов как самого важного портового района в Европе. Это правильное место для встречи с нашими международными партнерами по логистике».

На протяжении уже нескольких лет транспортные компании и морской сектор Литвы принимают активное участие в мюнхенской выставке. В этом году дирекция Клайпедского государственного морского порта и стивидорные компании, а также Литовские железные дороги, «VPA Logistics» и другие компании представили свою деятельность.

В этом году Transport logistic в первый раз сотрудничала с Ганноверской ярмаркой. Христоф Боймер, председатель совета директоров и управляющий партнер BEUMER Group, а также председатель исполнительного комитета CeMAT сказал: «Мы очень рады принять тот факт, что CeMAT с его широкомасштабной зоной действия внутренней ло-



гистики стал важной частью Transport logistic. Для нас это прекрасная возможность информировать на этом мероприятии высоко профессиональную торговую аудиторию о наших экологически рациональных и инновационных решениях».

Программа поддержки Transport logistic 2013 также представляла собой конференцию по вопросам торговли Air Cargo Europe и была хорошо принята. Особый интерес был проявлен к международным темам, например, страны, специализирующиеся на перспективных рынках России и Азии, на мероприятии обращали особое внимание на устойчивое развитие и дискуссии по поводу информационных технологий и телематики. В связи с этим программа была точным зеркалом изменений в логистической индустрии.

Последний день Transport logistic был посвящен «Future Friday», потому что это тот день, когда программа поддержки уделяет особое внимание карьере молодых профессионалов в индустрии логистики. Мероприятия, организованные совместно с журналом новостей промышленности и торговли VerkehrsRundschau, включают в себя беседы и публичные дискуссии о продвижении по службе и возможностях в данной индустрии. Потребность в квалифицированных профессионалах на технических и руководящих должностях в данном секторе все еще является высокой, хотя не острой, как в последние годы. На Transport logistic студенты и школьники имеют возможность понять, что логистика может им предложить и как попасть в эту индустрию. Также важно, чтобы они смогли поговорить напрямую с компаниями, вовлеченными в данный сектор. В преддверии выставки заинтересованные в освоении этих возможностей могут запланировать встречи с представителями управлений по работе с персоналом участвующих компаний.

Многие молодые люди будут искать совета, какие курсы подготовки или обучения предлагают лучшее начало карьеры в логистике. Традиционный путь следования первому намеренному плану – курс обучения, а затем работа – сейчас является слишком жестким. Более гибкие модели, где обучение и работа совместимы, могут стать привлекательным вариантом. В этой лекционной программе VerkehrsRundschau стремится дать первоначальный совет заинтересованным в этой отрасли промышленности. Программа начинается с полезного обзора программ среднего специального образования в логистике и сейчас предлагается в высших школах для того, чтобы помочь молодым людям выбрать для себя правильный курс. Поддерживая и вдохновляя новых абитуриентов поступать в этот сектор, торгово-промышленная выставка много лет предоставляла твердую платформу для набора персонала. Участники могут публиковать информацию о свободных рабочих местах бесплатно на рабочих форумах на интернет-странице выставки, предоставляя доступ всему спектру профессионалов, посещающих Transport logistic.

Transport logistic China-2014 будет проходить в Шанхае 17-19 мая, transport logistic-2015 будет проходить в Мюнхене 5-8 мая 2015 г.



## «TOC CSC Europe» (Роттердам, Нидерланды)

**Рост контейнерооборота послужит толчком для совместных решений между судоходными линиями, терминалами и грузовладельцами. Пока в ближайшем будущем сектора контейнерных перевозок может быть затронуто потенциальное повышение общих тарифов (GRI), рассчитанное на длительное время, ясно, что акционеры цепочки поставок должны будут научиться ориентироваться на значительный рост контейнерооборота, крупнотоннажного конвертера, а также на более широкие и более сложные цепочки поставок.**

Это было главным сообщением в день открытия 38-й конференции «TOC Container Supply Chain Europe», которая проходила в Ahoу в Роттердаме.

В основной презентации Эмиля Хоогстедена, вице-президента «Containers, Breakbulk & Logistics», в порту Роттердам был показан краткий обзор того, как порт инвестирует и работает с портовыми партнерами, ориентируясь на ближайший рост контейнерооборота.

Одним из самых крупных операторов терминала в порту Роттердам является «APM Terminals». Бен Ври, генеральный директор для Европейского региона, сказал, что в 2012 г. мировой контейнерооборот составил 618 миллионов TEU. Годовой рост всего мирового контейнерооборота в 6 % в течение 2017 достигнет 830 миллионов TEU, представляя рост на более чем 40% в период между 2011 и 2017 гг.

В этой связи лайнерная деятельность претерпит удивительные изменения. Недавно было объявлено о том, что три самых крупных океанских перевозчика – «Maersk Line», CMA CGM и MSC – будут тесно сотрудничать в недавно учрежденной сети P3, которая имеет 255 судов вместимостью 2,6 миллиона TEU и 29 линий, включающих 3 главных морских торговых пути. Помимо этого, первое судно типа Triple E с 18000 TEU начало ходовые испытания.

По словам Андерса Лунд Кристенсена, главы «North Europe Liner Operations Cluster», терминалы «Maersk Line» и транспортные предприятия должны принять совместную и непрерывную стратегию относительно портовых операций.

Капитан Франк Дж. Кайсер, вице-президент «Network Operations United Arab Shipping Company» (UASC), обратил особое внимание на сотрудничество между контейнерными терминалами и судоходными линиями. Важный вопрос состоит в том, что в сегодняшних условиях операторы терминалов должны инвестировать большие суммы в оборудование и причалы, а тем временем линии могут свободно перемещаться от одного терминала к другому в зависимости от того, как много терминалов предлагают одинаковые услуги. С другой стороны, продуктивность терминалов зачастую изменяется, резко заставляя линии создавать огромной толщины буферы, которые дороги в обслуживании. Новые договоры и совместные обязательства смогут обеспечить более экономичную эксплуатацию.

Экспортеры и профессионалы в области логистики задаются вопро- ▶



сом, кто на самом деле является ответственным за цепочку поставок «ТОС Container Supply Chain Europe». На самом ли деле экспортеры владеют и контролируют свои личные цепочки поставок? Этот, казалось бы, удивительный вопрос был поднят на дебатах касательно интегрирующих портов, терминальных элеваторов внутри страны и логистических сетей для улучшения результатов деятельности цепочки поставок, которые прошли на второй день конференции «ТОС Container Supply Chain Europe».

Однако проблема с интегрированной цепочкой поставок заключается в том, что она является какой угодно, но не интегрированной, заявил Дэвид Чарлесворс, главный советник «Drewry Maritime Consultants». В настоящий момент цепочки поставок все еще сильно раздроблены и имеют множество игроков.

Д. Чарлесворс добавил, что пока потребность в сотрудничестве относительно внутреннего транспорта является важной, таким же решающим для перемещения груза будет движение связанных с этим данных, а это и является тем моментом, где большая часть цепочки поставок распадается. Он заключил речь перечнем наиболее важных факторов, которые экспортеры ожидают от логистических сетей.

Том Тиллеманс, глава по развитию Европейской логистической сети в мировой продовольственной компании «Heinz», сказал, что, безусловно, одним из главных акционеров в цепочке поставок является конечный потребитель.

Он назвал некоторое количество факторов, которые имеют большое влияние на развитие цепочки поставок. Простой демографический фактор: вероятно, уменьшится количество водителей грузовиков в Европе к 2020 г. до 20 %. Это очень важно для индустрии логистики. «Мы должны действовать сейчас, а не ждать, пока проблема коснется нас», - сказал он. Вместе с возросшим скоплением на дорогах, более высокими ценами на топливо и растущим вниманием к ответственности бизнеса перед обществом сейчас настало то время, когда надо планировать и действовать во имя будущего. На самом деле, сказал он, много экспортеров просто не будут больше ждать и сами примут решение. Индустрия логистики и транспорта сама должна догонять эти тенденции.

## «3-я Китайская международная выставка и саммит технологий и оборудования для распределения и хранения» (Пекин, Китай)

В наши дни с развитием международной экономики и общества изменяются факторы, оказывающие влияние на электрические системы, возрастают потенциальные риски. Более того, потребители требуют повышения безопасности и качества. Развитие электроэнергетики столкнулось с большим давлением источников и чрезмерной нагрузкой на окружающую среду. Рыночная конкуренция заставляет операторов электроэнергии улучшать эффективность их работы. Эти вопросы обсуждались в Пекине на 3-й Китайской международной выставке и саммите технологий и оборудования для распределения и хранения.

Развитие «умных электросетей» было поощрено как национальная стратегия по энергетическому развитию для нужд роста экономики. В стратегии Двенадцатой пятилетки Китая указывается на то, что развитие «умных электросетей» должно основываться на информации, контроле, хранении и других передовых технологиях. Согласно просмотрам ускорения создания «умных электросетей», выпущенным государственной электросетью, «умные электросети» будут разделены на 3 стадии.

Создание «умных электросетей» требует 4 триллиона юаней для периода предварительной стадии, которая является ведущей и подготовительной стадией. Стадия капитального строительства, которая продолжается с 2011 по 2015 гг., потребует инвестиций размером в 2 триллиона юаней. Капитальное строительство завершает стадии, которые в

период с 2016 по 2020 гг. потребуют 1,7 триллиона юаней.

Это также предоставит огромные возможности для всей индустриальной цепочки «умных электросетей» и станет мотором экономического роста.



## «Интер-ТРАНСПОРТ 2013» (Одесса, Украина)

В Одессе успешно прошла международная транспортная неделя, XII-я выставка-конференция «Интер-ТРАНСПОРТ». В то же время в Одессе под председательством министра инфраструктуры Украины Владимира Козака состоялась встреча министров транспорта стран-участниц Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС). Руководители транспортных ведомств стран ОЧЭС – Украины, Армении, Болгарии, Турции, России, Молдовы, Грузии, а также Азербайджана, Греции, Сербии и Египта приняли участие в торжественной церемонии открытия международной транспортной недели, выставки-конференции «Интер-Транспорт».

Первый день недели был посвящен форуму ассоциации EWТСА (транспортный коридор Восток-Запад) «Расширение транспортных сообщений и перевозок между регионами Балтийского моря – Черного моря в рамках политики восточного добрососедства ЕС». В мероприятии приняли участие представители Украины, Польши, Литвы, Швейцарии, Швеции, Дании, Эстонии и др. – всего около 80 человек из 13 стран мира. В преддверии выставки «Интер-ТРАНСПОРТ» состоялось заседание совета международной ассоциации портов Черного и Азовского морей (БАСПА). В ходе заседания участники были ознакомлены с информацией о развитии интермодальных паромных перевозок, обсудили ход реализации проекта ОЧЭС по развитию сети трансчерноморских перевозок и формированию перспективной транспортной сети региона, а также развитие круизного бизнеса и морских пассажирских перевозок.

В этом году выставка «Интер-ТРАНСПОРТ» собрала беспрецедентное количество участников. Площадь экспозиции в двух залах выставочного комплекса Одесского морского торгового порта и на открытой экспозиции превысила показатели прошлого года на 30 %. В работе конференции и выставки принимали активное участие представители Европейского союза, делегации Европейской комиссии в Украине.

Большой интерес вызвал стенд Белорусской железной дороги. Отдельное внимание посетителей и участников выставки привлек изысканный стенд крупнейшего российского контейнерного оператора ОАО «Трансконтейнер» (ДП ОАО «РЖД»). Участники этой тематической экспозиции принимали самое активное участие в презента-

# 5 лет результативных встреч первых лиц

www.konfer.ru

Юбилейный  
**БАЛТИЙСКИЙ**  
транспортный форум



5–6 сентября 2013  
Калининград



## Регистрация участников:

(495) 646-01-51  
(812) 448-08-48

## В ПРОГРАММЕ ФОРУМА:

- Экономика и экология: разумный баланс
- Порты Балтии: конкуренция за грузы обостряется
- Евроазиатский железнодорожный бизнес
- «Калининградская область»: интеграция в транспортный коридор «Восток – Запад»
- «Взаимодействие государства и транспортного бизнес-сообщества»

Генеральный  
информационный спонсор:

РЖД-партнер

Официальный  
информационный спонсор:

Транспорт России

Эксклюзивный  
информационный  
спонсор:

МОРОКНЕ  
ПОРТЫ

Информационный  
спонсор:

JULA-MORE-SEA

Генеральный  
интернет-партнер:

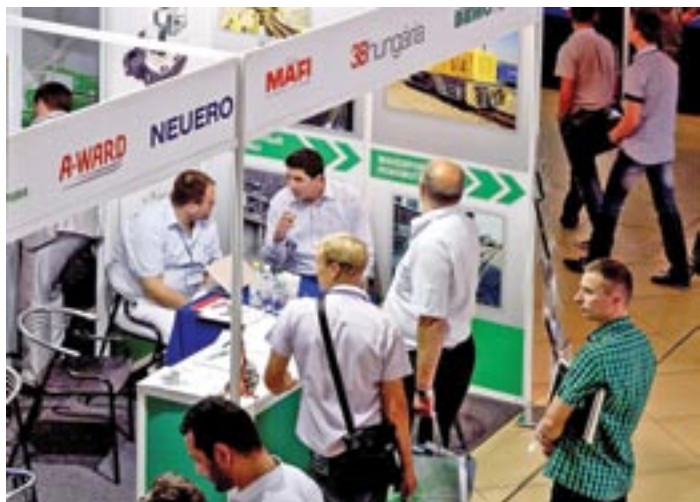
PROMO GROUP

Официальный  
дизайн-партнер:

promo  
print

Организатор Форума:

icf  
МЕЖДУНАРОДНЫЕ  
КОНФЕРЕНЦИИ



ции «10-летний опыт работы поезда «Викинг»: основа для создания международного транспортного коридора Балтийское море—Черное море». Поезд комбинированного транспорта «Викинг» является совместным проектом железных дорог Литвы, Украины, Беларуси и Болгарии. Поезд проходит по территории упомянутых стран и соединяет Балтийский регион с портами Черного, Средиземного и Каспийского морей. Как отмечали участники форума, поезд комбинированного транспорта «Викинг» демонстрирует эффективность мультимодальных перевозок в направлении Черное море – Балтийское море. Достижения и потенциал этого поезда демонстрировались грузоотправителям и представителям иностранных транспортных ведомств. В рамках международной транспортной недели «Интер-ТРАНС-ПОРТ» состоялась 4-я международная выставка транспортно-логистической инфраструктуры зернового рынка «Агро-ЛОГИСТИКА».

Участники выставки «Агро-ЛОГИСТИКА» приняли активное участие в работе круглого стола «Транспортная инфраструктура зернового рынка, соответствие потенциалу сектора», организованного Центром транспортных стратегий. В дискуссии участвовали более 30 представителей крупных трейдинговых и стивидорных компаний, органов государственного регулирования и других операторов рынка. Были затронуты актуальные проблемы, связанные с перевалкой зерна в украинских портах.

Во время выставки состоялась XII международная конференция «Транспортная сеть Черноморского региона: комплекс коммуникаций между Европой, Азией и другими континентами».

Более 200 делегатов конференции - руководителей транспортной отрасли из 13 стран приняли официальное обращение к международным институтам и правительствам стран Черноморского региона, в котором сформулировали предложения по дальнейшему развитию транспортных связей.

Тринадцатая международная выставка и конференция «Интер-ТРАНСПОРТ» пройдет 28 – 30 мая 2014 года.

## 2-й форум «Posidonia Sea Tourism»

(Афины, Греция)

**Более 650 участников и 32 участника выставки из 25 стран приняли участие в двухдневном диалоге, нацеленном на индустрию. Таким образом, 2-й форум «Posidonia Sea Tourism» имел большой успех.**

«Значение, которое придают нашему форуму самые влиятельные участники, свидетельствует о критическом моменте, в котором мы сейчас находимся в связи с тем, что Восточное Средиземноморье начало ослабевать и ожидания были растущими, пока по ним не ударил эконо-

мический кризис и не началась Арабская весна», – сказал Теодор Вокос, директор проектов Posidonia Exhibitions SA, организатора мероприятия. «В настоящее время круизные линии увеличивают поставки на Дальний Восток за счет потенциальных потребителей нашего региона, так как они откладывают использование последующей допустимой нагрузки в нашем регионе, а регионы Греции и Восточного Средиземноморья должны компенсировать, ускоряя развитие находящихся на стадии становления местных рынков для того, чтобы повторно привлечь внимание и стимулировать рост», – сказал Вокос.

Форум «Posidonia Sea Tourism» также заинтересовал Программу развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), которая организовала сессию мероприятия «Исследование Черного моря: увлекательные места посещения кризиса по Черному морю», которое включает дискуссии о местах посещения Черного моря, таких как Сочи, Трабзон и Констанца, и их роли относительно роста морского туризма в этом регионе. Международная популярность мероприятия также отражается в стремительном увеличении списка участников выставки, который включает в себя места посещения от Восточного Средиземноморья, регионов Черного и Красного моря. Уже утвержденные спонсоры, Louis Cruises, RINA и власти «Дубайского морского города», которые выбрали данное мероприятие для продвижения новых услуг и удобств, предоставляемых Дубай для индустрии морского туризма. Во второй день внимание было обращено на секторы яхтенного спорта и пассажирских перевозок; на открытой сессии обсуждался статус каботаж в коммерческом секторе яхтенного спорта в Греции, было проверено желание и готовность правительства Греции соблюдать более либерализованную рамочную программу.

Согласно последним исследованиям, проведенным Греческой палатой судоходства, греческий круизный сектор и сектор яхтенного спорта имеют общий потенциал для создания более 40 000 новых ра-



бочих мест. Полное внедрение политики местного порта только для круизных линий может увеличить годовой валовой доход экономики Греции более чем на 1 миллиард евро.

На европейском уровне это хорошо показано в речи генерального директора MSC Cruises, вице-председателя Европейского круизного совета, а также спикера 1-го форума «Posidonia Sea Tourism», Пьера Франческо Ваго: «Мы продолжаем повторять впечатляющие цифры экономического влияния: только в 2011 г. было произведено товаров и услуг стоимостью 36,7 миллиарда евро; более 6 миллионов пассажиров; 3,5 миллиарда евро было потрачено пассажирами и командой во время визитов в 250 портовых городов, которые встречают круизные суда круглый год. И последнее, но, конечно, не менее важное: было создано более 315 000 новых рабочих мест по всей Европе, что, принимая во внимание большой уровень безработицы в других секторах, является довольно существенным результатом».

3-е по счету мероприятие уже запланировано на май 2015 г. ■



## „Transport logistic 2013“ (Miunchenas, Vokietija)



Didžiausia pasaulyje 2013-ųjų metų transporto ir logistikos paroda, kurioje buvo demonstruojamas logistikos, mobilumo, informacinių technologijų valdymas tiekimų sistemoje, įvykusi birželio mėnesį Miunchene, sulaukė rekordinio lankytojų skaičiaus – 53 310. Per 40 procentų parodos dalyvių ir maždaug 40 procentų lankytojų buvo ne iš Vokietijos.

Per atidarymo ceremoniją šios parodos svarbą logistikos industrijai pabrėžė Vokietijos transporto ministras Peteris Ramzaueris (Peter Ramsauer): „Tai pasaulinės reikšmės susitikimas, nes logistika – ekonomikos smagratė ne tik Vokietijoje. Ši prekybos ir pramonės paroda – realus ekonomikos augimo variklis“.

Užfiksuotas didėjantis parodos lankytojų srautas iš Kinijos, Prancūzijos, Rusijos ir Turkijos. Be Vokietijos, daugiausia lankytojų sulaukta iš Austrijos, Nyderlandų, Italijos, Šveicarijos, Prancūzijos, Čekijos Respublikos, Lenkijos, Jungtinės Karalystės, Belgijos ir Ispanijos.

Olandijos uostų pirmininkas Harmas Postas (Harm Post) sakė: „Olandijos uostai šioje parodoje dalyvauja jau daug metų. Tai yra teisinga vieta susitikti su mūsų tarptautiniais logistikos partneriais“.

Jau kelerius metus Lietuvos transporto kompanijos ir jūrų sektorius ak-

tyviai dalyvauja Miuncheno parodoje. Šiomet savo veiklą parodoje demonstravo Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija ir krovos kompanijos, taip pat Lietuvos geležinkeliai, „VPA Logistics“ ir kitos kompanijos.

Šiomet „Transport Logistic“ pirmą kartą bendradarbiavo su Hanoverio muge. „Beumer Group“ direktorių tarybos pirmininkas, „CeMAT“ vykdomojo komiteto pirmininkas Christofas Boimeris (Christoph Beumer) kalbėjo: „Mes džiaugiamės tuo, kad „CeMAT“ su jo plataus masto vidaus logistikos veikla tapo svarbia parodos dalimi. Mums tai puiki galimybė informuoti labai profesionalią auditoriją apie mūsų ekologiškai racionalius ir inovacinius sprendimus“.

Parodos paramos programos metu „Air Cargo Europe“ surengė konferenciją prekybos klausimais. Ypatingo dėmesio sulaukė tarptautinės temos, pavyzdžiui, šalys, kurios specializuojasi perspektyviose Rusijos ir Azijos rinkose, renginyje atkreipė ypatingą dėmesį į diskusijas dėl informacinių technologijų ir telematikos.

Paskutinė parodos diena pavadinta „Ateities penktadienis“, nes tai yra ta diena, kai paramos programa ypatingą dėmesį skiria logistikos industrijos jaunujų profesionalų karjerai. Renginiuose, organizuotuose drauge su pramonės ir prekybos naujienų žurnalu „VerkehrsRundschau“, buvo pokalbių ir atvirų diskusijų apie karjeros galimybes toje industrijoje. Šiame sektoriuje vis dar labai trūksta kvalifikuotų profesionalų, kurie galėtų eiti vadovaujančias pareigas. Parodoje studentai ir moksleiviai turi galimybę suvokti, ką logistika jiems gali pasiūlyti, kaip patekti į tą industriją. Taip pat svarbu, kad jie galėtų pasikalbėti su šio sektoriaus kompanijų atstovais. Parodos išvakarėse tie, kuriuos domina šitokios galimybės, gali planuoti susitikimus su parodoje dalyvaujančių kompanijų personalo skyrių atstovais.

Daugelis jaunuolių ieško patarimo, kokie kursai siūlo geriausią karjeros pradžią logistikoje. Tradicinis kelias – mokymo kursai, o paskui darbas – dabar yra per griežtas. Lankstesni modeliai, kur mokymas ir darbas yra suderinami, gali būti patrauklesnis variantas. Toje paskaitų programoje „VerkehrsRundschau“ stengiasi suinteresuotiems asmenims duoti pirmąjį patarimą. Programa prasideda naudinga logistikos viduriniojo specialaus išsilavinimo programų apžvalga, ir dabar siūloma aukštesiose mokyklose padėti jaunuoliams pasirinkti teisingą kursą. Remdama ir įkvėpdama naujuosius abiturientus mokytis logistikos, transporto ir logistikos paroda daug metų yra tarsi tvirta platforma logistikos personalui telkti. Parodos dalyviai gali nemokamai skelbti informaciją apie laisvas darbo vietas parodos interneto puslapyje, kuris prieinamas visiems profesionalams, apsilankantiems parodoje.

„Transport logistic China-2014“ vyks Šanchajuje gegužės 17–19 dienomis, „Transport logistic-2015“ – Miunchene 2015 m. gegužės 5–8 dienomis.





## „TOC Europe“ (Roterdamas, Nyderlandai)

**Konteinerių apimčių augimas turėtų paskatinti laivybos linijas, terminalus ir krovinių savininkus priimti bendrus sprendimus, o laivybos sektorius turėtų susirūpinti potencialiu bendro tarifo augimu. Vis labiau tampa aišku, kad suinteresuotos tiekimo grandinės šalys turės išmokyti patenkinti konteinerių apimčių ir didesnių laivų aptarnavimo poreikius bei išplėstas ir sudėtingesnes tiekimo grandines. Tokia buvo svarbiausia žinia iš 38-osios „TOC Europe“ konferencijos.**

Pagrindinį pranešimą skaitęs Emilis Hugstedenas (Emile Hoogsteden), Roterdamo uosto „Containers, Breakbulk & Logistics“ viceprezidentas, papasakojo, kaip uostas investuoja ir dirba su savo partneriais, siekdamas patenkinti augančius konteinerių gabenimo poreikius.

Vienas iš didžiausių Roterdamo uosto terminalų operatorių yra APM terminalas. Benas Vri (Ben Vree), terminalo vadovas Europos regionui, sakė, kad 2012 metais pasaulinė konteinerių apyvarta buvo 618 milijonų TEU. Jeigu kasmet ji didės 6 proc., 2017 metais viršys 830 milijonų TEU. Augimas nuo 2011 iki 2017 metų sieks daugiau kaip 40 proc.

Esant tokioms aplinkybėms, laivybos linijų veikloje turės vykti didelių pokyčių. Neseniai buvo paskelbta, kad trys didžiausi okeaniniai vežėjai – „Maersk Line“, CMA CGM ir MSC – glaudžiai bendradarbiaus naujame P3 tinkle su savo 255 laivais, 2,6 milijono TEU apimtimi ir 29 šakomis, apimančiomis tris didžiausias prekybos laivybos linijas. Be to, bandymus jūroje pradėjo pirmasis 18000 TEU galintis gabenti laivas.

Andersas Lundas Kristensenas (Anders Lund Kristensen), „Maersk Line“ Šiaurės Europos linijos operatorių klasterio vadovas, mano, kad terminalai ir vežėjai turi laikytis bendro „nuo-iki“ požiūrio į uosto operacijas.

Kapitonas Frenkas Keiseris (Franck J. Kayser), Jungtinių Arabų Emyratų laivybos kompanijų tinklo viceprezidentas, didelį dėmesį skyrė konteinerių terminalų ir laivybos linijų bendradarbiavimui. Svarbiausias klausimas yra tas, kad terminalų operatoriai turi investuoti dideles sumas į įrangą ir krantines, tuo tarpu laivai laisvai juda iš vieno terminalo į kitą, nes yra daug terminalų, siūlančių panašias paslaugas. Kita vertus, terminalų darbo našumas dažnai svyruoja, ir tai verčia laivybos linijas sudarinėti tokius grafikus, kuriuos brangu išlaikyti. Naujos sutartys ir bendri įsipareigojimai galėtų būti tie būdai, kurie užtikrintų ekonomišką operaciją.

Renginyje „TOC Europe“ krovinių siuntėjai ir logistikos profesionalai klausė, kas iš tikrųjų yra atsakingas už tiekimo grandinę. Ar siuntėjai iš tiesų turi ir kontroliuoja savo tiekimo grandines? Šis, atrodo, stebinantis klausimas buvo keliamas debatuose „Integruoti uostai, vidaus terminalai ir logistikos tinklai“. Debatai buvo skirti tiekimo grandinės darbiui tobulinti.

Tačiau, „integruotos tiekimo grandinės“ problema yra ta, kad tai yra bet kas, tik ne integracija, konstatavo Deividas Čarlsvortas (David Charlesworth), jūrinių konsultantų kompanijos „Drewry“ vyresnysis patarė-

jas. Šiuo metu tiekimo grandinės vis dar yra gana fragmentiškos, jose daug dalyvių.

D. Čarlsvortas pažymėjo, kad taip, kaip vidaus transporte yra reikalingas bendradarbiavimas, tiek pat svarbus yra krovinių judėjimas ir su juo susijusių duomenų judėjimas. Būtent čia ir yra ta vieta, kur tiekimo grandinė tampa fragmentiška. Baigdamas kalbą jis pateikė svarbiausių faktorių sąrašą, ko krovinių siuntėjai tikisi iš logistikos tinklų.

Tomas Tilemanas (Tom Tillemans), kompanijos „Heinz“ Europos logistikos tinklų plėtros vadovas, teigė, kad viena iš pagrindinių suinteresuotų pusių tiekimo grandinėje yra galutinis vartotojas.

Po susitikimų Nyderlanduose krovinių siuntėjai susitarė keistis duomenimis apie srautus ir stengtis kaip galima daugiau užpildyti krovinių išvykstančius ir grįžtančius laivus. Taip buvo sukurta potencialių srautų duomenų bazė. Rezultatas – konteinerių augimas iki 345000 TEU. Dalyvaujančių krovinių siuntėjų skaičius turėtų išaugti nuo 44 šių metų pradžioje iki 75 pabaigoje, o linijų skaičius padvigubėtų iki 10.

Jis paminėjo keletą faktorių, kurie padarytų didelį poveikį tiekimo grandinių plėtrai. Vienas iš jų tas, kad kelių vežėjų Europoje 2020 metais gali būti 20 proc. mažiau. Tai labai svarbu logistikos industrijai. „Reikia veikti dabar, nelaukti, kol problema užguls mus, – sakė jis. – Kartu su spūstimis keliuose, didesnėmis kuro kainomis ir augančiu dėmesiu socialinei atsakomybei dabar pats laikas kurti ateities planus. Daugelis vežėjų nelauks ir priims savo sprendimus. Logistikos ir transporto industrijos negali atsilikti nuo šių krypčių“.

## „3-ioji tarptautinė Kinijos statybos, energetikos, sandėliavimo technologijų ir įrangos paroda ir konferencija“ (Pekinas, Kinija)

Šiuo metu, vystantis tarptautinei ekonomikai ir visuomenei, yra nepabrežti faktoriai, kurie veikia elektros sistemą. Potenciali rizika auga. Be to, energijos vartotojų poreikis saugumui ir kokybei kyla. Elektros gamyba susiduria su gamybos šaltinių ir aplinkos apsaugos problemomis. Konkurencija rinkoje verčia elektros energijos operatorius tobulinti savo darbo efektyvumą. Išmaniojo tinklo sukūrimas yra skatinamas kaip nacionalinė energijos plėtros strategija, reikalinga ekonomikos augimui. Kinijos dvyliktojo penkmečio plano pagrindinės kryptys nurodo, kad išmaniojo tinklo sukūrimas turi remtis informacija, kontrole ir bei kita pažangia technologija. Išmaniojo tinklo sukūrimą rengia Kinijos valstybė. Jo sukūrimui prireiks 4 trilijonų juanių. Išmanusis tinklas bus suskirstytas į tris etapus – nuo preliminaraus etapo iki dvyliktojo penkmečio plano pabaigos. Šis etapas yra pagrindinis ir pažangiausias. Sukūrimo etapas yra 2011–2015 metai ir jis pareikalaus 2 trilijonų juanių. Pagrindiniai etapai bus nuo 2016 iki 2020 metų ir jiems reikės 1,7 trilijono juanių.

Išmanusis tinklas suteiks milžiniškas galimybes visai industrijos grandinei ir bus ekonominio augimo variklis. Apie tai buvo diskutuojama Trečiojoje Kinijos statybos, energetikos, sandėliavimo technologijų ir įrangos parodoje ir konferencijoje Pekine.

## „InterTransport-2013“ (Odesa, Ukraina)

Odesoje sėkmingai surengta tarptautinė transporto savaitė, XII paroda-konferencija „InterTransport“. Tuo pat metu Odesoje, pirmininkaujant Ukrainos infrastruktūros ministrui Vladimirui Kozakui, įvyko šalių Juodosios jūros ekonominio bendradarbiavimo organizacijos





(JEBO) dalyvių transporto ministrų susitikimas. JEBO šalių – Ukrainos, Armėnijos, Bulgarijos, Turkijos, Rusijos, Moldovos, Gruzijos, taip pat Azerbaidžano, Graikijos, Serbijos ir Egipto – transporto žinybų vadovai dalyvavo iškilmingoje tarptautinės transporto savaitės, parodos ir konferencijos „InterTransport“ atidarymo ceremonijoje.

Pirmoji savaitės diena buvo skirta EWTCA (asociacijos transporto koridorius Rytai-Vakarai) forumui „Transporto susisiekimo ir transportavimo plėtojimas tarp Baltijos ir Juodosios jūrų regionų ES rytnių šalių geros kaimynystės politikos kontekste“. Renginyje dalyvavo Ukrainos, Lenkijos, Lietuvos, Šveicarijos, Švedijos, Danijos, Estijos ir kt. atstovai, maždaug 80 žmonių iš 13 šalių.

Parodos „InterTransport“ išvakarėse įvyko tarptautinės Juodosios ir Azovo jūrų uostų asociacijos (BASPA) tarybos posėdis. Jo metu dalyviai buvo supažindinti su informacija apie intermodalių pervežimų keltais plėtrą, aptarė JEBO projektą dėl transportavimo Juodąja jūra tinklo plėtros ir perspektyvaus regiono transporto tinklo formavimo, taip pat dėl kruizinio verslo ir keleivių gabenimo jūromis plėtojimo.



Šiomet į parodą „InterTransport“ susirinko kaip niekad daug dalyvių. Ekspozicijos plotas dviejose Odesos jūrų prekybos uosto salėse ir atviroje erdvėje 30 procentų viršijo praėjusių metų plotą.

Konferencijoje ir parodoje aktyviai dalyvavo Europos Sąjungos, Europos Komisijos delegacijos Ukrainoje atstovai.

Parodos lankytojus labai sudomino Baltarusijos geležinkelių stendas. Lankytojų ir parodos dalyvių dėmesį patraukė įdomus didžiausio Rusijos konteinerių operatoriaus „Transkonteiner“ („Rusijos geležinkeliai“) stendas. Šios teminės ekspozicijos dalyviai aktyviai dalyvavo ir „Traukinio „Vikingas“ 10 metų veiklos patirtis: pagrindas įkurti tarptautinį transporto koridorių Baltijos jūra – Juodoji jūra“ pristatyme. Kombinuoto transporto traukinys „Vikingas“ yra bendras Lietuvos, Ukrainos, Baltarusijos ir Bulgarijos geležinkelių projektas. Traukinys važiuoja per minėtų šalių teritorijas ir sujungia Baltijos regioną su Juodosios, Viduržemio ir Kaspijos jūrų uostais. Kaip pažymėjo forumo dalyviai, kombinuoto transporto traukinys „Vikingas“ demonstruoja multimodalių pervežimų Juodosios jūros – Baltijos jūros kryptimi efektyvumą. Šio traukinio privalumai ir potencialas buvo pristatyti užsienio transporto žinybų atstovams ir krovinių siuntėjams.

Tarptautinės transporto savaitės „InterTransport“ metu buvo surengta tarptautinė grūdų rinkos „AgroLogistika“ transporto logistikos infrastruktūros paroda.

Parodos metu vyko XII tarptautinė konferencija „Juodosios jūros regiono transporto tinklas: kompleksas komunikacijų tarp Europos, Azijos ir kitų žemynų“.

Daugiau kaip 200 konferencijos delegatų – transporto šakos vadovų iš 13 šalių priėmė oficialų kreipimąsi į tarptautines institucijas ir Juodosios jūros regiono šalių vyriausybes, kuriame suformulavo siūlymus, kaip ateityje plėtoti transportininkų ryšius.

13-oji tarptautinė paroda ir konferencija „InterTransport“ įvyks 2014 metų gegužės 28-30 dienomis.

## 2-asis forumas „Posidonia Sea Tourism“

(Atėnai, Graikija)

**Per 650 dalyvių ir 32 parodos eksponentai iš 25 šalių dalyvavo dvi dienas trukusiame forume, skirtame turizmo industrijai.**

„Reikšmė, kurią suteikė mūsų forumui įtakingiausi dalyviai, parodo kritinę padėtį, kurioje atsidūrėme dėl to, kad nusilpo Viduržemio Rytų šalys. Viltys buvo didelės, kol nesmogė ekonomikos krizė ir neprasidėjo Arabijos pavasaris“, – kalbėjo Teodoras Vokosas (Teodore Vokos), parodos projektų direktorius.

„Šiuo metu kruizų linijos didina paslaugas į Tolimuosius Rytus mūsų regiono potencialių vartotojų sąskaita. Graikija ir visas Viduržemio jūros rytų regionas turi tai kompensuoti, spartindami kūrimosi stadijoje esančias vietines rinkas, kad galėtų patraukti dėmesį ir skatinti turizmo verslo augimą“, – sakė Vokosas.

Forumas „Posidonia Sea Tourism“ taip pat sudomino Jungtinių Tautų plėtros programą (JTPP), kuri organizavo renginio sesiją „Juodosios jūros tyrimai: kruizams tinkamos vietos Juodąja jūra“. Šios sesijos metu vyko diskusijos apie Juodosios jūros uostus Sočį, Trabzoną ir Konstančą bei jų vaidmenį plėtojant jūrų turizmą šiame regione.

Dalyvius sudomino jachtų sporto ir keleivinių kruizų sektoriai; atviroje sesijoje buvo aptariamas Graikijos jachtų sporto komercijos sektoriaus kabotožo statusas bei Graikijos vyriausybės ketinimai ir pasirengimas vykdyti liberalesnę programą.

Sprendžiant iš paskutinių tyrimų, kuriuos atliko Graikijos laivybos rūmai, Graikijos kruizų ir jachtų sporto sektoriai turi bendrą potencialą sukurti per 40 000 naujų darbo vietų. Įgyvendinus vietinio uosto politiką, vien dėl kruizinių linijų per metus Graikijos ekonomika gali gauti daugiau kaip 1 mlrd. eurų pajamų.

Apie tai forumė kalbėjo „MSC Cruises“ generalinis direktorius, Europos kruizų tarybos vicepirmininkas, taip pat 1-ojo forumo „Posidonia Sea Tourism“ pirmininkas Pjeras Frančeskas Vagas (Pier Francesco Vago): „Mes vis kartojame išpūdingus ekonominio poveikio skaičius, vien 2011 metais buvo pateikta prekių ir paslaugų už 36,7 milijardo eurų; pervežta per 6 milijonus keleivių; 3,5 milijardo eurų išleido keleiviai ir komanda per vizitus 250-ye uostamiesčių, kurie pasitinka kruizinius laivus ištišus metus. Ir paskutinis, ne mažiau svarbus momentas: buvo sukurta per 315000 naujų darbo vietų visoje Europoje. O tai, turint galvoje didelį nedarbo lygį kituose sektoriuose, yra pakankamai geras rezultatas“.

3-įjį „Posidonia Sea Tourism“ forumą planuojama surengti 2015 metų gegužės mėnesį. ■





# ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

7<sup>я</sup> МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС



# ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ

2<sup>я</sup> МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

# 8-10.10.2013

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2  
г. Минск



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА и КОММУНИКАЦИЙ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ЗАО «ТЕХНИКА и КОММУНИКАЦИИ»

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86  
E-mail: [transport@tc.by](mailto:transport@tc.by) <http://tc.by>

# CHINA'13 LIVE

November 6 - 7  
Shanghai

Conference + Expo + Awards + ChainBeat  
The Supply Chain Startup Competition



## China's Largest Global Supply Chain Event

## 中国最大的 全球供应链峰会



chain  
the supply chain network

# 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.