

# Too Many Walls and Not Enough Bridges

The Global Logistics Industry Expects Turbulence in 2016, but China and Kazakhstan are Ready to Provide New Opportunities

Logistics in Russia. Where Do We Go, Sail, Fly?

China: Doubling Down?

## 墙太多, 桥不足

全球物流业据预计将在2016年动荡, 但中国和哈萨克斯坦愿意提供新机遇

俄罗斯物流发展去向何方: 航运? 航空?

中国: 加倍下注?

## Слишком много стен, слишком мало мостов

Мировую логистическую отрасль в этом году ожидает турбулентность, однако Китай и Казахстан готовы предоставить новые возможности.

Логистика в России. Куда едем, плывем, летим?

Китай: двойная ставка?

## Per daug sienų, per mažai tiltų

Pasaulinė logistikos pramonė 2016-aisiais laukia neramumų, tačiau Kinija ir Kazachstanas pasiruošę atverti naujas galimybes

Logistika Rusijoje. Kur važiuojame, plaukiame, skrendame?

Kinija: dvigubas statymas?



# eurasia rail

www.eurasiarail.eu

Turkey

ufi  
Approved  
Event

## 2016



### 6th INTERNATIONAL ROLLING STOCK, INFRASTRUCTURE & LOGISTICS EXHIBITION

*In conjunction with conferences & seminars...*

# 3-5 MARCH 2016

ifm Istanbul Expo Center, Istanbul / TURKEY



Republic of Turkey  
Ministry of Transport, Maritime Affairs  
and Communications



REPUBLIC OF TURKEY  
MINISTRY OF ECONOMY



TCDD  
Turkish State Railways



The Union of  
Chambers and Commodity  
Exchanges of Turkey



KOSGEB

Organiser



TURKEY



EUF International Trade Fairs / TF Trade Fairs & Organisations

19 Mayıs Caddesi Golden Plaza Kat.7 Şişli 34360 İstanbul / Turkey  
Tel. +90 212 291 83 10 Fax. +90 212 240 43 81  
www.eurasiarail.eu

THIS FAIR IS ORGANIZED UNDER SUPERVISION OF TOBB (THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY)  
IN ACCORDANCE WITH THE LAW NO.5174

JŪRA MOPE SEA  
International Business Magazine  
ISSN 1392-7825

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

**Issued by:**  
Private company  
Jūry informacijos centras  
(Marine Information Centre)

**Director and Editor-in-chief**  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Tel: + 370 610 11399  
E-mail: editor@jura.lt

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

**Designer**  
Ingrida Ramanauskienė

**Translators:**  
Audronė Paulauskienė, Betty Chen  
Margarita Ignackova, Elena Trečiokaitė

**Proof-readers:**  
Rita Maksimavičienė, Jelena Listopad,  
Elena Trečiokaitė

**Representatives of the magazine**

**in UK, London**  
Milda Manomaitytė  
Tel: + 44 (0) 7825924581  
E-mail: milda@globalairrail.com

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

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

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

**in Turkmenistan, Ashkhabad**  
Ishankuli Fayzullayev  
Tel: + 993 12 48 80 65, + 993 65 80 07 47  
E-mail: ishankuli@list.ru; ishankuli@gmail.com

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

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

**In Turkey, Istanbul**  
Kristina Liutkutė  
Tel: + 90 507 0480130  
E-mail: kristina.liutkute@gmail.com

**The issue illustrated by:**  
V. Karaciejus, A. Stanevičius,  
A. Džežulskaitė.  
We are thankful for the photos to  
organizers of the events.

Cover: Ingrida Ramanauskienė

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

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

Edition of 4 000 copies

## CONTENTS • 內容

### 2 PUBLISHER'S WORD

Too Many Walls and Not  
Enough Bridges

**编者寄语**  
墙太多, 桥不足

### 4 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES

The Global Logistics  
Industry Expects  
Turbulence in 2016, but  
China and Kazakhstan  
are Ready to Provide New  
Opportunities

**市场分析预后**  
全球物流业据预计  
将在2016年动荡, 但  
中国和哈萨克斯坦愿  
意提供新机遇



### 6 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES

Logistics in Russia. Where  
Do We Go, Sail, Fly?  
**市场 分析 预测**  
俄罗斯物流发展去向  
何方:  
航运? 航空?



### 10 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES

China: Doubling Down?  
**市场 分析 预测**  
中国: 双倍下行?

### 12 LOGISTICS

Exponential E-commerce  
Growth Fuels Omni-  
Channel Retail  
**物流**  
指数电子商务增长助  
燃全方位渠道零售



### 16 GLOBAL ECONOMY

Global Unemployment  
Projected to Rise in Both  
2016 and 2017  
**全球经济**  
全球失业率预计在  
2016年和2017年上  
升

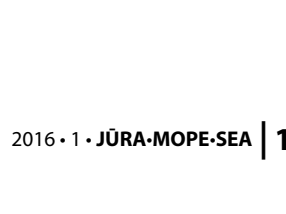
### 20 INTERNATIONAL EVENTS

Logitrans 2015 Strengthens  
Its Role as a Meeting Place  
for the Logistics Industry in  
Eurasia  
**国际活动**  
Logitrans 2015强化  
了其物流业欧亚大陆  
会议的地位



### 24 JAZZ

Good Music for Good  
People  
**全球经济**  
好人配好乐





# TOO MANY WALLS AND NOT ENOUGH BRIDGES

I am writing these words on the 16 of February – the Day of the Restoration of the Statehood of Lithuania – when my country remembers its history and honours its heralds of the national freedom.

On the 16 February 1918 the Council of Lithuania, representing the Lithuanian nation, with a scientist and politician Dr. Jonas Basanavičius as the Chairman, declared the Act of the Re-Establishment of the State of Lithuania and informed Germany, Russia and other countries, asking them to acknowledge the fact and the independent State of Lithuania.

Recognition from Russia came on the 12 July 1920. The first article of the agreement, which required long negotiations, was put down with the pen of Vladimir Lenin, the head of the Soviet Russia at that time. The article states that by this agreement Russia acknowledges the autonomy and independence of the Lithuanian State without any reservations and with all juridical consequences, and also with good will forever refuses any previously owned rights in respect of the Lithuanian nation and its territory.

But very soon these intentions were forgotten when the crushing fly-wheel of hegemony started breaking agreements, sovereignty and fates of states and people.

After the World War II, which was participated by 60 countries and took more than 62 million lives, Europe was divided once again, putting countries on different sides of the border for almost half a century. The wall symbolizing the Cold War began to crumble only in the autumn of 1989 in Berlin.

Taking place in the next century and even in the next millennium, the security conference hosted on 12–14 February 2016 in Munich, Germany, once again reminded Europe of both the Cold War and borders.

More than two decades since the fall of the Berlin Wall and the Iron Curtain, walls are making a comeback. More than 40 countries worldwide erected fences against more than 60 of their neighbours with 15 new walls built in 2015 alone. These facts were presented at the security conference in Munich, emphasizing the threat to the border-free Schengen area.

But as conflicts and crises become rampant, they cannot be stopped even by new barriers. More than 600 high-rank decision-makers, ministers of defence and state leaders participating at the 52nd security conference admitted that the situation was difficult to manage.

There was never a time since the end of the World War II, when so many people on Earth had to leave their homes. The Office of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) stated that the number of refugees and displaced persons reached a gloomy record by exceeding 60 million people.

António Guterres, the former UN High Commissioner for Refugees, was calling for help already in 2015. He said that “for the unprecedented mass displacement, we need an unprecedented humanitarian response and a renewed global commitment to tolerance and protection for people fleeing conflict and persecution”.

But facing the migrant-related incidents in Köln, Stockholm, Paris and other places more and more EU countries started closing their borders putting at risk the free movement within Schengen area, which was one of EU's most fundamental achievements. Although the German Chancellor Angela Merkel continues to hold on to her credo “Wir schaffen das” (“We can do it”), i.e. manage the crisis, if we can't do it, Europe will become something we did not imagine, while some countries are seriously considering the “Exit” option.

So what will come of Europe? What will come of us all?

The Prime Minister of France Manuel Valls, whose country suffered two Islamist attacks just last year, predicts a new era of hyper-terrorism. We must understand the threat, realize it and engage in determined action.

A. Merkel, the initiator of the open doors of Europe, remains true to her position saying that no country can manage on its own to secure life in peace and prosperity, that in these difficult times above all we must resist the temptation to revert to acting as nation states and that closing borders in the 21st century is not a sensible option.

The ideas of the German chancellor receive not only world-wide criticism, but also approval and support. They are compared to the initiative of Helmut Kohl, the Chancellor of West Germany, to unite East and West Germany thus resulting in the fall of the Berlin Wall and the beginning of the end of the Cold War.

“The mass influx of refugees and other migrants into Europe spells a near existential threat to the Continent. We are facing the gravest humanitarian crisis in Europe since the World War II”, said John Kerry, the United States Secretary of State, at the Munich Security Conference, promising that USA will contribute in every possible way in order to manage the problem, which may harm the structure of the united Europe.

Jan Eliasson, the UN Deputy Secretary General emphasizes that the migrant crisis and the entire present situation is a test to the world.

Is the world ready for it?

Albert Einstein, the famous physicist and the inventor of the nuclear bomb, which swept two Japanese cities from the surface of the Earth during the World War II, and who later became a fierce opponent of the development of nuclear weapons, once had expressed his thoughts of one of the outcomes of the world with his well-known sarcasm: “I know not with what weapons World War III will be fought, but World War IV will be fought with sticks and stones.”

In order to avoid the possibility to restart the human existence on the planet Earth from caves, sticks and stones, maybe we should pay more attention to Angela Merkel's words, which probably would be approved by the famous son of the Great Britain and scientific genius Isaac Newton: even back in the 17th century he noticed that we build too many walls and not enough bridges.

Sincerely Yours,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of the magazine



# 墙太多, 桥不足

我在2月16日写下这句话——这是立陶宛恢复国家主权的日期——在这一天，我的祖国会记住它实现国家自由的历史和荣耀。

1918年2月16日，立陶宛安理会代表立陶宛国家，由其作为主席的科学及政治家Jonas Basanavičius博士宣布立陶宛国家重建法案，并通知德国、俄国等国家，要求他们承认这样的事实以及立陶宛国家独立。

俄罗斯于1920年7月12日认可此事。发表的第一篇经过长期谈判达成的协议声明，始于当时的苏俄领袖列宁笔下。声明指出，通过该协议，俄国毫无保留地承认立陶宛国家的主权和独立，以及所有相关法律影响，并将永拒任何以前拥有的立陶宛国家领土权利。

但很快，这些意图就被忘却，霸权挤压的飞轮开始打破协议、主权和各国人民的命运。

在涉及到60个国家参加、夺取6200多万人生命的二战结束之后，欧洲再次分裂，国家划界分裂于两侧的历史长达近半个世纪。象征着冷战的柏林墙一直到1989年的秋天才分崩离析。

在下一世纪，甚至是下一个千年在德国慕尼黑于2016年2月12-14日举行的安全会议，再次提醒欧洲的冷战和边界这两个议题。

自柏林墙和铁幕倒塌二十年之后，新墙壁正在卷土重来。仅2015年世界范围内就有40多个国家对他们的60多个邻居竖起围栏。这些事实是在慕尼黑安全会议上提出的，强调着对无边界申根区的威胁。

但随着冲突和危机变得猖獗，他们甚至不能阻止新障碍的产生。参加第52届安全大会的600多名国家领导人、国防部长和高级别决策者，承认情况难以管理。

自第二次世界大战结束以来，还从未发生过世界上如此多的人们不得不开家园的情况。联合国难民事务高级专员办事处（难民署）指出，难民和流离失所者的人数超过6000万人，出现了难民纪录新高度。

联合国人权事务高级专员António Guterres已在2015年为难民大声呼救。他说，“面对前所未有的大规模迁移，我们需要具备前所未有的人道主义反应和耐受力，为这些正在逃离冲突和迫害的人们继续提供全球承诺和保护。”



但面对科隆、斯德哥尔摩、巴黎等地的相关难民事件，越来越多的欧盟国家开始关闭危及边境以及申根区域内的自由流动，这是欧盟最根本的成就之一。尽管德国总理Angela Merkel继续持有她的信条“Wir schaffen das”（德语，意思是“我们能做到”），即应对危机。如果我们不能做到这一点，欧洲将成为我们无法想象之地，而一些国家也正在认真考虑“退出”选项。

那么，欧洲会发生什么？对我们所有人来说，会发生什么？

法国总理Manuel Valls，就在去年他的国家遭受了两次伊斯兰袭击，预言着一个超恐怖主义新时代。我们必须明白威胁的存在，意识到这一点，执行坚决的行动。

敞开欧洲大门的发起者A. Merkel，仍然忠实于自己的立场，指出没有一个国家可以自行管理，确保生活在和平与繁荣中，在面对上述所有这些困难的时候，我们必须抵制蛊惑，作为在21世纪的一个国家倒退到关闭边境，这不是一个明智的选择。

德国总理的想法得到了世界各地的批评，但也得到了认可和支持。他们将此与德国总理Helmut Kohl事件相比，即倡议团结东德和西德从而导致了柏林墙的倒塌和冷战结束。

“难民和其他大规模涌入欧洲的移民对大陆造成了接近生死存亡的威胁，我们正面临着自第二次世界大战以来欧洲最严重的人道主义危机。”美国国务卿John Kerry在慕尼黑安全会议这样指出，他承诺美国将以一切可能的方式推动管理问题，这可能会损害欧洲团结的结构。

联合国副秘书长Jan Eliasson强调，移民危机，以及整个现在的局势，是对全世界的一个测试。

世界准备好了吗？

著名物理学家Albert Einstein，在二战期间是将两个日本城市从表面轰炸到地下的原子弹的发明者。但对于核武器的发展，他表示出激烈的反对，他曾经用他众所周知的讽刺，来表达他对这样发展下去的世界的结果设定之一：“我不知道在第三次世界大战中会打什么武器，但第四次世界大战将用棍棒和石块进行。”

为了避免重新启用洞穴、棍棒和石块，也许我们应该更多地关注 Angela Merkel的话，这甚至可能被大不列颠著名的科学之子Isaac Newton论证，因为他早在17世纪就注意到，我们建立了太多的墙，却没有足够的桥梁。

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



# The Global Logistics Industry Expects Turbulence in 2016, but China and Kazakhstan are Ready to Provide New Opportunities

According to Euromonitor International, in 2016 global logistics industry is expected to see accelerated growth. On the global scale the turnover of the industry of cargo handling, warehousing and travel agencies in 2016 is forecasted to reach US \$ 2.3 trillion, experiencing a growth of nearly 6 %.

However, the global logistics industry will continue to experience turbulence throughout 2016. The main concerns focus on slowing economic growth in China, which could ripple through economies in Asia Pacific, as well as fears over the possibility of weakening US economy. Overall, IMF reduced their expectations for the global economic development in 2016, subdued by weak productivity and investment growth. IMF predicts that in 2016 global GDP in real terms will expand by 3.6 %, with emerging markets expected to grow by 4.7 %.

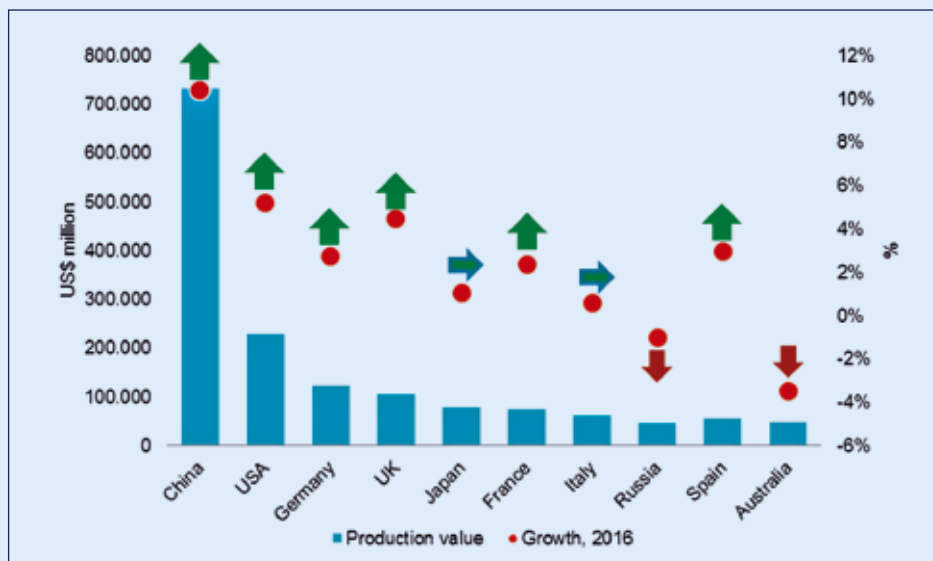
Despite the developing turbulence in global economies, fundamental factors, such as population growth, rising middle class and shrinking poverty levels in emerging markets, will continue to

drive the demand for logistics services. The aforementioned factors are expected to more than compensate for any negative effects and be the main driving force for the logistics industry in 2016.

## China's logistics industry keeps the lead despite economic fears

In 2016 China is expected to have the fastest growing logistics industry among the Top 10 economies, while Chinese cargo handling, warehousing and travel agencies are forecasted to experience a 10 % growth, reaching US\$732.7 billion. The growth is expected to stem from the country's shift from a manufacturing-based to a consumption-based economic model.

Top 10 largest industries of cargo handling, warehousing and travel agencies 2016



Source: Euromonitor International from national statistics. (Note: the data is forecasted.)



**Justinas Liuima,**  
Senior Industry Analyst at  
Euromonitor International

In turn, growing domestic consumption in China will boost the demand for transportation of consumer goods or perishables within the country, which involves more sophisticated and efficient logistics services. The growing domestic demand in China will also provide cooperation opportunities between foreign forwarding companies and Chinese agents.

In 2016, forecasted to grow by 10 % and reach US\$167.8 billion, warehousing will make the most prominent segment in China. The increasing focus on domestic consumption will boost the demand for warehouses and require more sophisticated storage and supply networks. Currently China experiences a shortage of warehouse facilities, thus 2016 promises strong growth and healthy profit margins for the warehousing industry.

## Kazakhstan to benefit from growing trade volumes with the EU and lifted Iranian sanctions

In 2009–2014 Kazakhstan's cargo handling, warehousing and travel agencies constituted the second fastest growing industry on the global scale after Vietnam reaching the turnover of US\$3.5 billion in the previous year. However, Kazakhstan's logistics industry was heavily impacted by the economic downturn in Russia. The economic data suggests that in 2015 the gross value added from transport and storage activities in Kazakhstan shrunk by 13 %. The logistics industry in Kazakhstan is expected to start recovering in 2016 as the country strengthens its ties with China, while the real GDP is forecasted to grow by 3.1 % (compared to 1.3 % in 2015).

Kazakhstan's logistics industry is expected to benefit from growing trade flows between China and the EU. The EC (European Commission)



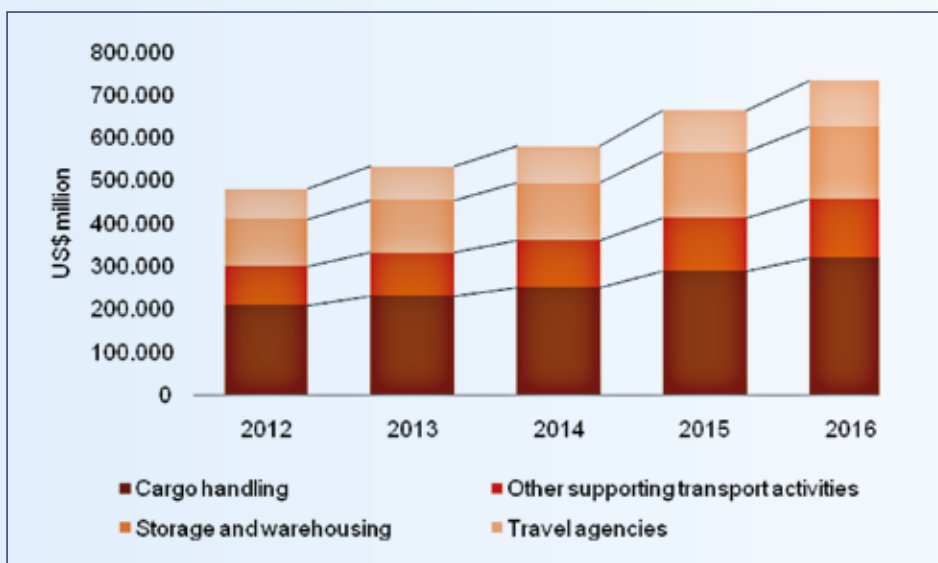
states that China-EU trade flows stand at US\$1.1 billion each day, while Kazakhstan standing in the crossroad plays the key role in the logistics chain. For example, the train from China to Duisburg, Germany, passes through Kazakhstan with the journey taking in total 14 days (compared to 60 days by ship).

As of 2014 Kazakhstan handled 47,000 TEUs going from Asia to the EU. The volume is expected to grow exponentially and reach 1.7 million TEUs by 2020. To achieve that, Kazakhstan railways pledged to invest US\$44 billion by 2020 and cut the train journey time to 10 days from the current 14. In late-2015 Kazakhstan signed an agreement with the global logistics giant DHL for developing forwarding capabilities to China and introduced temperature-controlled containers for the train route China-EU. As of 2016 Kazakhstan plans to overhaul several train stations and consolidate its position as a key trade hub.

Iran's comeback to the international community and trade arena will be another factor driving Kazakhstan's logistics industry forwards. For example, Azerbaijan has already invited Iran to use its logistics centre in Aktau city, Kazakhstan. This coordination project is expected to be completed during Q1 2016.

Iran and Kazakhstan also plan to boost intermodal trade between the two countries. The rail link between Iran and Kazakhstan can already carry up to three million tons of cargo per year, although there are plans to boost the capacity to 10 million tons. Iranian government officials estimated that bilateral trade between the two countries could reach US\$3-5 billion within the next five years. Besides that, Kazakhstan could potentially become an important chain in the Iran-India railway. However, the differences of the railway gauge still hinder the potential project and need to be resolved. ■

**Cargo handling, warehousing and travel agencies in China 2012-2016**



Source: Euromonitor International from national statistics. (Note: the data for the years 2015-2016 is forecasted.)

# 全球物流业据预计将在2016年动荡，但中国和哈萨克斯坦愿意提供新机遇

据欧睿国际分析，2016年全球物流行业有望看到加速增长。在全球范围内预测货物装卸、仓储和旅行社业在2016年的营业额在经历了近6%的增长后，将达到2.3万亿美元。

Justinas Liuima  
欧睿国际资深产业分析师

然而，全球物流行业在2016年将继续经历动荡，整个的主要关注重点放在了在中国经济增长放缓的可能性，以及担心美国经济走衰，这些可以波及亚太地区经济体。总体而言，由于弱生产率与投资增长疲弱，IMF降低了2016年全球经济增长预测。IMF预计，2016年全球实际国内生产总值将扩大3.6%，新兴市场预计增长4.7%。

尽管全球经济发展动荡，但基本面因素，如人口增长、新兴中产阶层和新兴市场贫困水平缩小，将继续推动对物流服务的需求。上述因素预计将在2016年弥补存在的负面影响，并成为物流行业的主要驱动力。

## 尽管存在经济忧虑，中国物流业依然持续领先

中国预计将成为2016年物流业中增长最快的十大经济体之一，2016年在中国的货物处理、仓储和旅行社业务预计将经历10%的增长，达到7327亿美元。该增长的预期来源于该国从以制造业为主的经济模式向消费型经济模式的转变。

反过来，中国不断增长的国内消费将推动全国各地发展更加复杂和高效的物流服

务，满足消费品或易腐货物运输的需求。中国日益增长的国内需求也将为外国代理公司和中国代理提供合作机会。

2016年预计仓储增长数字为10%，达到1678亿美元，将成为在中国最突出重视的环节。国内消费的增长将越来越能拉动对仓库的需求，需要更复杂的存储和供应网络。目前，中国仓储设施方面的经验短缺，因此2016年承诺强劲仓储业的强势增长以及“健康”的利润率。

哈萨克斯坦从欧盟以及取消制裁伊朗的贸易增长量中获益

哈萨克斯坦的货物装卸、仓储及旅行社组成了2009 - 2014年间在越南之后的全球规模第二个增长最快的行业，吞吐量在上一一年达到 35亿美金。然而，哈萨克斯坦的物流业在很大程度上受到俄罗斯经济衰退的影响。经济数据表明，2015年在哈萨克斯坦运输和储存总量减少了13%。物流业有望于2016年在哈萨克斯坦展开，作为国家恢复加强同中国的关系的方式，而实际GDP预计增长3.1% (2015年为1.3%)。

哈萨克斯坦物流业有望从中国与欧盟之间的贸易流动发展中获益。欧共体 (欧盟委员会) 指出，中国与欧盟的贸易流动站每天有11亿美元，那么哈萨克斯坦正位于十字路口，对物流链起着关键作用。例如，从中国到德国杜伊斯堡，火车经过哈萨克斯坦行程共计14天 (相比之下海运为60天)。

截至2014年，哈萨克斯坦打算从亚洲到欧洲处理47000个标准箱。该数量有望成倍增长，并在2020年达到170万标箱。要实现这一目标，哈萨克斯坦铁路承诺到2020年投资达到440亿美金，列车行车时间从目前的14天削减到10天。2015年末，哈萨克斯坦与全球物流巨头DHL签署协议，制定为中国运输的能力，为中国与欧盟路线引进温控集装箱火车。截至2016年哈萨克斯坦计划维修几个火车站，将其整合以巩固国家作为贸易枢纽的重要地位。

伊朗复出国际社会和贸易领域将成为推动哈萨克斯坦物流业先锋的另一个因素。例如，阿塞拜疆已邀请伊朗在阿克套市使用哈萨克斯坦的物流中心。这种协调项目预计在2016年第一季度期间完成。

伊朗和哈萨克斯坦也计划推动两国之间的贸易联运。伊朗和哈萨克斯坦之间的铁路连接已经可以每年携带多达300万吨的货物，虽然有计划要提高能力到1000万吨。伊朗政府官员估计，未来五年内这两个国家之间的双边贸易可达到30-50亿美金。除此之外，哈萨克斯坦可能成为伊朗 - 印度铁路的重要链条。但是，铁路轨距的差异仍然阻碍潜在项目，是需要解决的问题。 ■



# LOGISTICS IN RUSSIA. WHERE DO WE GO, SAIL, FLY?

**Recession, recession, recession everywhere! This is how logistics companies characterize the state of transport services in the current economic situation. The services became cheaper and those who could not work for little money went to the bottom. Warehouse turnover has slowed down. No cargo from Europe raise pessimistic moods among road carriers and some companies talk about 30% drop in cargo flows. However, there are also those, who think that although the present situation in Russian logistics market may be critical, there is no need to title it as catastrophic. The participants of ACEX Russian logistics alliance comment on the state of business in the crisis period and talk about their intensions to keep the market positions. During the crisis some companies managed to make timely readjustments, focus on perspective directions and thus maintain stable cargo volumes.**



## Regional peculiarities. What's wrong?

According to Denis Bobrakov, Commercial Director of Black Sea Shipping Service Ltd, (Novorossiysk), the port did not encounter any serious problems. Before the crisis there was some deficit of nearby port terminals, warehouses and cargo handling zones for incoming/outgoing cargo carried by railways, but now there are no difficulties with organising any kind of logistics.

"The number of auto-transport, warehouses and container terminals in the region is sufficient" said Maria Maksimova, head of the Transportation Bureau, which is a member of the ACEX alliance in Rostov-on-Don. "There is no deficit for resources anywhere. Logistics specialists closely observe the demand and immediately react by offering proposals. The only problem is cargo or lack thereof – there is a general decrease in all areas".

According to the ACEX alliance partner Sergey Shavziz, the president of Ural Logistics Association, Ural has a good network of land roads and a sufficient number of private auto-transport. The TransSiberian railway with its branches to all of the regions in Ural provides good railway connections and there is an extensive network of container terminals too. The region is ranked 3rd after Moscow and Saint-Petersburg according to the number of high-class warehouses. Koltsovo airport in Yekaterinburg is one of the largest international airports in the region able to handle all types of air liners up to Boeing 747.

"Nevertheless", notes Sergey Shavziz, "70 % of cargo comes to the region via Moscow just like before. The reason behind this may be the competition over transit flights from Europe to China between Astana and Novosibirsk."

Andrei Dubovik, head of the OOO ATK multi-modal transportations department of Vladivostok, said: "We have a lot of everything: logistics companies, trucks, trains, etc. Back in the days of 2008–2013 these companies managed to profit, there were many clients, the conditions were good and all of them used to have cargo to transport. Meanwhile, the competition now is so fierce that many simply give up, some of the companies are forced to reduce their volumes and cut salaries."

At first glance the representatives of regional transport companies seem to be rather satisfied with the level of infrastructure and general situation in the area, but, nevertheless, the respondents directly or indirectly refer to the problem of cargo flows being concentrated in central regions. Remote regions still experience a lack of large and strong multi-modal logistics operators with their own central capacities. In most cases operators are based in Moscow, all western companies have their offices in Moscow too. Unsurprisingly, it is related to commercial-industrial capacities and a large consumption market being concentrated in the capital. Moscow supplies the rest of the regions. It is difficult to predict how fast the situation may change, but the regional members of the alliance already can feel the tendencies.

## What about the customers?

The changes of the crisis period affected not only transport companies, but also the customers of goods and services. Although the competition forces forwarders and cargo owners to keep reducing their transportation costs, having gone through all the transportation stages, the goods are still getting more expensive day by day. The reasons are numerous: importing goods involves high purchase price and customs duties, which depend on the value of the goods, while the weakening rouble contributes to the price growth even more.

"Both logistics specialists and customers are trying to find the most efficient ways for transporting goods. Some of them often are non-traditional (for example, carrying goods by road from China via Zabaikalsk)" says Andrei Dubovik. "In my opinion such risk is unnecessary. Untested schemes may fail and the race after profit may turn into the search for lost goods or failure in meeting delivery deadlines."

*"Logistics costs in Russia constitute more than 20% of the value of goods, which is quite a lot. Our goal today is to decrease these costs"*

*Miroslav Zolotarev*





***“Everything is focused at reducing costs and the movement of goods. Transport aims at reducing rates. The purpose of innovations is to reduce the cost of goods. Introducing a regulator (e.g. the state) results in a price increase. In any case, the increase or decrease in prices falls on the consumer”***

**Sergey Shavziz**

“Everything is focused at reducing costs and the movement of goods,” says Sergey Shavziz. “Transport aims at reducing rates. The purpose of innovations is to reduce the cost of goods. Introducing a regulator (e.g. the state) results in a price increase. In any case, the increase or decrease in prices falls on the consumer.”

### **What lies in the future?**

According to experts, the efficiency of 2004–2007 is already in the past and will never come back. It is necessary to learn to work under the new economic conditions. The government is planning to overcome the difficulties in 2–3 years and then the situation should become clearer.

Alexander Lysin, the Executive Director of the Russian Intermodal Logistics Association (RILA), is convinced that the predictions for industrial recovery depend on that of the effective demand of the population, including the measures of state regulation in the areas of consumer goods, agribusiness and machinery.

“The unstable exchange rate of the rouble against other currencies is the reason of the low cargo flow. The only two options are either to refocus on export, or continue adapting to the surrounding factors. Sooner or later the crisis in our industry will be over with the ones who did not give up as winners.” thinks Andrei Dubovik.

Experts believe that the government must take care of the industry, agriculture and machine-building, while logistics will take care of itself

“Logistics is an integral part of the economy and, if the industry drops by 30 %, the economy will drop by at least 20 %. This means an instant decline of import, resulting in declining transportations inside Russia, as most of them involve transporting imported goods rather than internal products.” says Miroslav Zolotarev, head of ACEX, the first Russian Logistics Alliance.

It is namely the state structures that have the authority and the funds for subsidizing one or another

field of economic activity under complicated economic conditions. Obviously, transport logistics is a service; therefore, it is hopeless to talk about global support given the current economic circumstances. Nevertheless, the development of industry, agriculture and machine-building may give a momentum to all areas of economy. The state’s choice to focus on substituting the import and place state orders with the leading companies is a huge help.

“Our partners at G. M. Beriyeв’s Scientific and Technical Complex of Taganrog (TANTK) and Rostselmash company announced about receiving several state orders,” said Maria Moskvichev, sharing the news.

“Transport-logistics companies do not get state support.” noted Alexander Lysin. “The authorities have focused on transport infrastructure construction projects. It has no impact on managing the transport and logistics market. The market is formed by other players, which include the Russian Railways, foreign logistics operators and large retail networks.” “The purpose of the crisis is the survival of the strongest.” believes Andrei Dubovik. “The state has already done a lot. I believe that those, who manage to remain in trend, will be able to benefit from the idea of early territorial development.”

### **Transport logistics in the long term**

Heads of the Russian logistics companies agree that the current situation could be improved by a number of measures. These include extending the powers of regional authorities aiming to direct the funds for creating transport-logistics complexes, renewal of the rolling stock, development of the institute of public-private partnership and adjacent segments of economics, increasing the share of state contracts for small and middle-sized business companies and also decreasing the quantity of carriers on the principle of natural selection under healthy competition.

Presently, the competitiveness of business mostly depends on the efficiency of the goods delivery chain. Large logistics centres are the future of the Russian logistics market and one of the main factors for decreasing the rates of warehousing and costs of rendered logistics services. By putting companies working in different fields and transport communications on one platform, logistics parks set new qualitative standards in the area of logistics development, design and management.

„Russian logistics companies rendering different services fail to cooperate. Everybody want to do everything themselves, everyone wants to be a 3 and 4 PL provider, but it is necessary to build supply chains among logistics companies and create more economic delivery schemes at the cost of different resources.” said Miroslav Zolotarev convincingly.

Recent years show a tendency of developing regional logistics in Yekaterinburg, Novosibirsk, Vladivostok and other regional centres. Russia is a transit country with the shortest transport routes between Europe and Asia. Where it takes 30 and more days to transport goods from Asia to Europe by sea, it takes only 10–12 days to do so by Trans-Siberian railway. There are projects for developing regional multimodal hubs in Novosibirsk. Perhaps this will allow to change the cargo flows, attracting

more transit cargo to Russia. Just like Russian Railways, which engaged in transit cargo transportations and increased the number of direct container trains from China to Europe from twenty to two hundred trains every year, aviation has the same opportunities and is still waiting for its integrator.

Miroslav Zolotarev, head of the Russian logistics alliance ACEX, says: “One thing is clear – logistics costs in Russia constitute more than 20 % of the value of goods, which is quite a lot. Our goal today is to decrease these costs and this will contribute to the development of the industry and the economy as a whole. We can decrease these costs by focus-

***“Sooner or later the crisis in our industry will be over with the ones who did not give up as winners”***

**Andrei Dubovik**

ing on infrastructure, enlargement of the terminals, roads, etc. Substituting import is a good idea. The country needs to produce what it consumes and be less dependent on the import. However, aside from substituting the import, it is also necessary to develop exports, look for markets for Russian goods, as well as develop small and medium-sized business. Russian economy is rather monopolized and the main flows of goods are transported by the big enterprises, torn among the logistics companies. Yet this road goes nowhere – one cake is not enough for everybody. We should help the other “bakers” too. Nobody looks at Europe as a target market, holding to the opinion that the Russian standards are much lower and that we have no chance there. Yet no one holds us back from working to achieve better quality making our products meet the European standards and leaving behind the soviet ones. Then logistics would have to catch up with it in order to manage these processes in time.”

### **Before the thunder**

In summary, there is a lot to speak about the potential of Russia and other Eurasian countries in developing their logistics. Oddly enough, the crisis only contributed to their benefit.

Sharply reduced import from European countries, unsettling currency exchange and the decrease of export to Ukraine force the Russian companies to look for ways to new markets. The circulation of goods in EAEC countries is increasing and Russia is reorienting its export cargo flows.

Now the only thing to do is to use the opportunities to take over the experience of ready-to-cooperate foreign partners, develop internal infrastructure based on local resources, as well as aim at decreasing costs and increasing competitiveness.

*The development perspectives and attractiveness of the Eurasian TLC market will be discussed in April at the 3rd conference of ACEX alliance.*

ACEX alliance press service

***“The only problem is cargo or lack thereof – there is a general decrease in all areas”***

**Maria Maksimova**



# 俄罗斯物流发展 去向何方： 航运？航空？



经济衰退，经济衰退，经济衰退无处不在！这是物流企业在当前的经济形势下所描述的运输服务行业状态。这些服务变得更便宜，那些不能去做小单子的企业跌落垫底。仓储成交量有所放缓。欧洲的无货状态提高着公路运营商之间的悲观情绪，一些企业在谈论着货运约30%的降幅。然而，也有一些企业，认为虽然目前在俄罗斯物流市场的情况可能是很严重，但也没有必要冠以灾难性这种头衔。

俄罗斯物流联盟ACEX就危机时期的企业状态发表评论，与参与者谈论他们的意向，以保持市场地位。在危机期间，一些企业在管理上及时做出调整，注重观点方向，从而保持稳定的货运量。

“在俄罗斯的物流成本占货品的价值，是相当多的超过20%。我们今天的目标是减少这些成本。”

Miroslav Zolotarev

## 区域特点。哪里出错？

黑海航运服务有限公司商务总监（新罗西斯克）Denis Bobrakov表示，港口没有遇到什么严重问题。在危机之前，附近的港口码头、仓库及货物装卸区通过铁路运入运出的货物贸易有赤字，但现在组织此种形式的物流没有任何困难。

“汽车运输、仓库和集装箱码头在该地区的数量是足够的，”ACEX联盟成员的顿河畔罗斯托夫交通局负责人 Maria Maksimova说。“没有任何地方的资源没有赤字。物流专家密切观察需求，并立即通过提供的建议作出反应。唯一的问题是货物或缺少——并在各个领域普遍下降。”

ACEX联盟伙伴、乌拉尔物流协会会长Sergey Shavziz表示，乌拉尔拥有良好的土地道路网络且足够数量的私人汽车运输。在西伯利亚铁路及其分支机构的所有地区乌拉尔提供良好的铁路连接，并有一个广泛的集装箱码头的网络。该地区中高级仓库数量居于莫斯科和圣彼得堡之后，排名第三。叶卡捷琳堡的科利佐沃机场在该地区能够处理所有类型的空运，甚至达到波音747，这是最大的国际机场之一。

“不过”，Sergey Shavziz指出，“像从前一样，70%的货物通过莫斯科来到该地区。这背后的原因可能是在从欧洲到中国，阿斯塔纳和新西伯利亚之间的过境航班的竞争。”

符拉迪沃斯托克OOO ATK多模式运输部门负责人Andrei Dubovik说：“我们有很多各种物流方式：物流公司、卡车、火车等，早在2008 - 2013年这些公司设法获利，有许多客户，条件是好的，他们都曾经有过的货物运输。同时，现在的竞争如此激烈，很多干脆放弃，一些公司被迫减少其运量并降低工资。”

乍一看区域运输公司的代表似乎是相当满意该地区的基础设施水平和一般情况，但是，尽管如此，受访者直接或间接指出物流集中在中部地区。在偏远地区仍然遇到缺乏大而强的、具备多模式、具备自己核心能力的物流运营商。在大多数情况下，运营商都在莫斯科，所有的西方公司在莫斯科拥有自己的办公室。不出所料，关系到商业工业能力的大消费市场集中在首都。莫斯科供应区域的其余部分。很难预测局势会如何快速变化，但是联盟的区域成员已经可以感受到倾向。

“早晚我们这个行业的危机将会过去，那些没有放弃的人将成为胜利者。”

Andrei Dubovik

**“一切都聚焦在降低成本和货物流动，交通运输旨在降低价格，创新的目的是降低产品的成本。引入监管（例如国家）导致价格上涨，在任何情况下，在价格的增加或减少都落在消费品上。”**

**Sergey Shavziz**

## 客户怎样？

危机时期的变化不会只是影响运输公司，商品和服务的同时也是客户。虽然竞争迫使代理及货主不断降低其运输成本，通过所有的运输经历阶段，货物一天比一天更昂贵。原因有很多：进口货物涉及购买价格高和关税，这取决于商品的价值，而减弱卢布有助于价格涨幅更大。

“双方的物流专家和客户正在努力寻找运输货物的最有效方法。他们中有些人往往不按照传统方式（例如，通过中国公路经贝加尔斯克携带货物），”Andrei Dubovik说。“在我看来这种风险是不必要的。未经测试的计划可能会失败，相比之下，未测试的获利可能会变成费用去弥补寻找丢失的货物或未能满足交货期限。”

“一切都聚焦在降低成本和货物流动，”Sergey Shavziz说。“交通运输旨在降低价格，创新的目的是降低产品的成本。引入监管（例如国家）导致价格上涨，在任何情况下，在价格的增加或减少都落在消费品上。”

## 未来是什么样？

据专家介绍，2004 - 2007年的效率已经是过去时，再也不会回来了。有必要去学习新经济条件下的工作。政府计划克服2 - 3年的困难，那么情况应该更加清晰。

俄联运物流协会执行董事（RILA）Alexander Lysin深信，工业复苏的预测依赖于居民的有效需求，其中包括消费品、农业企业和机械领域的国家调控措施。

“卢布对其他货币的不稳定汇率是低货流的原因。只有两个选择，一是把目光集中到出口，二是继续适应环境因素。”“早晚我们这个行业的危机将会过去，那些没有放弃的人将成为胜利者。”Andrei Dubovik这样说。

## 专家认为，政府必须照顾工业、农业和机械制造业，而物流业将自己照顾自己。

“物流是经济的一个组成部分，如果该行业下降30%，经济将至少下降20%

。这意味着进口瞬间下降，造成俄罗斯境内运输下降，因为他们大多涉及运输进口货物，而不是内部的产品，”俄罗斯第一物流联盟ACEX的负责人Miroslav Zolotarev说。

据说国家结构有权力在复杂的经济条件下资助经济活动的一两个领域。显然，交通物流属于服务。因此，鉴于当前的经济形势它是无望谈及全球支持。然而，工业、农业和机器的发展建筑可以给各个领域经济动力。国家注重取代进口并国家下订单的状态，这样的选择是有巨大的帮助。

“我们从塔甘罗格基姆布耶科技园（简称TANTK）和若斯玛斯公司的合作伙伴那里得知，他们已经接收相关的国家订单。”Maria Moskvichev跟我们分享了这一消息。

“运输和物流公司没有得到国家的支持。”Maria Moskvichev说。“当局目光都集中在交通基础设施建设项目。当局的管理对运输和物流市场没有影响。该市场由其他重要参与者，其中包括俄国铁路公司、外国物流运营商和大型网络零售商。”

“危机的目的是选择最强企业存活下来。”Andrei Dubovik相信，“国家已经做了很多。我相信那些管理会追随趋势，能够从早期的地域发展的理念中受益。”

## 长期运输物流

俄罗斯物流公司负责人认为，目前的情况可以通过一些措施加以改进。这些措施包括扩大地方当局直接创造运输物流结合体，机车车辆更新，发展公私伙伴关系，研究和调节经济部门，提高国家小企业和中型商业公司的合同份额，也减少运营商的数量，遵循良性竞争下的自然选择原则。

目前，企业竞争力主要取决于货物递送链效率。大型物流中心是俄罗斯物流市场的未来，是减少仓储率和提供物流服务成本的主要因素之一。不同领域的物流公司被投入同一平台，物流园区为物流发展设置有关于设计和管理领域的新标准。

“俄罗斯物流公司呈现出不同服务的合作。每个人都想要自己做一切，每个人都想成为一个3PL，4 PL供应商，但建立物流企业之间的供应链是必要的，不同的资源成本创造更多的经济效益交付方案。”Miroslav Zolotarev的说法令人信服。

近年来叶卡捷琳堡、新西伯利亚、海参崴等区域中心区域物流处于发展趋势。俄罗斯是过境国与欧洲和亚洲之间最短的运输路线。来自亚洲的货物需要30多天通过海上运输到欧洲，西伯利亚铁路只需要10-12天就可以做到。在新西伯利

亚发展区域多式联运枢纽工程，也许这将允许改变货流，吸引更多的过境货物到俄罗斯。就像俄罗斯铁路公司，其从事过境货物运输，增加从中国到欧洲的集装箱直达列车的数量每年从二十辆增加到两百辆，航空拥有同样的机会，目前还在等待它的集成商。

俄罗斯物流联盟ACEX负责人Miroslav Zolotarev说：“有一件事是明确的——俄罗斯的物流成本占货品的价值，是相当多的超过20%。我们今天的目标是降低这些成本，这将有助于经

**“唯一的问题是货物或缺少——并在各个领域普遍下降。”**

**Maria Maksimova**

济一体化的行业发展。我们可以专注于基础设施、港口、道路的扩大等，降低这些成本，取代进口是个好主意。国家需要生产它消耗所需要的，更少依赖于进口。然而，除了取代进口，还需要制定出口，寻找俄罗斯商品市场，以及发展小型和中等规模的企业。俄罗斯的经济是垄断的，货物的主要流向是大企业，物流公司之间运输撕裂。然而，这条道路是条死胡同——一个蛋糕是不够每一个人吃的。我们应该帮助其他“烤蛋糕的人”。由于抱着俄罗斯的标准要低得多的思想，没有人把欧洲作为目标市场，而且我们在那里也没有机会。然而，没有人阻挡我们让产品达到更好品质，使我们的产品符合欧洲标准，脱离俄国的落后。那么物流将迎来赶上，运用在时间来管理这些流程。”

## 雷霆之前

总之，关于俄罗斯等欧亚国家发展其物流的潜力还有很多要谈。奇怪的是，金融危机只是加剧了他们的利益。

大幅削减欧洲国家进口，令人不安的货币兑换以及乌克兰出口下降迫使俄罗斯公司寻求新的方式，新的市场。欧亚经济共同体国家的商品流转不断增加，俄罗斯正在重新调整其出口货物的流动。

我们唯一能做的就是利用机会接管经验，随时可以和国外伙伴合作，基于当地资源开发内部基础设施，目标是降低成本并提高竞争力。

发展前景及欧亚TLC市场的吸引力将在4月份ACEX联盟的第三次会议上讨论。

ACEX联盟新闻服务



# China: Doubling Down?

**China is becoming a rule-maker and an institution-builder. But the rules it makes and the institutions it builds are not those of a liberal international order; they are designed to work in parallel to the established architecture. The Asian Infrastructure Investment Bank – joined by many European states but not the US – may be the most prominent example for this, but it is far from the only one.**

“Never has a country at China’s modest level of economic and political development produced such a powerful global footprint”, Eurasia Group has observed. That footprint includes large projects in Latin America and Africa. Its centerpiece is the *One Belt, One Road* strategy which aims at revitalizing the idea of the old Silk Road throughout Eurasia by massively upgrading and connecting infrastructures. The economic feasibility of many parts of this strategy is in question, not least because of China’s domestic economic situation. But the ambition is clear: with *One Belt, One Road*, an analysis by the Mercator Institute for China Studies finds, the Chinese leadership pursues three main goals: economic diversification, political stability, and the development of a multipolar global order.

In 2015, China has also agreed with Russia to link the Eurasian Economic Union to the new Silk Road initiative. This came on the heels of their bilateral USD 400 billion gas deal. But there are limits to how close their relationship can become. “The Chinese-Russian relationship is a stable strategic partnership and by no means a marriage of convenience”, writes Fu Ying, who chairs the Foreign Affairs Committee of the National People’s Congress. “Nevertheless, China has no interest in a formal alliance with Russia, nor in forming an anti-US or anti-Western bloc of any kind. Rather, Beijing hopes that China and Russia can offer a model for how the major countries can manage their differences and cooperate in ways that strengthen the international system”.

Managing differences may become increasingly difficult for what is the most important interstate relationship of the coming decades, between China and the US. Armed conflict between the major “rising power” and the “hegemon” is far

from preordained. But heightened rhetoric as well as incidents in the South China Sea – where China has built artificial islands to buttress its territorial claims and rejects the Permanent Court of Arbitration’s authority to rule in a case the Philippines brought against China – suggest that the relationship may well deteriorate. “China’s words have been about peaceful rise, and about defense”, US Deputy Defense Secretary Bob Work said recently. “But its actions will be the true test of its commitment to peace and stability in the current international order”.

*“We are dissatisfied and ready to criticize. Yet we are not ready to propose a new design. The weight of international responsibilities is falling on Chinese shoulders earlier than we expected. We need to come up with more specific ideas, reassure others and advance our common interests. And we need to get better at communicating with the world”.\**

Fu Ying

States on the Pacific Rim – many of which maintain close economic relations with China while relying on their security relations with the US – have not yet been forced to choose between the two. And, hopefully, will not have to do so at all.

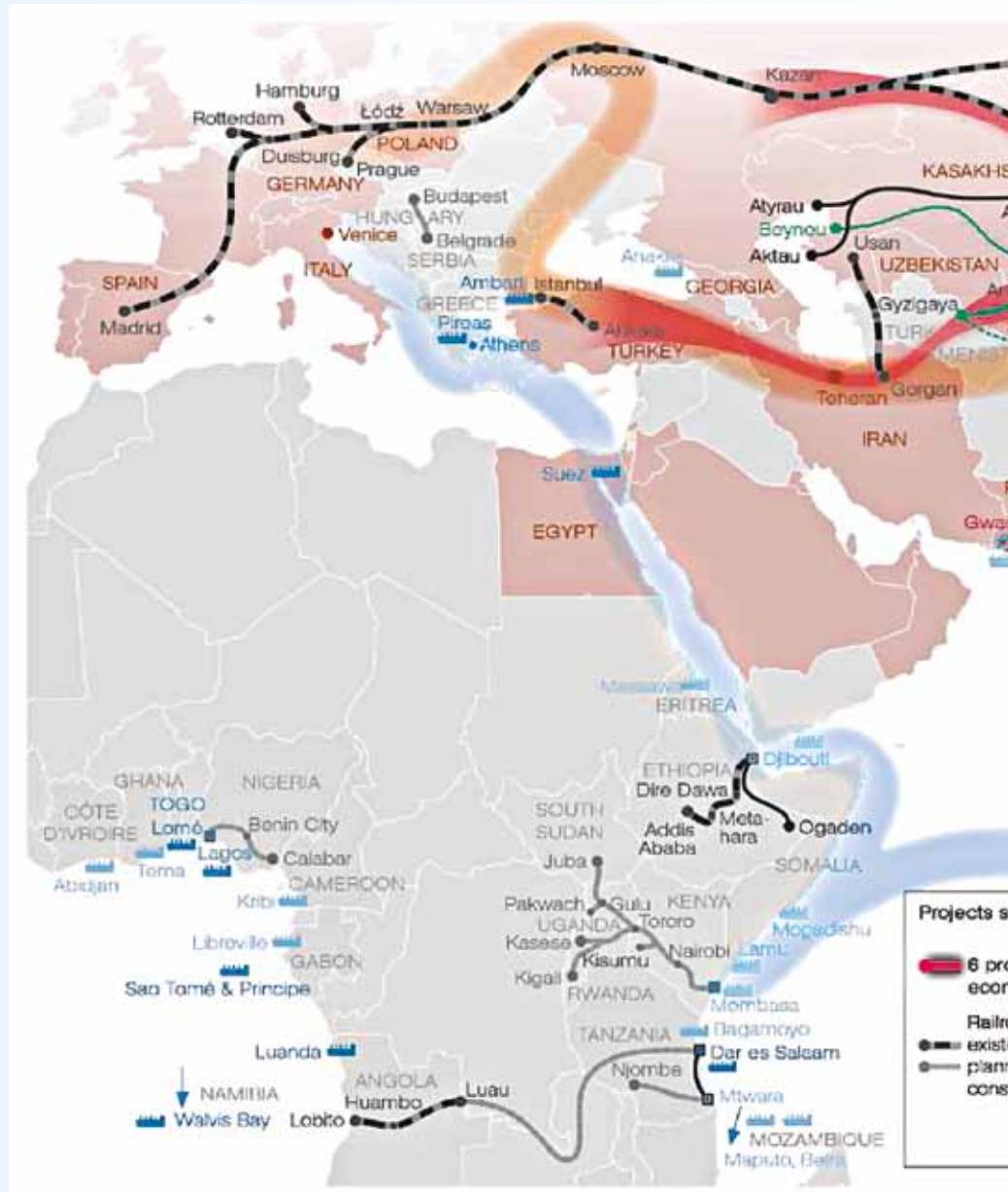
*Munich Security Report 2016  
Boundless Crises, Reckless Spoilers,  
Helpless Guardians*

*“The preminent geopolitical challenge of this era is not violent Islamic extremists or a resurgent Russia. It is the impact that China’s ascendance will have on the US-led international order”.\*\**

Graham Allison

\* Fu Ying, “The US World Order Is a Suit That No Longer Fits,” 6 January 2016, *Financial Times*, <http://on.ft.com/1Z5OChN>.

\*\* Graham Allison, “The Thucydides Trap: Are the U.S. and China Headed for War?,” *The Atlantic*, <http://www.theatlantic.com/international/archive/2015/09/united-states-china-war-thucydides-trap/406756/>.



# 中国：加倍下注？

中国正在成为规则制定者和机构建设者。但它的规则以及和它建立的制度不是符合那些自由主义国际秩序：他们是设计并进行工作的既定架构。亚洲基础设施投资银行——有许多欧洲国家加入，但美国除外——可能是这样做的最突出的例子，但远远不是仅有的一个。

在中国的经济和政治发展的适度水平上，“从来没有一个国家产生了这样一个强大的全球足迹。”据欧亚集团观察报道，它的足迹包括拉丁美洲和非洲的大型项目，它的核心是以一带一路战略为宗旨，振兴古老的丝绸之路，大量在欧亚各地进行升级并连接基础设施。

这一战略的许多地方在经济可行性上仍存有问题，至少部分源于中国的国内经济形势。但目标很明确：通过一带一

路，由墨卡托研究所关于中国研究认定的分析得出，中国领导人奉行三个主要目标：经济多元化、政治稳定、世界多极秩序的发展。

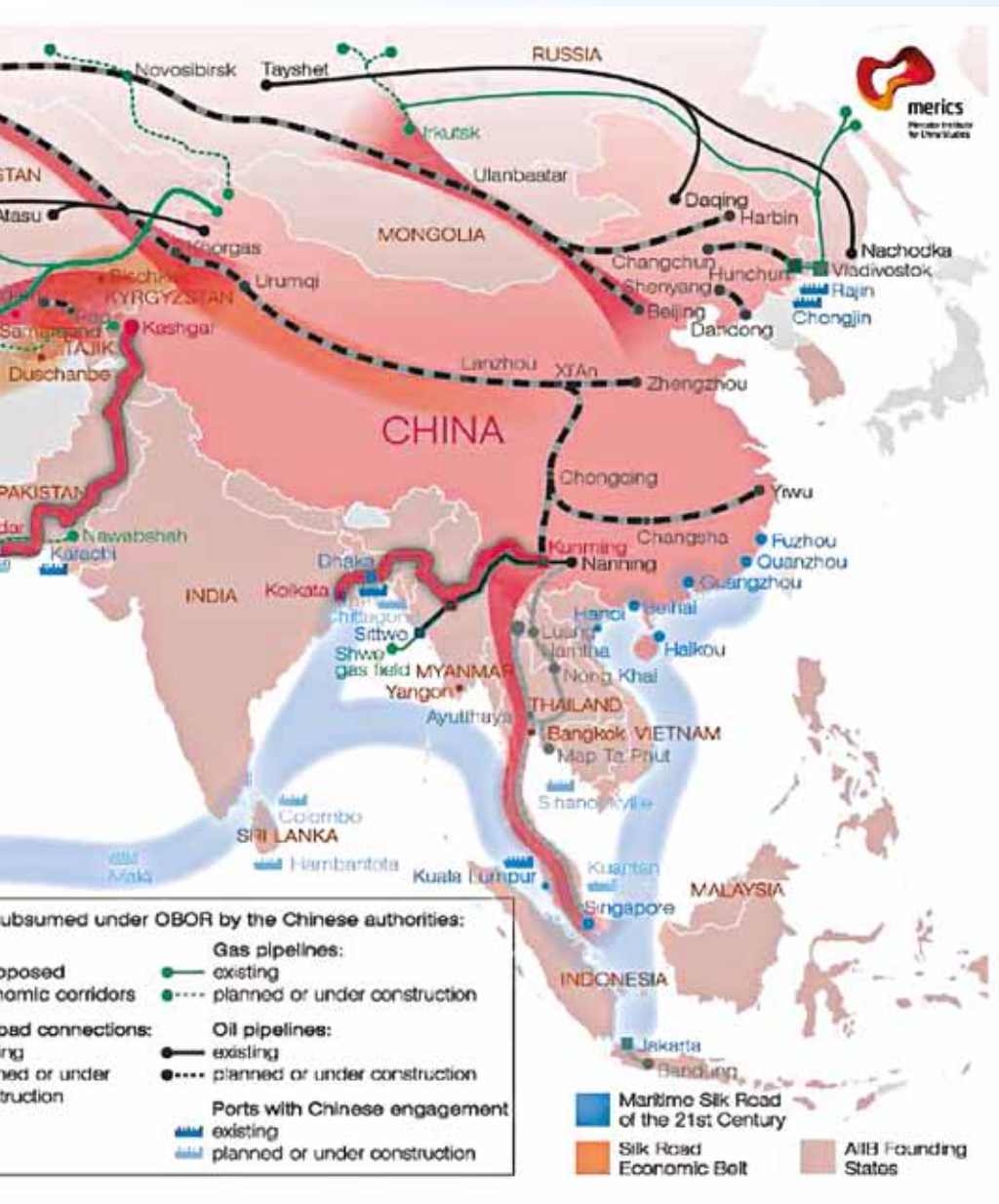
在2015年，中国还与俄罗斯就将欧亚经济联盟加入新丝绸之路的倡议达成一致。在此之前双方4000亿美元的天然气订单是双方贸易的巅峰。但关于他们关系的亲密度也有限制。“中国与俄罗斯的关系是稳定的战略伙伴关

系，绝不是一个为了图方便的结合。”全国人大外事委员会主任傅莹写到。“尽管如此，中国在正式联俄方面毫无兴趣，也不形成反美或任何形式的反西方阵营。相反，北京希望中国和俄罗斯可以提供模板，就主要国家怎样可以管理他们的分歧，在这方面加强国际合作体系。”

管理差异可能导致关系变得越来越困

**“我们不满意，并准备批评。然而，我们不准备提出新设计。相应国际责任的重量早于我们预期地落在中国肩膀上。我们需要拿出更具体的想法，让其他人放心，推进我们的共同利益。我们需要与世界更流畅地交流。”**

傅莹



难，这些关系涉及到未来几十年的重要国际关系，中国与美国的关系，主要“崛起大国”和“霸主”之间的武装冲突远未注定。但增加的言论，以及在中国南海发生的事件——在中国已建成的人工岛，以巩固其领土主张，并拒绝仲裁的权威的常设法院在案件统治菲律宾起诉中国——预示着关系可能更加恶化。“中国话语已经聚焦于和平崛起，以及有关防御。”

美国国防部副部长Bob Work最近表示，“但它的行动将是其在当前国际秩序的和平与稳定的承诺的真正考验。”在环太平洋地区国家——它们其中许多与中国保持紧密的经济关系。

同时依靠着与美国的安全关系——还没有被强迫面临在两者之间做出选择，并希望不会需要这样做。

**这个时代杰出的地缘政治挑战不是暴力的伊斯兰极端分子或俄罗斯重新崛起。是中国的崛起将对美国主导的国际秩序产生的影响。”**

Graham Allison

慕尼黑2016年安全报告  
无限危机、鲁莽剧透、无助守护

\*傅莹《美国的世界秩序是一件不再合身的西服》2016年1月6日，金融时报，[HTTP://on.ft.com/1Z5OChN](http://on.ft.com/1Z5OChN)。

\*Graham Allison 《修昔底德陷阱：是美国和中国为首的战争？》大西洋，[HTTP://www.theatlantic.com/international/archive/2015/09/united-states-china-war-thucydides-trap/406756/](http://www.theatlantic.com/international/archive/2015/09/united-states-china-war-thucydides-trap/406756/)。



# Exponential E-commerce Growth Fuels Omni-Channel Retail

Mark Millar is the author of *GLOBAL SUPPLY CHAIN ECOSYSTEMS* – commissioned and published by Kogan Page of London – in which he presents detailed and practical insights that help companies capitalise on market opportunities, overcome supply chain challenges and make better informed business decisions.

Acknowledged as an engaging presenter who delivers a memorable impact, Mark has completed over 350 speaking engagements at corporate events, client functions and industry conferences across 23 countries.

A Visiting Lecturer at Hong Kong Polytechnic University, Mark is recognised in the 'China Supply Chain Top 20', as one of Asia's Top 50 Influencers in Supply Chain and Logistics' and in the 2014 USA listing of 'Top Pros-to-Know in Supply Chain'. [www.markmillar.com](http://www.markmillar.com)



Mark Millar

Few if any consumer-oriented businesses have escaped the explosive growth of e-commerce - the web-based technology platforms that embrace and harness the transformative power of size and connectivity to empower smartphone equipped digital natives to shop online to their heart's content.

During recent years, e-commerce has emerged as one of the key driving forces and a critical element of what has become known as the Omni-Channel.

With spawning global giants such as Amazon and Alibaba, the digital revolution of e-commerce is transforming the way in which consumers shop and changing their expectations of service, choice and value. This e-commerce frenzy has been driven by nearly-universal access to the internet, the availability of affordable smart phones, iPads and similar devices – and not least by the burgeoning young populations in developing economies engendering a new generation of digital-native consumers who are determined to 'shop online till they drop offline'.

According to eMarketer, the global Business to Consumer (B2C) e-commerce market grew 20 % year on year to exceed USD 1.5 trillion in 2014 and every forecast confirms it will continue to expand. Significantly, the market and potential for further growth lies in the developing markets across the Asian region, much more so than in the developed economies of the western world. The Asia-Pacific market already accounts for more than one third of the global e-commerce market and is forecast to reach USD 1 trillion by 2017, with the Chinese online market on its own forecast to hit USD 1 trillion by year 2020.

In turn the new Omni-Channel retail model impacts every aspect of a supply chain ecosystem – products, inventory, warehouses, fulfilment, picking, packing, shipping, transport, distribution and the all-important information flows.

This e-commerce-enabled upsurge in online

shopping is transforming B2C trade at every level, presenting logistics practitioners and supply chain ecosystems with a vast number of challenges and opportunities that have fundamental implications for every aspect of a company's business model, their profitability – and even their future.

## How Omni-Channel impacts the supply chain and logistics

The online revolution tests almost every aspect of the long-established pattern of retail supply chain processes, including warehouse operations, pick, pack and dispatch, order fulfilment and delivery, as well as introducing new dilemmas such as free shipping, last mile delivery, product returns and cross-border transactions.

Most warehouse operations serving consumer oriented businesses have traditionally focused on carton (or pallet) picking for bulk orders, shipped to retail outlets, often as full truck load (FTL) shipments, which include hundreds of products from numerous suppliers all destined for one store or supermarket.

However, the e-commerce model of online web store to consumer, typically involves logistics management of shipping multiple individual orders, the majority of them comprising just one or two pieces, to hundreds of individual delivery points – typically residential addresses.

To serve this expanding B2C sector of online shopping, warehouse operations can no longer rely purely on bulk storage of pallets and cartons, handled using fork lift trucks in a distribution centre; they now need capabilities to manage single unit order fulfilment, involving piece-pickers, shelving storage, tote boxes and individual packing stations.

Many traditional third party logistics (3PL) service providers are challenged in adapting to

this new business model. This represents new opportunities for non-traditional distribution companies to establish e-commerce fulfilment centres – physically configured specifically to process large-volume small-order demand generated through online shopping. Unencumbered by legacy systems and operational practices, new entrants can start with a green-field solution and capitalise on the logistics opportunities to serve single-unit order fulfilment with efficient pick and pack business solutions.

Adopting technologies such as Pick-to-Light and Pick-to-Voice – not yet pervasive across traditional warehouse operations – can enable the all-important operational efficiencies that are critical for economically successful e-fulfilment centres.

Online e-commerce giant Amazon embraced technology and automation to the extent that back in March 2012, they acquired robotics company Kiva Systems for USD 775 million and now deploy over ten thousand Kiva robots across their massive fulfilment centres – many of them over one million square feet – across the USA.

As relatively new entrants into the market, the pure-play online retailers – Amazon, Alibaba, JD.com and their numerous peers – are unburdened by high-street bricks and mortar infrastructure with its related fixed overheads and therefore have much lower operating costs. These e-tailers set the stage by offering consumers free delivery to their home or office, leaving the established retailers with no option other than to offer the same service - which brings a whole new set of logistics obstacles to overcome, quite apart from the higher cost of individual deliveries to residential locations.

You can read more about the e-commerce revolution and other critical supply chain challenges in Mark Millar's new book, *Global Supply Chain Ecosystems*. ■

# International Port Security

London, UK

1st & 2nd  
JUNE  
2016

#### BENEFITS OF ATTENDING:

- **Hear** presentations from international ports from across the globe so you can understand unique regional threats and resolutions
- **Hear** regulatory updates from the IMO and how this will impact your port security operations
- **Examine** critical issues facing the port security landscape such as Cyber Security, Technology and Regulatory Developments
- **Learn** about emerging technologies and how these can be used to further secure your ports

#### CHAIRMAN:

 **Chris Jones**, Managing Director, Maritime Security Operations (MAROPS)

#### EXPERT SPEAKERS INCLUDE:

 **Rear Admiral Paul F Thomas**, Assistant Commandant for Prevention Policy, USCG


 **Chris Trelawny**, Head of Maritime Security Division, IMO

 **Emma Ward**, General Manager Safety and Security, Port of Dover

 **Randy Parsons**, Director of Security, Port of Long Beach

 **Reinoul Gunst**, Security Coordinator, Port of Rotterdam

 **Captain Twalib Khamis**, General Manager of Operations, Port of Mombasa

 **Anderson Fagundes**, Port Facility Security Manager, Port of Santos

 **Lars Stemmler**, Head of International Projects, Bremenports

BOOK BY 31ST MARCH TO SAVE £300 • BOOK BY 29TH APRIL TO SAVE £200

Register online at [www.internationalportstrategy.com/jura](http://www.internationalportstrategy.com/jura)



## DELIVERING WITH IMPACT FOR YOUR AUDIENCE

Clients have engaged Mark Millar as Speaker, Moderator, MC or Conference Chairman at more than 350 Events in 23 Countries.

**Knowledgeable | Professional | Memorable**

Mark Millar is Managing Partner of  
M Power Associates Limited in Hong Kong

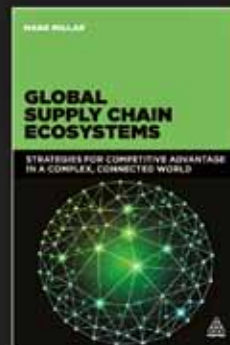
*"thought-provoking, inspiring and humorous"*

*"the best Moderator in the business"*



#### Contact

speaking@markmillar.com  
Hong Kong  
+852 9468 5295



Mark's book, Global Supply Chain Ecosystems, is available at  
[www.gsce-mm.com](http://www.gsce-mm.com)

# 指数电子商务增长助燃全方位渠道零售

Mark Millar

很少有以消费者为导向的企业，逃脱了电子商务的爆炸式增长——网络平台拥抱和利用规模的变革力量，并授权智能手机配备通过数字原生代连通网上购物，实现人们内心所想。

近年来，电子商务已经成为了重要驱动力之一，同时这已成为被称为全方位渠道的关键因素。

随着全球行业销量巨头如亚马逊和阿里巴巴，电子商务的数字革命正在改变着消费者的购物方式以及他们期望的服务、选择和价值。这种电子商务热潮已经带动了大众介入互联网，负担得起的智能手机，iPad和类似设备的可用性——至少在发展中经济体里，蓬勃发展的年轻群体组成了新一代具有“直到网上购物掉落离线”决心的数字本土消费者。

根据eMarketer，全球企业对消费者（B2C）电子商务市场规模增长20%，同比2014年1.5万亿美元依然持续增长，预计每年肯定会继续扩大。很明显，市场和潜在的进一步增长存在于整个亚洲地区的发展中市场，这远远超过了西方世界的发达经济体。亚太市场已经占全球电子商务市场的三分之一以上，预计到2017年将达到1万亿美元，而中国自身的网络市场，预计到2020年，将达到1万亿美元。

反过来新的全方位渠道零售模式影响着供应链生态系统的每一个环节——产品、库存、仓库、履行、采摘、包装、发货、运输、分销和所有重要的信息流。

这种网上购物的启用与电子商务热潮在各个层面转变着外贸B2C，对广大物流从业人员和供应链生态系统提出挑战和机会，从基础上影响着公司的商业模式，盈利能力的各个方面——甚至他们的未来。

## 全方位渠道如何影响到供应链和物流

网络革命考验零售供应链的流程，包括仓库作业、分拣、包装和发货，订

单完成和交付的长期，既定格局几乎让每一个方面进入新的困境，如免费送货，最后一英里配送，产品回报和跨境交易。

服务消费者为导向的企业大多数仓库业务历来专注于箱（或托盘）采集大宗订单，运到零售商店，经常是满一辆货车（FTL）的出货量，其中包括从众多供应商处采集的数百种产品，都送往一个商店或超级市场。

然而，在线网络商店消费者的电子商务模式，通常涉及多个出货单个订单的物流管理，他们中的大多数货物，总共只有一两件，要投递向数百个投递点——那些典型的住址。

为了满足网购这个不断扩大的B2C行业，仓储作业不能再单纯依靠托盘和纸箱的大容量存储，在配送中心使用叉车处理；他们现在需要管理一个单位履行订单的功能，涉及件件采摘、货架储存、周转箱和个人包装站。

许多传统的第三方物流（3PL）服务提供商面临的挑战是适应这种新的商业模式。这代表了新的机会，非传统的流通企业建立电子商务运营中心——物理配置专门过程，处理通过网上购物生成的大批量小订单需求。不受遗留系统和运营实践的拖累，新进入者可以开始使用绿色通道解决方案，投资物流机会，服务于单机订单，高效执行挑选和包装业务。

采用的技术，如光采集和声采集——跨越传统的仓库作业尚未普及——可以推进所有那些重要的运营效率，其对经济成功的电子商务运营中心有关键作用。

在线电子商务巨头亚马逊拥抱技术和自动化，早在2012年3月，他们花费7.75亿美元收购机器人公司Kiva系统，现在是通过其庞大的运营中心部署了一万多个Kiva机器人——其中许多超过一百万平方英尺——遍及美国。

作为比较新进入市场的纯在线零售商——亚马逊、阿里巴巴、JD.com以及他们无数的同伴——甩开了高街砖和与其相关的砂浆基础设施固定费用的拖累，因此具有更低的运营成本。这

了解更多有关最新供应链趋势和发展，请参见Mark Millar的新书，《全球供应链生态系统》，在书中他考察了供应链生态系统的几个关键要素——包括能见度、韧性、可持续性和协作。

按行：Mark Millar是《全球供应链生态系统》的作者，这本书由伦敦高根页委 任创作及出版——在书中他提出详细而实用的见解，帮助企业把握市场机遇，克服供应链挑战，并做出更好的业务决策。

作为一位公认配合度高的给人留下难忘影响的主持人，Mark已经在企业活动，客户活动和行业会议中横跨23个国家完成了超过350场的演讲。

作为香港理工大学客座讲师，Mark被认可为“中国供应链20强”，“在供应链和物流行业的亚洲50强影响者”之一，以及2014年在美国上市的“供应链中的顶级神秘职业选手”。更多详情请见

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

带来了一整套新的物流障碍，设定了更高的跨越门栏——这些电子零售商为消费者提供免费送货到他们家中或办公室，使得以外的其他零售商除了提供同样的服务，没有别的选择。这样将个人购物交付到居住地点的成本提高。

更多详情请阅读 Mark Millar的新书《全球供应链生态系统》中的文章《电子商务革命和其他关键的供应链挑战》。 ■





## 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



# Global Unemployment Projected to Rise in Both 2016 and 2017

**Despite falling unemployment levels in some developed economies, new analysis shows the global job crisis is not likely to end, especially in emerging economies. Continuing high rates of unemployment worldwide and chronic vulnerable employment in many emerging and developing economies are still deeply affecting the world of work, warns a new ILO\* report.**

The final figure for unemployment in 2015 is estimated to stand at 197.1million and in 2016 is forecast to rise by about 2.3 million to reach 199.4. An additional 1.1 million jobless will likely be added to the global tally in 2017, according to the ILO's World Employment and Social Outlook – Trends 2016 (WESO).

“The significant slowdown in emerging economies coupled with a sharp decline in commodity prices is having a dramatic effect on the world of work”, says ILO Director-General Guy Ryder.

“Many working women and men have to accept low paid jobs, both in emerging and developing economies and also, increasingly in developed countries. And despite a drop in the number of unemployed in some EU countries and the US, too many people are still jobless. We need to take urgent action to boost the number of decent work opportunities or we risk intensified social tensions”, he adds.

In 2015, the total global unemployment stood at 197.1 million – 27 million higher than the pre-crisis level of 2007.

## Emerging economies receive the worst hit

The unemployment rate for developed economies decreased from 7.1% in 2014 to 6.7 % in 2015. In most cases, however, these improvements were not sufficient to eliminate the jobs gap that emerged as a result of the global financial crisis. Moreover, the employment outlook has now weakened in emerging and developing economies, notably in Brazil, China and oil-producing countries.

“The unstable economic environment associated with volatile capital flows, still dysfunctional financial markets and the shortage of global demand continue to affect enterprises and deter investment and job creation”, explains Raymond Torres, Director of the ILO Research Department.

“In addition, policy-makers need to focus more on strengthening employment policies and tackling excessive inequalities. There is much evidence that well-designed labour market and social policies are essential for boosting economic growth and addressing the jobs crisis, and, almost

eight years after the start of the global crisis, a strengthening of that policy approach is urgently needed”, adds Torres.

The authors of the WESO also document the fact that job quality remains a major challenge. While there has been a decrease in poverty rates, the rate of decline in the number of working poor in developing economies has slowed and vulnerable employment still accounts for over 46 per cent of total employment globally, affecting nearly 1.5 billion people.

Vulnerable employment is particularly high in emerging and developing economies, hitting between half and three-quarters of the employed population in those groups of countries, respectively, with peaks in Southern Asia (74 %) and sub-Saharan Africa (70 %).

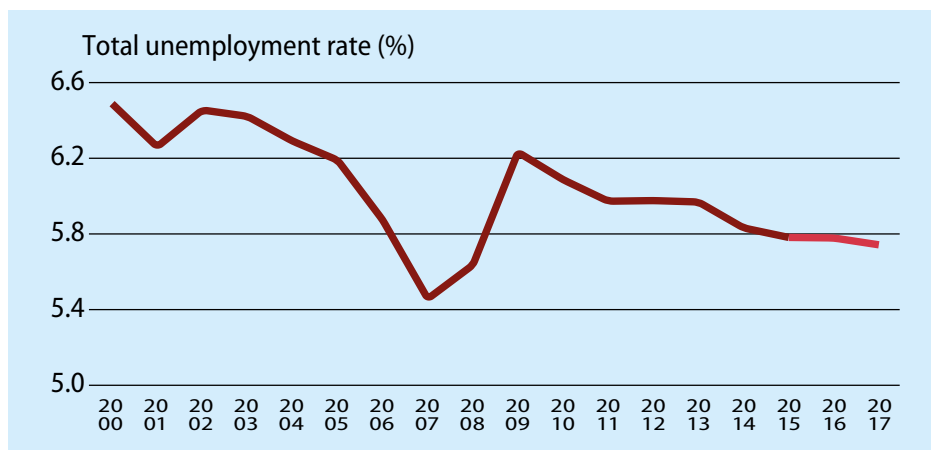
## Tackling informal employment

Meanwhile, the report shows that informal employment – as a percentage of non-agricultural employment – exceeds 50 % in half of the developing and emerging countries with comparable data. In one-third of these countries, it affects over 65 % of workers.

“The lack of decent jobs leads people to turn to informal employment, which is typically characterized by low productivity, low pay and no social protection. This needs to change. Responding urgently and vigorously to the scale of the global jobs challenge is key to successful implementation of the United Nations’ newly adopted 2030 Agenda for Sustainable Development”, concludes Ryder.

## The detrimental impact of lower oil prices and a slowdown in the Russian Federation, the region’s largest economy

Given the reliance of Eastern Europe and Central and Western Asia on oil, several countries in the region have been severely affected by the decline in oil prices. The economy of the Russian Federation is expected to have contracted by 3.8 % in 2015. Similarly, GDP growth in Azerbai-

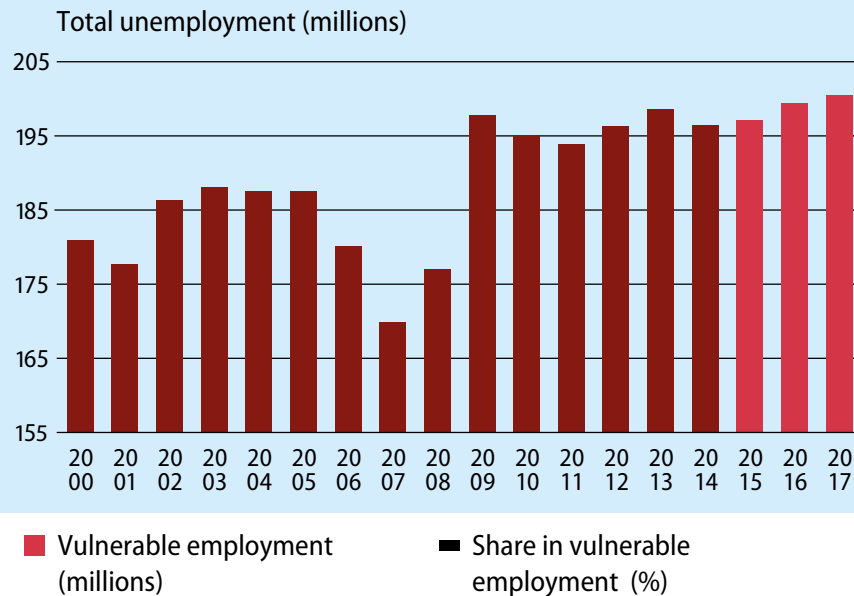


■ Working poor: <US\$ PPP 3.10/day (millions)

■ Working poor as a share of total unemployment (%)



## World



jan has slowed down sharply, following the fall in oil prices (the oil sector accounts for 50 % of the GDP). Oil production and export volumes contracted in the second half of 2015 and are likely to continue this trend in 2016.

In contrast, oil importers in the region – Armenia, Belarus, Georgia, the Kyrgyz Republic, Moldova and Tajikistan – have benefited from the lower oil prices. But this has not been enough to offset the fallout from the recession in the Russian Federation, given that many of these countries rely heavily on exports to and remittances from that country. Meanwhile, geopolitical tensions in the region have had negative repercussions on countries in the subregion (*IMF's 2014 and 2015*).

For instance, in 2014 Ukrainian economy contracted by 6.8 % and by an estimated 10 % in 2015, which has also affected several other economies in the region. Given the high number of migrants working in the Russian Federation (estimated at close to 4 million), the significant decline in the country's GDP has inevitably affected remittances to other countries in the region. Remittances to Eastern Europe and Central Asia fell by 6.3 % in 2014 and an estimated 12.7 % in 2015, with Central Asian economies receiving a particularly hard hit (*World Bank 2015*).

In 2014, for example, remittances to Armenia declined by 11 %, Tajikistan – by 8 %, Ukraine – by 27 % and Uzbekistan – by 16 %. In several countries in the region remittances account

for a substantial share of the GDP. Indeed, Armenia and Tajikistan are some of the most remittance-dependent countries in the world: for Armenia they represent 21 % of the GDP and Tajikistan – 49 % of the GDP.

### Eastern European labour market conditions improve, but the outlook is less positive

After falling for seven consecutive years, the unemployment rate in Eastern Europe reached a low of 6.8 % in 2014. However, this positive trend is projected to come to a halt over the next couple of years as the GDP growth is expected to slow

down considerably compared to the past decade. As a result, the regional unemployment rate is projected to have increased slightly to 6.9 % in 2015, remaining essentially stable afterwards.

Aggregate figures mask significant heterogeneity across countries. In particular, unemployment will continue to fall in virtually all the Eastern European countries belonging to the European Union, and especially so in Czech Republic, Poland and Slovakia. Conversely, joblessness is projected to increase until 2017 in the Russian Federation, as well as the neighbouring economies such as Belarus, which are negatively affected by the economic contraction in the Russian Federation. Employment in the region is estimated to have contracted by 0.5 % in 2015, and is projected to drop further by 0.7 % and 0.6 % in 2016 and 2017, respectively.

### China's slower growth and a prolonged slump in commodity prices have weighed on the region's growth

The Asia-Pacific economy has been affected by weaker than expected growth in China, which accounts for some 40 % of the region's total output, combined with lower commodity prices, disproportionately impacting the region's commodity exporters. While the relationship is far from one-dimensional with different degrees of exposure and vulnerability, as reflected by the variation shown, it does maintain a significant evolution for the region.

In 2015 China's economic growth dropped below 7 % (to 6.8 %) for the first time in more than two decades. As China ramps up investment in technology-intensive manufacturing and shifts its focus further towards services and higher value-added sectors, there will be new opportunities available in the country and for its trading partners, particularly ASEAN economies.

China's *One Belt, One Road* initiative to rebuild the Silk Road trade links will likely help mitigate job losses in China's construction sector, while also propping up demand for raw materials and

generating jobs in the region.

Reduced demand for raw materials will, however, weigh on export demand for many of its major regional trade partners and consequently on jobs in the region, including Australia, Indonesia and Mongolia, all of which recorded a drop in growth rates in 2015. Countries with relatively less commodity dependence, such as Thailand and Vietnam, continued to enjoy rising growth rates. Overall, however, the region's growth declined from 5.5 % to 5.3 % from 2014 to 2015, being considerably lower than the 5.6 % annual average over 2010–2014.

A major risk to the region's economic outlook, and, therefore, its employment and social outlook in 2016 is the degree to which the region's major commodity exporters can compensate for reduced export demand from China. Developing and emerging markets in Asia and the Pacific are also expected to face capital outflows and volatility in financial markets. This is likely to result in reduced FDI and tighter financial conditions in the region, hampering business creation and expansion. The expected further appreciation of the US dollar may also create unfavourable terms of trade for merchandise exporters, including India, and poses particular problems for those Asia-Pacific firms with substantial foreign debt.

### GDP growth in European Countries shows modest signs of recovery, but exposure to emerging markets poses a risk in 2016

Northern, Southern and Western Europe continues to emerge slowly from the global crisis and the ensuing sovereign debt crisis. The region's economy is expected to have expanded by 1.6 % in 2015, up from 1.3 % in 2014 and 0.2 % in 2013. In fact, many economies that had registered either zero or negative growth rates between 2012 and 2014 are finally expected to post positive GDP growth in 2015. These include Cyprus (1.2 %), Italy (0.9 %), Portugal (1.6 %), Slovenia (2.6 %) and Spain (3.1 %). The recent positive economic performance is broadly based, stemming from increased consumption growth, increased exports, and macroeconomic adjustments, notably quantitative easing by the European Central Bank (*European Commission. 2015*).

Despite the fact that close to 65 per cent of trade in the region is with other countries within the region, Northern, Southern and Western Europe is closely linked to China and other emerging markets, with nearly a quarter of the region's exports going to emerging economies, with China accounting for a substantial portion. In particular, a recent estimate by the IMF suggested that a slowdown in emerging markets could lead to a decline in output in the euro area by 1.5 %, with Germany particularly exposed (*IMF, 2014*). The economic performance of the emerging markets in 2016 and 2017 will therefore undoubtedly shape the economic outlook of the region. However, the strength of the US economy should help dampen some of downside risks arising from emerging markets. ■

\* <http://www.ilo.org/>

# 全球失业率预计在2016年和2017年上升

尽管在一些发达经济体中的失业率水平下降，但是新的分析显示，全球就业危机不太可能结束，尤其是在新兴经济体中。

国际劳工组织出炉的最新报告警示，全世界范围内的许多新兴和发展中经济体依然存在较高的持续失业率和慢性弱势就业率，这仍然深深地影响着世界工作状况。

2015年最新显示的失业估计数字为1.971亿，2016年预计增长约230万，上升到1.994亿。2017年全球失业可能会继续额外增加110万，国际劳工组织在《世界就业和社会展望——2016年趋势（WESO）》中表示。

“加上大宗商品价格急剧下降，新兴经济体增长显著放缓，这些正在对世界经济产生巨大影响”，国际劳工组织总监Guy Ryder说。

“许多妇女和男子不得不接受低工资的工作，无论是在新兴和发展中经济体，还是越来越多的发达国家。尽管在一些欧盟国家和美国失业人数下降，但太多的人仍然失业。我们需要采取紧急行动，以促进体面劳动机会的数量，否则我们将加剧社会紧张的风险”，他补充道。

2015年，全球总失业率为1.971亿——比2007年危机前的数字高出2700万。

## 新兴经济体受到的打击最为严重

发达经济体的失业率从2014年的7.1%下降到2015年的6.7%，但是在大多数情况下，这些改进并不足以消除由于全球金融危机而产生的岗位缺口。此外，就业前景在新兴和发展中经济体，特别是在巴西、中国和石油生产国已经开始减弱。

“挥发性资本流动，还不正常的金融市场和与全球需求短缺有关的不稳定经济环境继续影响企业，阻碍投资和创造就业机会”，国际劳工组织研究部主任Raymond Torres解释道。

“此外，政策制定者需要更加重视加强就业政策，应对过度不平等。有很多证据表明，精心设计的劳动力市场和社会政策对促进经济增长以及解决就业危机至关重要，而且，全球金融危机开始几乎八年之后，迫切需要加强政策方针”，Raymond Torres补充说。

该WESO作者也论述证明工作质量仍然是重大挑战的这一事实。虽然出现了贫困率下降，在发展中经济体的工作穷人下降率已经放缓，不稳定就业仍占全球总就业人数的比例超过46%，影响近15亿人口。

新兴和发展中经济体的弱势群体就业率，分别占这些国家就业人口的一半到四分之三，最高分别在南亚（74%）和撒哈拉以南非洲（70%）。

## 应对非正规就业

同时，报告显示，非正规就业——为非农就业的比例——在半数的发展中国家和新兴国家中具有的可比数据超过了50%。在三分之一的发展中国家和新兴国家，会影响65%以上的工人。

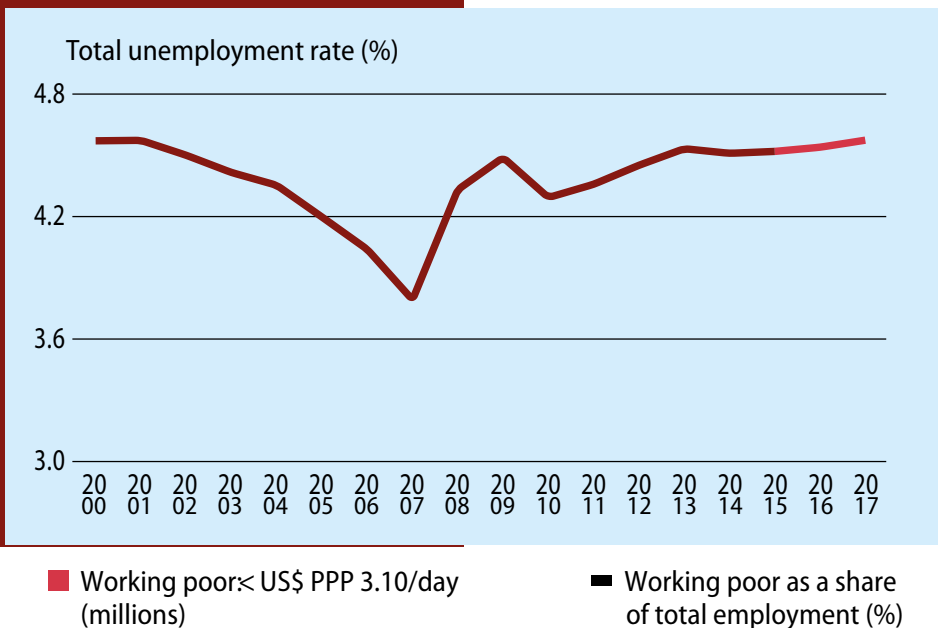
“缺乏体面工作导致人们转向非正规就业，其典型特征是低生产率、低工资、无社会保障。这需要改变。紧急大力应对全球就业规模挑战是联合国工作成功的关键，也是新通过的2030年可持续发展议程”，Ryder总结。

## 油价下跌的不利影响，以及俄罗斯联邦经济放缓，是该地区最大的经济问题

鉴于东欧、中亚和西亚对石油的依赖，一些国家在该地区严重受到石油价格下跌的影响。俄罗斯联邦经济在2015年预期有3.8%的收缩，同样，在阿塞拜疆继油价下跌（石油部门占GDP的50%）后，GDP增长大幅放缓。石油产量和出口量在2015年下半年收缩，这一趋势有可能在2016年继续。

与此相反，该地区的石油进口国——亚美尼亚、白俄罗斯、格鲁吉亚、吉尔吉斯共和国、摩尔多瓦和塔吉克斯坦——已经从油价下跌中受益。但是，这还不足以抵消俄罗斯联邦经济衰退的余波，因为许多国家严重依赖于从该国出口和汇款。同时，该地区的地缘政治紧张已经对次区域国家产生负面影响（IMF2014年和2015年）。

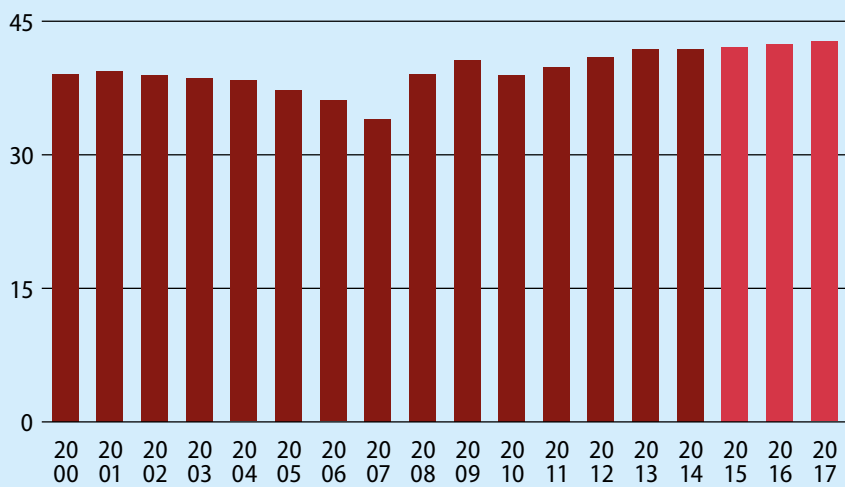
例如，2014年乌克兰经济收缩6.8%，而2015年预计达10%，在其周围的其他几个经济体也受到该地区的影响而收缩。比如大量在俄罗斯联邦工作的移民（估计接近400万人），GDP在全国





## Eastern Asia

Total unemployment (millions)



■ Vulnerable employment (millions) ■ Share in vulnerable employment (%)

的显著跌幅使得到其他国家地区的汇款已不可避免地受到影响。到东欧和中亚的汇款，由2014年的6.3%，到2015年估计下降扩大到12.7%，这让中亚经济体受到尤为严重的打击（世界银行2015年）。

例如，2014年，至亚美尼亚的汇款下降了11%，塔吉克斯坦下降了8%，乌克兰下降了27%，乌兹别克斯坦下降了16%。对于这样一些国家，汇款在该地区的国内生产总值中占很大一部分。事实上，亚美尼亚和塔吉克斯坦是世界上最依赖汇款的国家之一：这在亚美尼亚的国内生产总值中占21%，在塔吉克斯坦的国内生产总值中占49%。

### 东欧劳动力市场条件改善，但前景不太乐观

东欧失业率连续下跌七年后，在2014年达到6.8%低点，然而，这种积极的趋势预计在未来两三年内出现停顿，GDP增长相比过去十年预计将明显放缓。其结果是，该区域失业率预计在2015年略增至6.9%，之后其余基本稳定。

综合数字掩盖了各国之间显著异质性。特别是，几乎所有属于欧盟的东欧国家的失业率将继续下降，特别是在捷克共和国、波兰和斯洛伐克。相反，失业率预计在俄罗斯联邦，以及邻近的经济体上升，如白俄罗斯，这是俄罗斯联邦经济萎缩直到2017年所带来的负面

影响。在该地区就业估计已经在2015年收缩0.5%，预计到2016年和2017年分别进一步下降0.7%和0.6%。

### 中国的经济增长放缓和大宗商品价格长期低迷也打压了该地区的经济增长

中国经济预期增长的更加弱势影响了亚太经济，中国占该地区总产出的40%，辅以较低的大宗商品价格，不成比例地影响该地区的商品出口。由所示的变化所反映，这种关系远不止一维，还有不同角度的曝光和脆弱性，但它确实维持着该区域的显著演化。

2015年中国经济自二十年来增速首次跌破7%（至6.8%）。随着中国倾向于技术密集型制造业的投资，并进一步将其重点转移至服务和高附加值行业，对于该国和贸易伙伴，特别是东盟国家来说，现在会出现新机遇。

中国主动提出的重建一带一路丝绸之路的贸易关系可能会有助于缓解中国的建筑部门就业损失，同时还支撑着对原材料的需求，并在该地区创造就业机会。

但是原材料需求的减少，会加重在该区域许多主要出口贸易伙伴的负担，包括澳大利亚、印度尼西亚和蒙古，所有这些增长率记录都在2015年下降，由于一些国家对商品依赖的需求相对减少，如泰国和越南，其继续享受上涨的增长率。但总体而言，该地区的经济增长率从2014年的5.5%下降至2015

年的5.3%，比2010 - 2014年的年均5.6%要低得多。

因此，该地区经济前景中存在的一个主要风险、也是影响其就业和社会面貌的，是2016年在该地区的主要商品出口国可以弥补的来自中国的出口需求减少的程度。在亚洲和太平洋地区的发展中国家和新兴市场也将面临资本外流和波动的金融市场。这很可能导致外国直接投资减少，以及在该地区出现更苛刻的财务状况，这会阻碍企业的创建和发展。美元的预期进一步升值也会对包括印度在内的贸易商品出口国家造成不利条款，并对那些拥有大量外债的亚太公司构成特殊问题。

### 欧洲国家的GDP增长显示出复苏的温和迹象，但置身新兴市场为2016年带来了风险

北部、南部和西欧继续从全球金融危机和随之而来的主权债务危机中慢慢浮出。该地区的经济预期扩展在2015年为1.6%，2014年为1.3%，2013年为0.2%，事实上，许多在2012至2014年之间记录为零增长或负增长的经济体终于在2015年预计得到GDP正增长，其中包括塞浦路斯（1.2%）、意大利（0.9%）、葡萄牙（1.6%）、斯洛文尼亚（2.6%）和西班牙（3.1%）。近期积极的经济表现基础广泛，从增加的消费增长、出口增加、以及宏观经济调整，由欧洲中央银行（欧洲委员会，2015年），特别是量化宽松政策所产生。

尽管接近65%的贸易发生在区域与区域内其他国家，北非、南欧和西欧依然与中国和其他新兴市场密切相关，新兴经济体的拥有近全区四分之一的出口，其中中国占了很大一部分。特别是，由国际货币基金组织最近的估算表明，新兴市场经济放缓可能导致欧元区产出下降1.5%，尤其是德国（IMF，2014）。因此，新兴市场在2016年和2017年的经济表现无疑将塑造该地区的经济前景。然而，美国经济的强势应有助于减轻一些新兴市场所带来的下行风险。 ■

\* <http://www.ilo.org/>



# Logitrans 2015 Strengthens Its Role as a Meeting Place for the Logistics Industry in Eurasia

*Jutta Seitz*

- Over 15,000 participants from 54 countries
- 220 exhibitors from 22 nations
- Highlight – the new PeriLog conference

Logistics is an engine of growth, bringing prosperity to far-flung regions. The outstanding importance of logistics in international value chains was once again confirmed at the 9th logitrans, the International Transport Logistics Exhibition.

The current global political situation is a particular challenge for the sector. As joint organizers of logitrans, Ilker Altun, the Managing Director of EKO Fuarcilik, and Gerhard Gerritzen, the Deputy Managing Director of Messe München, both agreed: "The fact that despite these circumstances so many exhibitors and visitors made their way to logitrans 2015 underlines the role that Istanbul plays as a location beyond the borders of Turkey."

Rainer Bomba, the State Secretary at the German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure, traveled to Turkey to get to know logitrans and gain a personal impression of the logistics activities in the country. He emphasized: "Turkey, as a bridge to Asia, and Germany, as a hub in Europe, offer ideal conditions for German-Turkish cooperation in the field of logistics. I have visited many exhibition booths here and engaged in many conversations that have given me insights into the already well-functioning cooperation between our two countries."

Building bridges, making new contacts and paving the way for new business – these were the dominant themes over the three days of this exhibition. In total over 15,000 participants from 54 countries came to find out about the products and services of 220 exhibitors from 22 nations.

Logitrans has developed into an important trade fair for doing business.



The trade exhibition, which attracted 10 percent more exhibitors than in 2014, was accompanied by a high-caliber program of supporting events. One of the highlights was the PeriLog Conference, which took place at logitrans for the first time. Last year Turkey exported over 3.5 million tons of fresh produce, approximately 17 percent of which went to the Middle East. "Istanbul has long been strengthening its position as a hub for perishable goods and cool-chain logistics," said Filiz Hatipoglu, Logistics Manager from Yuglog of Istanbul, thus affirming the choice of logitrans for the premiere of PeriLog. In addition to the particular challenges faced by this special segment of logistics, the program's further trade forums also included discussions on infrastructure projects and hinterland connections. ■

*The next Logitrans, International Transport Logistics Exhibition, will take place 16–18 November 2016 in Istanbul.*





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

**7<sup>th</sup> INTERMODAL ASIA**  
 2016  
 Thursday 25 and Friday 26 February 2016  
 Intercontinental Melbourne The Rialto, Australia

**15<sup>th</sup> Intermodal AFRICA**  
 2016  
 Thursday 7 and Friday 8 April 2016  
 Hosted by Ghana Ports and Harbours Authority  
 Mövenpick Ambassador Hotel Accra, Ghana

**4<sup>th</sup> MED PORTS**  
 2016  
 Wednesday 27 and Thursday 28 April 2016  
 Hosted by Tanger Med Port Authority  
 Tanger Med Port Center, Tanger, Morocco

**5<sup>th</sup> BLACK SEA PORTS & SHIPPING**  
 2016  
 Thursday 26 and Friday 27 May 2016  
 Hosted by N.C. Maritime Ports Administration S.A. Constanta  
 Constanta Trade Fair Centre, Constanta, Romania

**14<sup>th</sup> ASEAN PORTS & SHIPPING**  
 2016  
 Thursday 14 and Friday 15 July 2016  
 Hosted by Port Authority of Thailand  
 The Landmark Bangkok, Thailand

**11<sup>th</sup> Southern Asia Ports, Logistics and Shipping**  
 2016  
 Thursday 22 and Friday 23 September 2016  
 Hilton Colombo, Sri Lanka

**12<sup>th</sup> TRANS Middle East JEDDAH**  
 2016  
 Wednesday 26 and Thursday 27 October 2016  
 Hosted by Saudi Ports Authority  
 Park Hyatt Jeddah – Marina, Club & Spa, Jeddah, Saudi Arabia

**16<sup>th</sup> Intermodal AFRICA**  
 2016  
 Thursday 17 and Friday 18 November 2016  
 Hosted by Kenya Ports Authority  
 Sarova Whitesands Beach Resort & Spa, Mombasa, Kenya

**11<sup>th</sup> INDIAN OCEAN PORTS & LOGISTICS**  
 2017  
 Thursday 26 and Friday 27 January 2017  
 Mauritius

**9<sup>th</sup> PHILIPPINE PORTS AND SHIPPING**  
 2017  
 Thursday 23 and Friday 24 February 2017  
 Hosted by Philippine Ports Authority  
 The Peninsula Manila, The Philippines

**17<sup>th</sup> Intermodal AFRICA**  
 2017  
 Thursday 30 and Friday 31 March 2017  
 Hosted by Transnet SOC Ltd  
 Cape Town, South Africa

**14<sup>th</sup> TRANS Middle East TEHRAN**  
 2017  
 Wednesday 26 and Thursday 27 April 2017  
 Tehran, Iran

**6<sup>th</sup> BLACK SEA PORTS & SHIPPING**  
 2017  
 Thursday 18 and Friday 19 May 2017  
 Hosted by Batumi International Container Terminal LLC & Batumi Sea Port Limited  
 Sheraton Batumi Hotel, Georgia

**15<sup>th</sup> ASEAN PORTS & SHIPPING**  
 2017  
 Thursday 6 and Friday 7 July 2017  
 Sule Shangri-La, Yangon, Myanmar

**BALTIC SEA PORTS & SHIPPING**  
 2017  
 Thursday 28 and Friday 29 September 2017  
 Hosted by Port of Tallinn  
 Radisson Blu Hotel Oümpia, Tallinn, Estonia

**5<sup>th</sup> MED PORTS**  
 2017  
 Thursday 26 and Friday 27 October 2017  
 Hosted by Port of Barcelona  
 Barcelona, Spain

**18<sup>th</sup> Intermodal AFRICA**  
 2017  
 Wednesday 29 and Thursday 30 November 2017  
 Abidjan, Ivory Coast

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





# TGC 2016

Turkmenistan Gas Congress

## 7<sup>TH</sup> INTERNATIONAL TURKMENISTAN GAS CONGRESS

19-20 May 2016  
Avaza, Turkmenbashi, Turkmenistan

## 7<sup>ОЙ</sup> МЕЖДУНАРОДНЫЙ ГАЗОВЫЙ КОНГРЕСС ТУРКМЕНИСТАНА

19-20 мая 2016 года  
Аваза, Туркменбаши, Туркменистан

ORGANISED BY | ОРГАНИЗАТОР:



State Concern «Turkmengaz»  
Государственный концерн  
«Туркменгаз»

For further information please contact Summit Trade Events:  
За более полной информацией обращайтесь к Summit Trade Events:

CO-ORGANISER | СО-ОРГАНИЗАТОР:



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

In London / в Лондоне:  
Tel. / Тел.: + [44] 0207 596 5136  
Fax: / Факс: + [44] 0207 596 5275  
e-mail: [info@summittradeevents.com](mailto:info@summittradeevents.com)

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

State Concern TurkmenGas:  
Государственный концерн «Туркменгаз»:  
Tel. / Тел.: +99312 40 33 85  
Fax: / Факс: +99312 40 32 54  
E-mail: [turkmengaz@online.tm](mailto:turkmengaz@online.tm)





# Logitrans 2015强化了其物流业欧亚大陆会议的地位

Jutta Seitz

- 来自54个国家的15,000多位观众参与
- 来自22个国家的220家参展商参展
- 亮点 - 新PeriLog发布会

物流是经济增长的引擎，带来遥远地区的繁荣。在国际价值链物流的突出重要性在第九届国际运输物流展logitrans上再次得到证实。

对该部门来说，目前全球政治局势是一个特别的挑战。作为logitrans的联合主办方，EKO Fuarcilik的董事总经理Ilker Altun，和慕尼黑国际博览集团副董事总经理Gerhard Gerritzen，双方一致同意：“事实上，在当前这些情况下还有如此多的参展商和观众作出自己的决定来参加2015年的logitrans，使得伊斯坦布尔起到的行业影响超越了土耳其的边界。”

德国联邦财政运输和数字基础设施部国务秘书在Rainer Bomba，前往土耳其参与logitrans活动并对这次物流活动表述了个人印象。他强调：“土耳其作为一个链接亚洲和德国的桥梁，在欧洲枢纽物流领域提供了德国和土耳其合作的理想条件。我在这里参观过很多展览摊位，经过多次交谈，我意识到了我们两国之间已形成良好运作。”

修桥，建立新的人际关系以及为新业务的方式铺平道路 - 这些都是本次展会为期三天的主要主题。共有来自54个国家的15,000多名与会者，前来了解来自22个国家220家参展商提供的产品和服务。



Logitrans已经发展成为做生意的一个重要的贸易博览会。这个贸易博览会，吸引的参展商比2014年增长10%，伴随着一支高素质的配套活动程序。亮点之一是在logitrans首次举办的PeriLog会议。去年，土耳其出口的350万吨新鲜农产品中，约17%赴中东地区。“伊斯坦布尔早已加强了其作为易腐货物和冷却链的物流枢纽地位，”伊斯坦布尔Yuglog的物流经理Filiz Hatipoglu说，这样让logitrans确定选择了第一次举办的PeriLog。除了面临物流这一特别会议的特殊挑战，该贸易论坛的进一步计划，还包括基础设施项目和腹地联系的讨论。 ■

下一届Logitrans国际运输物流展，将于2016年11月16-18日于伊斯坦布尔举办。



# TRANSBALTICA 2016



## XIX INTERNATIONAL CONFERENCE June 2–3, 2016

Radisson BLU Daugava Hotel, Riga, Latvia  
Riga, Latvia, June 2–3 2016

Business – Meeting „Business forum”  
Ventspils, Latvia, June 3, 2016

ORGANIZER:

**rms**  
**FORUM**  
INTERNATIONAL  
CONFERENCES

[www.rmsforum.lv](http://www.rmsforum.lv)

SUPPORT:





## (AV17)GALLERY

EXCLUSIVE AND UNIQUE  
BAL TIC AMBER JEWELLERY  
AND BUSINESS GIFTS

CONTEMPORARY  
ART EXHIBITIONS



# GOOD MUSIC FOR GOOD PEOPLE

In the first week of June, the same as last year, the Lithuanian port of Klaipėda once again will echo with the rhythms of Klaipėda Castle Jazz Festival. The free of charge unique and massive event, taking place several days for the 22nd time will attract not only increasing numbers of jazz fans from Lithuania and foreign countries, but also world-famous performers and the brightest jazz stars.

The initiator and founder of the festival is the professional musician Vytautas Grubliauskas, currently running the Mayor's office in Klaipėda for already the second term. He has transferred the organizational concerns of the jazz festival to Klaipėda Castle Jazz Association and his wife Inga Grubliauskienė as the president. The citizens of Klaipėda refer to this couple with five children as the father and mother of jazz. Being a continuous supporter of the jazz festival, the International business magazine JŪRA MOPE SEA has been participating in this incendiary event and watching its growth for many years.

We discussed jazz and business relations with the guest of the magazine and the president of Klaipėda Castle Jazz Association Inga GRUBLIAUSKIENĖ.

## The motto of the festival is "Good music for good people". Who are those good people?

I don't know who bad people are, or at least you will not meet them at Klaipėda Castle Jazz Festival. Several years ago the PhDs of Klaipėda University held a public discussion. They showed two photos with crowds of people: one from Klaipėda Castle Jazz Festival and the other – from another mass event in another port-city. Looking at the faces of the people, the participants of the discussion had to identify, which spectators belonged to which event. All the participants of the discussion identified the listeners of the jazz festival without any mistake. We never thought about that before, but the faces of the people attending the jazz festival were actually radiating goodness as if enchanted by the unique spirit of the festival and good music.

The magazine has been implementing the project *The Synergy of Business and Art* for already several years, inducing business to be socially-responsible and contribute to the spiritual education of the community. For some time businessmen found this combination unusual, but the project works. During the last several years your festival has been a good example of strong synergy of jazz and business. Last year, after intensive discussions of the day, the international conference *The New Silk Road – a reliable link of Europe and Asia* moved in corpore to the Cruise Ships Terminal storming with jazz. How does this synergy contribute to the festival?





The festival has always been keeping to one major principle – it must be free of charge. However, being free of charge, available for all people without exceptions and raising the quality every year is impossible without a strong synergy of jazz and business.

This synergy gives the listeners of the festival a unique opportunity to get acquainted to the less well-known cultures: the representatives of each country coming to events taking place in Klaipėda wish not only to find new business partners or business development opportunities, but also to share a part of the culture of their country.

The strong synergy of jazz and business is making the festival a stronger and larger platform uniting art, social life, sports and business. On the first weekend of June every year it gathers an increasing number of people with different attitudes, hobbies and life goals from different parts of the world.

### And how does it contribute to business?

With no doubt the words jazz and successful business are inseparable. Jazz is a continuous improvisation and no business can be successful without it.

It is no secret that music has no borders, while the unique spirit of Klaipėda Castle Jazz Festival full of good music turns fiercest competitors into partners and reconciles even the greatest of enemies.

At the same time I could easily say that each business, contributing to cultural development, accumulates wealth. Well, not financial, but spiritual wealth. After all, culture – and music in particular – creates a positive added value, as well as makes the world much more beautiful and better.

### What form of jazz and business synergy will enthuse or surprise the participants and fans of the festival?

It was no accident that the month of June gave birth not only to the jazz festival breathing in the rhythm of the sea, but also Klaipėda State Seaport Authority, which is going to celebrate its 25th anniversary. I can promise that the synergy of the festival and the Seaport Authority will really be strong this year. Yet, I would like to keep the details in secret for now.

This year Klaipėda will also host the traditional international event *Business. Golf. Jazz 2016*, organized by Klaipėda Chamber of Commerce, Industry and Crafts and the Network of European companies. It has also become an integral part of the festival.

*The patronage of science and art has been known since the Roman times, when, in the 1st century B.C., Gaius Cilnius Maecenas, the Roman politician, advisor and companion of the Emperor Augustus, dedicated the greater part of his treasures for supporting culture, education and art. The student anthem Gaudeamus, which was put down in Latin in 1267, also includes the words of gratitude for the patrons' grace. What melody will greet the patrons of Klaipėda Castle Jazz Festival this year and who are they?*

Today the festival counting more than twenty years of its history can proudly boast of its true friends and comrades. These include Klaipėda State Seaport Authority, the largest port companies – Klaipėda Container Terminal, Western Shipyard, KLASCO, Klaipėda Oil Terminal, Klaipėdos Smeltė, Bega, DFDS Seaways, SBA concern, DNB bank, Švyturys-Utenos alus company – and many more.

The most important melody for them all will be the loud and unanimous "Thank you" chanted by thousands of people at Cruise Ships Terminal for the present given to their souls.

Thank you for the interview. May good people be always followed by good music. ■

# 好人配好乐

与去年六月份第一个星期一样，立陶宛克莱佩达港口将再次对举办克莱佩达城堡爵士音乐节做出呼应。该免费的独特大型活动，已经是第22届。会连续举办几天，将不仅吸引来自立陶宛、国外的，而且还有世界各地著名的表演者，以及各路爵士乐明星。

这个节日的发起人和创立者是职业音乐家Vytautas Grubliauskas，当前他作为克莱佩达市长已经是第二个年头。他将爵士音乐节的意向传达给克莱佩达城堡爵士协会，他的妻子 Inga Grubliauskienė 是该协会的主席。克莱佩达民众将这对有五个孩子的夫妻称为爵士乐的父亲和母亲。

作为爵士音乐节的连续支持者，国际商业杂志《海》一直在参与这个活动，观察它的成长已经有好多年。

我们与杂志的客人，克莱佩达城堡爵士协会主席 Inga Grubliauskienė 讨论了爵士乐和商业的关系。



艺术节的口号是“好人配好乐”。谁是那些好人呢？

我不知道谁是坏人，或者至少你在克莱佩达城堡爵士音乐节上不会遇见他们。几年前，克莱佩达大学博士举行了一次公开讨论。他们发现两张照片有成群的人：一是来自克莱佩达城堡爵士音乐节，另一个——是从另一个港口城市的另一个群体性活动。纵观人们的表情，讨论参与者必须来确定，这名观众是属于哪个活动。讨论的所有参与者中对爵士音乐节听众的确定，没有任何错误。我们之前从来没有想过这个问题，但参加爵士音乐节的人的脸上居然洋溢着善良，仿佛在节日和好音乐的独特精神中陶醉。

本杂志实施商业与艺术的协同项目已经有好几年，引导企业要对社会负责任，并回馈社会的精神教育。一段时间后，商家这种组合不寻常，但该项目有作用。在过去的几年里，爵士乐和商业强大的协同作用已经成为一个很好的例子。去年，经过一天的激烈讨论，该国际会议的新丝绸之路——欧洲和亚洲的可靠链接与爵士乐一起加入了邮轮码头风暴。这个协同效应怎样促进了节日发展？

这个节日一直保持一个大原则——它必须是免费的。然而，作为免费的，可用于所有的人没有例外，没有爵士乐和商业的紧密关系，每年提高质量是不可能的。

这种协同作用使节日的听众有一个独特的机会来结识到不太知名的文化：每个国家在克莱佩达即将举办的活动不仅代表希望要寻找新的商业合作伙伴或业务发展机会，同时也分享自己国家文化的一部分。

爵士乐和商业的强大协同作用使节日具有更强和更大的平台，汇聚艺术、社会生活、体育和商业。在每年6月的第一个周末，活动收集着越来越多的来自世界不同地区人们不同态度，兴趣爱好，以及生活目标。



### 活动如何为企业作贡献？

毫无疑问，爵士乐和商业成功是分不开的。爵士乐连续的即兴发挥，商业要成功离不开它。

这不是什么秘密，音乐是没有国界的，而克莱佩达城堡爵士音乐节充满着好音乐，独特精神变成强劲力量，竞争对手变成合作伙伴，甚至最大的敌人也能调和。

同时，我可以很容易地说，每个企业通过促进文化大发展来积累财富。不是物质财富，而是精神财富。毕竟，文化——尤其是音乐——创建着积极的附加值，并让世界更美，更好。

### 什么样的形式爵士乐和商业的协同会将让节日参与者和粉丝热血沸腾，充满惊喜？

这并不是偶然，六月份诞生的不仅是随着海洋节奏呼吸的爵士音乐节，也是克莱佩达国家港务局举办的其25周年庆祝活动。我可以保证，节日的协同效应和海港管理局今年将真正非常强势。然而，我现在还是想先保持秘密的细节。

今年克莱佩达还将举办传统的国际商务活动，高尔夫球。2016爵士音乐节，由克莱佩达商务部、欧洲工业和手工业商会的公司网络进行组织工作。这也是电影节的一个组成部分。

资助科学与艺术，这在罗马时代就已经为人所知，在公元前1世纪，罗马皇帝Augustus的顾问和伙伴，政治家Gaius Cilnius Maecenas就将他的财富大量用于支持文化、教育和艺术。学生Gaudeamus在1267年用拉丁语谱写歌曲，还包括感谢赞助人支持的话语。今年克莱佩达城堡爵士音乐节将迎来什么旋律，要感谢的人又是谁？

如今节日的历史已超过二十年，它可以自豪地夸耀它真正的朋友和同志，其中包括克莱佩达海港国家港务局、最大的港口公司——克莱佩达集装箱码头、西部船厂、KLASCO、克莱佩达油轮码头，克莱佩达Smeltė、Bega、DFDS航运、SBA、DNB银行、Švyturys-Utenos alus公司——以及更多。

唱给他们所有人的最重要的旋律，将是响亮而一致的“谢谢”曲目，由成千上万人在邮轮码头高唱赞歌向他们的精神致敬。

感谢您接受我们的采访。愿善良的人们总有好音乐追随。■



# 11 INTERNATIONAL EXHIBITION OF TRANSPORT, LOGISTICS AND ITS

## TRANSBALTICA 2016

18-20 MAY, 2016



International exhibition **TRANSBALTICA** organised every two years is the only specialised transport event in the Baltic States.

### KEY TOPICS OF THE EXHIBITION



**Intelligent transport systems:**  
traffic control, transport services,  
public transport services, operation  
by freight transport and commercial  
vehicles, accident control;



**Transport services:**  
freight, passenger carriage,  
loading, logistics, financing;



**Transport:**  
railway, water, air, road;



**Transport infrastructure:**  
road, bridge construction and  
maintenance, works and  
maintenance.

### PURPOSES OF THE EXHIBITION



Introducing market innovations,  
challenges, novelties and  
relevant issues of the  
transport market;



Promoting cooperation  
between transport business  
companies, development of  
international business relations,  
domestic demand rise;



Contributing to the  
development of the attractive  
image of Lithuania, as a  
modern transit country.

### EVENTS OF THE EXHIBITION

International conference, events for specialists.  
Election of the Lithuanian commercial car of the year.

Organizer



More information at: [www.litexpo.lt](http://www.litexpo.lt)

Online registration to the exhibition: <http://epus.litexpo.lt>



# TRAFFIC • MORE • SEA

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

## Too Many Walls and Not Enough Bridges

The Global Logistics Industry Expects Turbulence in 2016, but China and Kazakhstan are Ready to Provide New Opportunities

Logistics in Russia. Where Do We Go, Sail, Fly?

China: Doubling Down?

## 墙太多, 桥不足

全球物流业据预计将在2016年动荡, 但中国和哈萨克斯坦愿意提供新机遇

俄罗斯物流发展去向何方: 航运? 航空?

中国: 加倍下注?

## Слишком много стен, Слишком мало мостов

Мировую логистическую отрасль в этом году ожидает турбулентность, однако Китай и Казахстан готовы предоставить новые возможности.

Логистика в России. Куда едем, плывем, летим?

Китай: двойная ставка?

## Per daug sienų, per mažai tiltų

Pasaulinė logistikos pramonė 2016-aisiais laukia neramumų, tačiau Kinija ir Kazachstanas pasiruošę atverti naujas galimybes

Logistika Rusijoje. Kur važiuojame, plaukiame, skrendame?

Kinija: dvigubas statymas?



**19-22 APRIL 2016**

CROCUS EXPO IEC, MOSCOW

Get your complimentary ticket  
[www.TRANSRUSSIA.ru](http://www.TRANSRUSSIA.ru)



# TRANSRUSSIA

21<sup>st</sup> International Exhibition for Transport and Logistics Services and Technologies



Organised by



Supported by



Tarptautinis verslo žurnalas  
JŪRA MOPE SEA  
ISSN 1392-7825

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

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

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

**Dizainerė**  
Ingrida Ramanauskienė

**Vertėjai:**  
Audronė Paulauskienė,  
Margarita Ignačkova,  
Betty Chen, Elena Trečiokaite

**Korektorės-stilistės:**  
Rita Maksimavičienė,  
Jelena Listopad, Elena Trečiokaite

**Žurnalo atstovybės:**

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

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

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

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

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

**Vokietijoje, Miunchene**  
Diana Wittstock  
Tel. + 49 176 10342609  
El. paštas diana.wittstock@tlnika.de  
TL NIKA GmbH, Cecaia Str. 76, 82205 Gilching  
bei München

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

**Turkijoje, Stambule**  
Kristina Liutkutė  
Tel. + 90 50704 80130  
El. paštas kristina.liutkute@gmail.com

**Šį numerį iliustravo**  
V. Karaciejus, A. Stanevičius, A. Džežulskaitė.  
Žurnale panaudotos renginių organizatorių  
nuotraukos.

Viršelis Ingridos Ramanauskienės

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

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

Tiražas 4 000 egz.

### 32 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Слишком много стен,  
слишком мало мостов  
**LEIDĖJOS ŽODIS**  
Per daug sienų,  
per mažai tiltų

### 34 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗЫ

Мировую логистическую  
отрасль в этом году  
ожидает турбулентность,  
однако Китай и Казахстан  
готовы предоставить  
новые возможности  
**RINKA. ANALIZĖ.  
PROGNOZĖS**  
Pasaulinė logistikos  
pramonė šiemet laukia  
neramumų, tačiau Kinija  
ir Kazachstanas pasiruošę  
atverti naujas galimybes



### 38 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗЫ

Логистика в России. Куда  
едем, плывем, летим?  
**RINKA. ANALIZĖ.  
PROGNOZĖS**  
Logistika Rusijoje. Kur  
važiuojame, plaukiame,  
skrendame?



### 40 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗЫ

Китай: двойная ставка?  
**RINKA. ANALIZĖ.  
PROGNOZĖS**  
Kinija: dvigubas statymas?

### 44 ЛОГИСТИКА

Пропорциональный рост  
электронной торговли  
ускоряет развитие  
многоканальной  
розничной торговли  
**LOGISTIKA**  
Proporcingas elektroninės  
prekybos augimas  
spartina daugiakanalės  
mažmeninės prekybos  
plėtrą

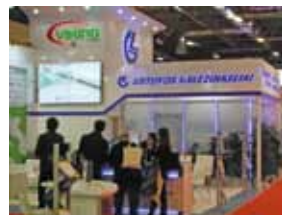


### 46 ГЛОБАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

Безработица в мире будет  
расти и в 2016-м, и в 2017  
году  
**PASAULIO EKONOMIKA**  
Bedarbystė pasaulyje 2016  
ir 2017 metais didės

### 50 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

«Logitrans 2015»  
усиливает свою роль  
**TARPTAUTINIAI RENGINIAI**  
„Logitrans 2015“ stiprina  
savo vaidmenį



### 52 ДЖАЗ

Хорошая музыка –  
для хороших людей  
**DŽIAZAS**  
Gera muzika –  
geriems žmonėms





# СЛИШКОМ МНОГО СТЕН, СЛИШКОМ МАЛО МОСТОВ

Эти слова я пишу 16 Февраля – в День возрождения Литовского государства, когда моя страна вспоминает свою историю и чувствует глашатаев свободы нации.

16 февраля 1918 г. представитель литовской нации, Совет Литвы под председательством ученого и политика д-ра Йонаса Басанавичюса, провозгласил Акт о независимости Литвы. Совет Литвы, сообщив об этом Германии, России и другим государствам, просил признать независимое Литовское государство.

Признание от России пришло 12 июля 1920 г. Первая статья принятого после долгих переговоров договора принадлежала перу руководителя советской России Владимира Ленина. В ней говорится, что этим договором Россия безоговорочно признает самостоятельность и независимость Литовского государства со всеми вытекающими из такого признания юридическими последствиями и по доброй воле и на вечные времена отказывается от всех суверенных прав России по отношению к литовскому народу и его территории.

Однако очень быстро эти намерения были забыты, а раскрутившийся маховик гегемонии сломал договоры, суверенитет, государства и людские судьбы.

После Второй мировой войны, в которой приняли участие более 60 государств и погибли свыше 62 млн человек, а Европа еще раз была переделана, страны почти на полвека оказались по разные стороны стены. Стена, символизировавшая холодную войну, стала рушиться лишь осенью 1989 г. в Берлине.

Уже в другом веке и даже в другом тысячелетии на прошедшей в Германии Мюнхенской конференции по безопасности 12–14 февраля 2016 г. снова вспомнили или, точнее, Европе напомнили и холодную войну, и границы.

По прошествии всего лишь двух десятилетий после падения Берлинской стены и железного занавеса стены переживают ренессанс. За эти годы более 40 стран во всем мире отгородились границами от более чем 60 своих соседей. Только в 2015-м появилось 15 новых границ. Такие факты были представлены на Мюнхенской конференции по безопасности с акцентом на том, что перед свободным Шенгенским пространством – Европой без границ – стоит серьезная угроза.

Однако когда конфликты и кризисы становятся неуправляемыми, их не может остановить даже возведение новых границ. На 52-й конференции по безопасности более 600 профессионалов высшего ранга, принимающих решения, министров обороны, глав государств признали, что ситуация – трудно управляемая.

Еще никогда после Второй мировой войны так много людей на Земле не было вынуждено покинуть свой дом. Управление Верховного комиссара ООН по делам беженцев констатировало, что число беженцев и перемещенных лиц побило печальный рекорд и превышает 60 млн человек.

Бывший Верховный комиссар ООН по делам беженцев Антониу Гутерреш еще в конце 2015 года взывал о помощи. Он говорит, что «из-за беспрецедентного массового перемещения нам необходима особая гуманитарная помощь и возобновление глобальной приверженности толерантности и защите людей, бегущих от конфликтов и преследований».

Однако после инцидентов в Кельне, Стокгольме, Париже и других связанных с мигрантами событий все больше стран Евросоюза склонны закрывать свои границы и останавливать свободное передвижение по Шенгенской зоне, что считалось одним из фундаментальных достижений ЕС. Хотя канцлер Германии Ангела Меркель по-прежнему убеждена, что мы можем это сделать («Wir Schaffen das»), т.е. справиться с кризисом, если мы этого не сделаем, Европа не будет такой, какой мы ее представляли: некоторые страны уже всерьез обсуждают возможность «Exit».

Так что же ждет Европу? Что ждет всех нас?

Премьер-министр Франции Мануэль Вальс, страна которого в прошлом году испытала две атаки исламистов, прогнозирует новую эру гипертерроризма, угрозу которого следует осознать, усвоить и действовать очень четко.

Инициатор открытых дверей в Европе А. Меркель остается верна своей позиции, говоря, что ни одна страна не может самостоятельно обеспечить жизнь в условиях мира и процветания, что в эти трудные времена, прежде всего, мы должны сопротивляться искушению вернуться к национальным государствам, что в XXI веке закрытие границ – не разумный выход.

Идеи канцлера Германии в последние дни вызывают не только критику, но и поддержку и одобрение. Их сравнивают с инициативой бывшего канцлера Германии Гельмута Коля по объединению Восточной и Западной Германии, разрушению Берлинской стены и началу завершения холодной войны.

«Массовый поток беженцев и других мигрантов в Европу означает почти экзистенциальную угрозу этому матерiku. Мы получили страшнейший гуманитарный кризис в Европе после Второй мировой войны», – заявил на конференции по безопасности госсекретарь США Джон Керри, обещав, что США всеми возможными способами подключится к решению этой проблемы, которая может нанести вред структуре объединенной Европы.

Заместитель генерального секретаря ООН Ян Элиассон отмечает, что кризис мигрантов и вся сегодняшняя ситуация – это тест для мира.

Готов ли мир к этому экзамену?

Знаменитый физик, изобретатель атомной бомбы, которая во Второй мировой войне стерла с поверхности земли два японских города, позднее ставший активным противником создания атомного оружия, Альберт Эйнштейн высказался об одном из возможных последствий для мира со свойственным ему сарказмом: «Я не знаю, какое оружие будет использоваться в третьей мировой войне, но в четвертой люди будут воевать палками и камнями».

Дабы жителям планеты Земля не пришлось снова начинать свое существование с пещер, палок и камней, может, стоит прислушаться к словам Ангелы Меркель, их поддержал бы и великий сын Британии, гений науки Исаак Ньютон, который еще в XVII веке заметил, что мы строим слишком много стен и слишком мало мостов.

Искренне ваша -  
Зита Таллат-Кялпшайте,  
издатель журнала



# PER DAUG SIENŲ, PER MAŽAI TILTŲ

Šiuos žodžius rašau Vasario 16-ąją – Lietuvos valstybės atkūrimo dieną, kai mano šalis prisimena savo istoriją ir pagerbia tautos laisvės šauklius.

1918 m. vasario 16 d. lietuvių tautą atstovaujanti Lietuvos Taryba, pirmininkaujama mokslininko ir politikos dr. Jono Basanavičiaus, paskelbė Lietuvos Nepriklausomybės Aktą. Lietuvos Taryba, pranešdama apie tai Vokietijai, Rusijai ir kitoms valstybėms, prašė pripažinti nepriklausomą Lietuvos valstybę.

Pripažinimas iš Rusijos atėjo 1920 m. liepos 12 d. Pirmas po ilgų derybų priimtos sutarties punktas priklauso tuomečio tarybinės Rusijos vado Vladimiro Lenino plunksnai. Jame sakoma, kad šia sutartimi Rusija be išlygų pripažįsta Lietuvos valstybės savarankiškumą ir nepriklausomybę su visomis iš to išeinančiomis juridinėmis pasekmėmis, ir gera valia visiems amžiams atsisako suverenų teisių, kurių ji yra turėjusi lietuvių tautos ir jos teritorijos atžvilgiu.

Tačiau labai greitai šie ketinimai buvo pamiršti, o smarkiai įsisukęs hegemonijos smagraties laužė sutartis, suverenitetą, valstybes ir žmonių likimus.

Po Antrojo pasaulinio karo, kuriame dalyvavo daugiau nei 60 valstybių bei žuvo daugiau nei 62 mln. žmonių ir Europa dar kartą buvo perdalyta, šalis beveik pusei šimtmečio atsidūrė skirtingose sienos pusėse. Šaltąjį karą simbolizavusi siena pradėjo griūti tik 1989 m. rudenį Berlyne.

Jau kitame šimtetyje ir net kitame tūkstantetyje 2016 m. vasario 12–14 dienomis Vokietijoje vykusioje Miuncheno saugumo konferencijoje vėl buvo prisimintas arba tiksliau – Europai buvo primintas ir šaltasis karas, ir sienos.

Nuo Berlyno sienos ir geležinės uždangos griūties euforijos praėjus vos daugiau nei dviem dešimtmečiams sienos vėl išgyvena renesansą. Per tą laiką daugiau nei 40 šalių visame pasaulyje atsivėrė sienomis nuo daugiau negu 60 savo kaimynų. Vien 2015 m. atsirado 15 naujų sienų. Tokie faktai buvo pateikti Miuncheno saugumo konferencijai, akcentuojant, kad laisvai Šengeno erdvei – Europai be sienų – yra iškilusi rimta grėsmė.

Tačiau, kai konfliktai ir krizės tampa nebevaldomi, jų negali sustabdyti net naujų sienų užtvara. 52-ojoje saugumo konferencijoje daugiau nei 600 aukščiausio rango sprendimus priimančių profesionalų, gynybos ministrų, valstybių vadovų pripažino, kad situacija – sunkiai valdoma.

Dar niekada po Antrojo pasaulinio karo tiek daug žmonių Žemėje nebuvo priversti palikti savo namų. Jungtinių Tautų vyriausiojo pabėgėlių komisaro valdyba (JTPVK) konstatavo, kad pabėgėlių ir perkeltų asmenų skaičius pasiekė liūdną rekordą – viršija 60 mln. žmonių.



Buvęs Jungtinių Tautų vyriausiasis komisaras pabėgėlių klausimais António Guterres dar 2015 metais šaukėsi pagalbos. Jis sakė, kad „dėl neregėto masinio persikraustymo mums reikalinga ypatinga humanitarinė pagalba ir atnaujinti pasaulio įsipareigojimai dėl tolerancijos ir apsaugos žmonėms, bėgantiems nuo konfliktų ir persekiojimų“.

Tačiau po Kelno, Stokholmo, Paryžiaus ir kitų su migrantais susijusių incidentų vis daugiau ir daugiau Europos Sąjungos šalių linkusios uždaryti savo sienas ir sustabdyti laisvą judėjimą Šengeno erdvėje, kas buvo laikoma vienu didžiausių ES pasiekimų. Nors Vokietijos kanclerė Angela Merkel tebėra įsitikinusi, kad mes galime tai padaryti („Wir Schaffen das“), t. y. suvaldyti krizę, jeigu to nepadarysime, Europa nebus tokia, kokią mes ją įsivaizdavome, kai kurios šalys

jau rimtai svarsto „Exit“ galimybę.

Tad kas gi laukia Europos? Kas laukia mūsų visų?

Prancūzijos ministras pirmininkas Manuel Valls, kurio šalis pernai patyrė du islamistų išpuolius, prognozuoja naują hiperterorizmo erą, kurios grėsmę reikia suvokti, įsisaugoti ir labai aiškiai veikti.

Atvirų Europos durų iniciatorė A. Merkel lieka ištikima savo pozicijai, sakydama, kad jokia šalis pati viena negali garantuoti sau taikos ir klestėjimo, kad šiais sunkiais laikais turime atsispirti grįžimo prie tautinių valstybių pagundai, kad XXI a. sienų uždarymas nėra protin-ga išeitis.

Vokietijos kanclerės idėjos pastarosiomis dienomis pasaulyje su-laukia ne tik kritikos, bet ir pritarimo bei palaikymo. Jos lyginamos su buvusios Vakarų Vokietijos kanclerio Helmut Kohl Rytų ir Vakarų Vokietijos suvienijimo iniciatyva, Berlyno sienos nugriovimu ir šaltojo karo pabaigos pradžia.

„Masinis pabėgėlių ir kitų migrantų plūsmas į Europą reiškia beveik egzistencinę grėsmę šiam žemynui. Mes susilaukėme baisiausios humanitarinės krizės Europoje po Antrojo pasaulinio karo“, – saugumo konferencijoje pareiškė JAV valstybės sekretorius John Kerry, pažadėjęs, kad JAV visais įmanomais būdais prisidės, jog ši problema, galinti pakenkti suvienytos Europos struktūrai, būtų suvaldyta.

JT generalinio sekretoriaus pavaduotojas Jan Eliasson pabrėžia, kad migrantų krizė ir visa dabartinė situacija – tai testas pasauliui.

Ar šiam egzaminui pasaulis yra pasirengęs?

Garsus fizikas, atominės bombos, kuri Antrajame pasauliniame kare nuo žemės paviršiaus nušlavė du Japonijos miestus, išradėjas, vėliau tapęs aktyviu atominė ginklų kūrimo priešininku, Albertas Einšteinas apie vienos iš pasaulio galimybių pasėkmes yra išsireiškęs su jam būdingu sarkazmu: „Aš nežinau, kokie ginklai bus naudojami trečiajame pasauliniame kare, bet ketvirtajame žmonės kariaus lazdomis ir akmenimis.“

Idant Žemės planetos gyventojams netektų savo egzistenciją vėl pradėti nuo urvų, lazdų ir akmenų, gal verta įsiklausyti į A. Merkel žodžius, kuriems būtų pritaręs ir garsus Didžiosios Britanijos sūnus, mokslo genijus Izaokas Niutonas, dar XVII a. pastebėjęs, kad mes stome per daug sienų, bet per mažai tiltų.

Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Žurnalo leidėja

# Мировую логистическую отрасль в этом году ожидает турбулентность, однако Китай и Казахстан готовы предоставить новые возможности

По мнению экспертов компании «Euromonitor International», в 2016-м рост логистической отрасли должен ускориться. В глобальном масштабе оборот погрузочно-разгрузочных, складских компаний и туристических агентств должен вырасти почти на 6 % и достичь 2,3 трлн долларов США.

Тем не менее турбулентность в мировой логистике прогнозируется и в 2016 г. Основное беспокойство сосредоточено на замедлении экономического роста в Китае, отголоски которого могут оказать влияние на весь Азиатско-Тихоокеанский регион, а также есть опасения по поводу вероятного ослабления американской экономики. Опираясь на слабую продуктивность и рост инвестиций, МВФ снизил глобальный прогноз экономического роста на 2016 г. МВФ

прогнозирует, что в 2016-м мировой ВВП в реальном выражении увеличится на 3,6 %, а развивающиеся рынки, как ожидается, вырастут на 4,7 %.

Несмотря на развивающуюся турбулентность в мировой экономике, основные факторы, такие, как увеличение населения, рост среднего класса и снижение уровня бедности в развивающихся странах, будут и впредь поддерживать спрос на логистические услуги. Вышеупомяну-



**Юстина Люйма,**  
старший отраслевой аналитик  
«Euromonitor International»

тые факторы, как ожидается, в 2016 году компенсируют любые негативные последствия и останутся главной движущей силой для логистической отрасли.

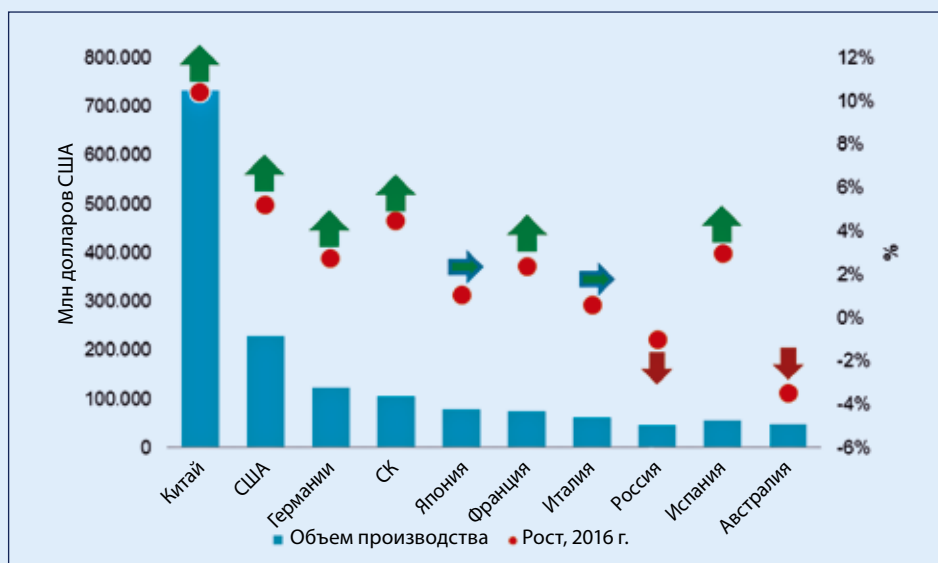
## Несмотря на экономические опасения, логистическая отрасль Китая лидирует

Как ожидается, в 2016 году у Китая будет самая быстрорастущая логистическая отрасль в десятке ее лидеров. В 2016-м прогнозируется 10-процентный рост погрузочно-разгрузочных, складских компаний и туристических агентств, доходы которых составят 732,7 млрд долларов США. Стимулом для роста должна послужить переориентация экономики страны с производства на потребление.

В свою очередь, растущее внутреннее потребление Китая будет стимулировать спрос на транспортирование товаров широкого спроса или скоропортящихся продуктов внутри страны, а для этого требуются более сложные и эффективные логистические услуги. Растущий внутренний спрос в Китае также предоставит возможности для сотрудничества между зарубежными экспедиторскими компаниями и китайскими агентами.

С учетом планируемого в 2016 году 10-процентного роста до 167,8 млрд долларов США, складирование станет самым важным сектором в Китае. Растущее внимание к внутреннему потреблению повысит спрос на складские сети и более сложные сети хранения и поставок. В настоящее время Китай испытывает дефицит складских помещений, таким образом, 2016 год обещает складской отрасли ускоренный рост и солидные прибыли.

### 10 крупнейших погрузочно-разгрузочных, складских компаний и туристических агентств 2016 г.:



Источник: «Euromonitor International» по национальной статистике (приведены прогнозируемые данные).



## Казахстан извлечет выгоду из растущих объемов торговли с ЕС и снятия иранских санкций с Ирана

Погрузочно-разгрузочные, складские компании и турагентства Казахстана составляют вторую быстрорастущую индустрию в глобальном масштабе после Вьетнама (2009–2014 гг.), а ее оборот в прошлом году составил 3,5 млрд долларов США. Тем не менее логистическая индустрия Казахстана сильно пострадала от экономического спада в России. Как показывают экономические данные, в 2015 году общая добавленная стоимость транспортной складской отрасли Казахстана снизилась на 13%. Как ожидается, логистическая индустрия Казахстана начнет восстанавливаться в 2016 году, так как страна укрепляет свои связи с Китаем, а реальный рост ВВП, по прогнозам, составит 3,1% (по сравнению с 1,3% в 2015 г.).

Как ожидается, логистическая индустрия Казахстана выиграет от роста торговых потоков между Китаем и ЕС. По утверждению представителей Еврокомиссии, торговые потоки между Китаем и ЕС ежедневно зарабатывают 1,1 млрд долларов США, а Казахстан, находясь на перекрестке этих потоков, играет ключевую роль в логистической цепи. Например, поезд, направляющийся через Казахстан из Китая в Дуйсбург (Германия), находится в пути в общей сложности 14 суток (по сравнению с 60 сутками при морской транспортировке грузов).

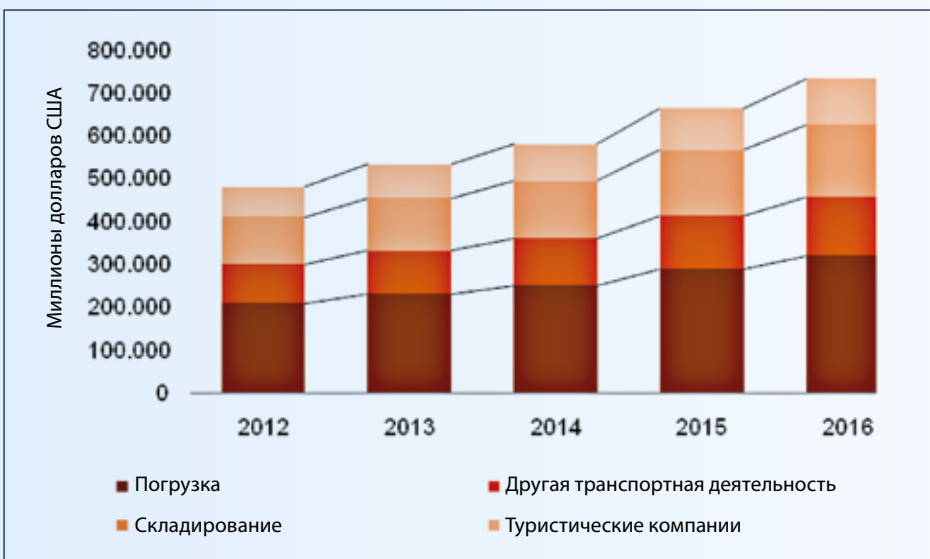
С 2014 г. в Казахстане обрабатывалось 47 000 TEU 20-футовых контейнеров, транспортируемых из Азии в ЕС. Ожидается, что эти объемы

будут пропорционально расти и к 2020 г. составят 1,7 млн TEU. Для достижения этой цели Казахстан обязался до 2020 г. инвестировать в железные дороги 44 млрд долларов США и сократить время следования поезда с 14 до 10 суток. В конце 2015 г. Казахстан подписал договор с гигантом мировой логистики DHL о развитии потенциала экспедирования в Китае, а поезд, проходящий по маршруту Китай–ЕС, пополнился контейнерами с контролируемой температурой. С 2016 г. Казахстан планирует реконструировать несколько железнодорожных станций и укрепить свои позиции в качестве ключевого центра торговли.

Другой движитель логистики Казахстана – возвращение Ирана в международное сообщество и торговлю. Например, Азербайджан уже предложил Ирану пользоваться своим центром логистики в Актау (Казахстан). Этот координируемый проект должен быть завершен в 1 квартале 2016 г.

Иран и Казахстан планируют увеличить поток торговли между странами. По железнодорожному соединению между этими странами уже сегодня можно транспортировать до 3 млн тонн грузов в год, однако эти мощности планируются увеличить до 10 млн тонн. По подсчетам представителей правительства Ирана, объемы двусторонней торговли между этими странами в ближайшие пять лет могут достигнуть 3–5 млрд долларов США. Кроме того, Казахстан потенциально может стать важным звеном железной дороги Иран–Индия. Тем не менее различия железнодорожной колеи все еще являются проблемой и препятствуют использованию возможностей проекта. ■

### Погрузочно-разгрузочные, складские и туристические агентства в Китае в 2012–2016 гг.:



Источник: «Euromonitor International» по национальной статистике (приведены прогнозируемые данные 2015–2016 гг.).

## Pasaulinė logistikos pramonė šiomet laukia neramumų, tačiau Kinija ir Kazachstanas pasiruošę atverti naujas galimybes

Justinas Liuima  
„Euromonitor International“  
vyresnysis pramonės analitikas

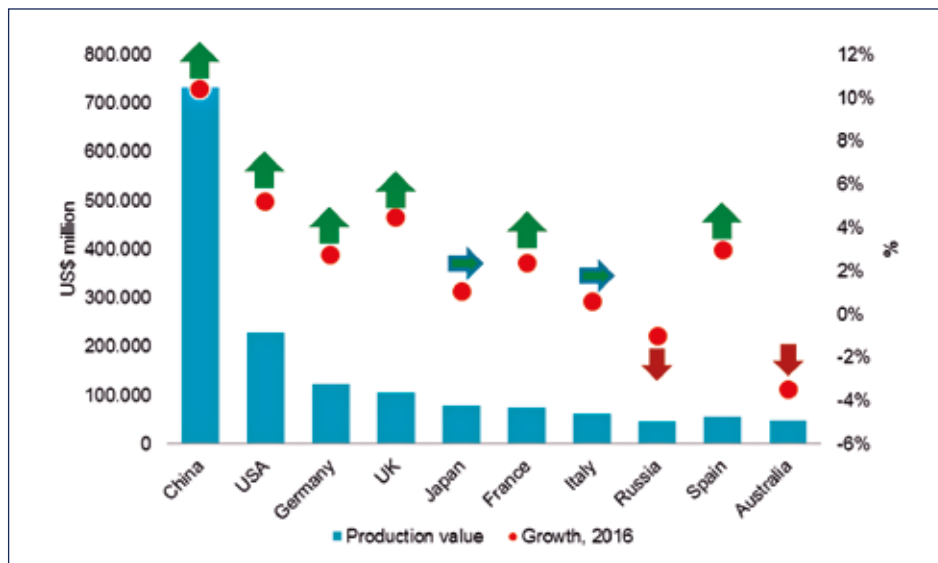
**Pasak „Euromonitor International“ ekspertų, 2016 m. pasaulinės logistikos pramonės augimas turėtų paspartėti. Pasauliniu mastu krovos, sandėliavimo įmonių ir kelionių agentūrų apyvarta turėtų išaugti beveik 6% ir pasiekti 2,3 trln. JAV dolerių.**

Tačiau neramumai pasaulinėje logistikos pramonėje prognozuojami ir 2016 m. Daugiausia susirūpinusių žvilgsnių krypta į sulėtėjusį Kinijos ekonominį augimą, kurio atgarsiai gali turėti įtakos visam Azijos ir Ramiojo vandenyno regionui, taip pat baiminamasi JAV ekonomikos susilpnėjimo. Remiantis vangių produktyvumu ir investicijų plėtra, TVF pasaulinės ekonomikos augimo prognozės 2016 m. sumažino. TVF spėja, kad 2016 m. pasaulinis BVP realiai padidės 3,6%, o besivystančios rinkos turėtų augti 4,7%.

Nepaisant pasaulinių ekonomikų vystymosi trukdžių, pagrindiniai faktoriai, tokie kaip auganti populiacija, kylanti vidurinioji klasė ir mažėjantis skurdo lygis besivystančiose rinkose, ir toliau palaikys logistikos paslaugų paklausą. Tikimasi, kad ▶



## 10 didžiausių krovos, sandėliavimo ir kelionių organizavimo įmonių 2016 m.



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką (pateikiami prognozuojami duomenys).

2016 m. aukščiausiai išvardyti faktoriai kompensuos bet kokius neigiamus rezultatus ir liks pagrindine varomąja jėga logistikos pramonėje.

## Nepaisant ekonominių negandų, Kinijos logistikos pramonė pirmauja

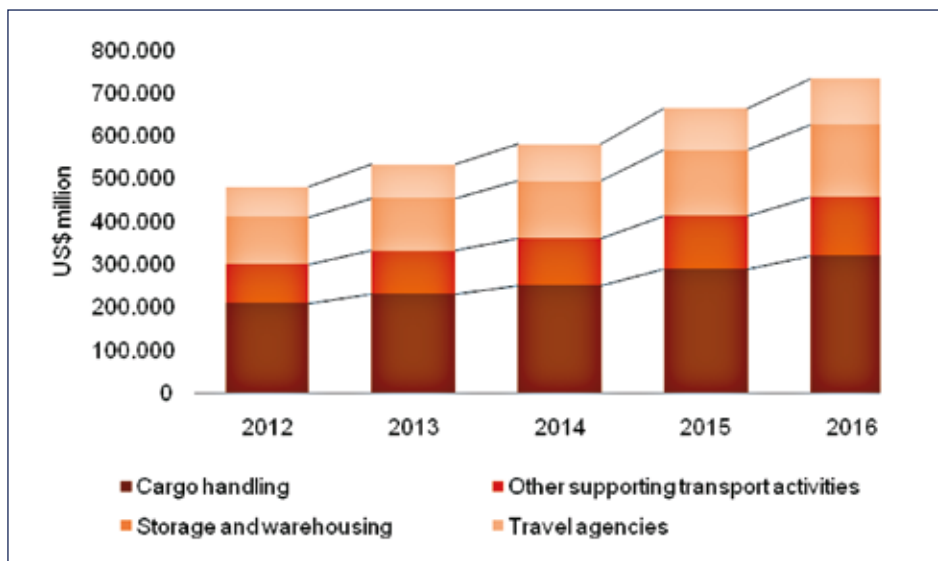
Manoma, kad 2016 m. Kinija turės greičiausiai besivystančią logistikos pramonę visame ekonomikos pirmūnių dešimtuose. Planuojama, kad 2016 m. krovos, sandėliavimo įmonės ir kelionių agentūros Kinijoje išaugs 10 %, uždirbdamos

732,7 mlrd. JAV dolerių. Augimą turėtų paskatinti šalies ekonomikos persiorientavimas nuo gamybos į vartojimą.

Savo ruožtu, augantis Kinijos vartojimas didins vartojimo ir greitai gendančių prekių transportavimo paklausą šalies viduje, o tam reikalingos vis sudėtingesnės bei efektyvesnės logistikos paslaugos. Auganti Kinijos vidaus paklausa taip pat atvers bendradarbiavimo galimybes tarp užsienio ekspedijavimo įmonių ir Kinijos atstovų.

Atsižvelgiant į 2016 m. planuojamą 10 % augimą iki 167,8 JAV dolerių, sandėliavimas taps pačiu svarbiausiu sektoriumi Kinijoje. Didėjan-

## Krovos, sandėliavimo ir kelionių įmonės Kinijoje 2012–2016 m.



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką (pateikiami 2015–2016 m. prognozuojami duomenys).

tis dėmesys vidaus vartojimui padidins sandėlių ir sudėtingesnių laikymo bei tiekimo tinklų paklausą. Šiuo metu Kinijoje sandėliavimo patalpų trūksta, todėl 2016 m. sandėliavimo pramonei žada spartų augimą ir solidžią pelno maržą.

## Kazachstanas pasinaudos augančiomis prekybos su ES apimtimis ir sankcijų Iranui sustabdymu

Kazachstano krovos, sandėliavimo ir kelionių organizavimo įmonės sudaro antrą greičiausiai besivystančią pramonę visame pasaulyje po Vietnamo (2009–2014 m.), o jos apyvarta praėjusiais metais siekė 3,5 mlrd. JAV dolerių. Tačiau Kazachstano logistikos pramonę smarkiai paveikė Rusijos ekonomikos nuosmukis. Remiantis ekonominių duomenimis, 2015 m. bendroji Kazachstano transporto ir sandėliavimo pramonės pridėtinė vertė smuktelėjo 13 %. Tikimasi, kad 2016 m. Kazachstano logistikos pramonė atsigaus, kadangi šalis sustiprino savo ryšius su Kinija, o realusis BVP turėtų augti 3,1 % (palyginti su 1,3 % 2015 m.).

Manoma, kad Kazachstano logistikos pramonė pasinaudos augančia prekyba tarp Kinijos ir Europos Sąjungos. Europos Komisija teigia, kad Kinijos ir ES prekybos srautai kiekvieną dieną uždirba 1,1 mlrd. JAV dolerių, o Kazachstanas, būdamas tų srautų kryžkelėje, atlieka pagrindinį vaidmenį logistikos grandinėje. Pavyzdžiui, per Kazachstaną iš Kinijos į Duisburgą (Vokietija) važiuojantis traukinys užtrunka 14 dienų (palyginti su krovinių transportavimu laivu per 60 dienų).

Nuo 2014 m. Kazachstane buvo kraunama 47 000 iš Azijos į ES transportuojamų 20 pėdų konteinerių (TEU). Tikimasi, kad apimtys proporcingai augs ir iki 2020 m. pasieks 1,7 mln. TEU. Siekdamas šio tikslo, Kazachstanas įsipareigojo iki 2020 m. investuoti 44 mlrd. JAV dolerių ir sutrumpinti kelionės traukiniu laiką nuo 14 iki 10 dienų. 2015 m. pabaigoje Kazachstanas pasirašė sutartį su pasauliniu logistikos gigantu DHL dėl ekspedijavimo galimybių plėtros Kinijoje, o maršrutu Kinija–ES vykstantį traukinį papildė konteineriais, kuriuose kontroliuojama temperatūra. Nuo 2016 m. Kazachstanas planuoja rekonstruoti keletą traukinių stočių ir užtvirtinti savo, kaip pagrindinio prekybos mazgo, pozicijas.

Kitas Kazachstano logistikos variklis – Irano sugrįžimas į tarptautinę bendruomenę ir prekybą. Pavyzdžiui, Azerbaidžanas jau pakvietė Iraną naudotis savo logistikos centru Aktau mieste, Kazachstane. Šis koordinuojamas projektas turėtų būti baigtas 2016 m. pirmajame ketvirtyje.

Iranas ir Kazachstanas planuoja padidinti ir tarp šių dviejų šalių vykstančią prekybą. Geležinkelio jungtimi tarp Irano ir Kazachstano jau dabar galima transportuoti iki 3 mln. tonų krovinių per metus, tačiau planuojama didinti pajėgumus iki 10 mln. tonų. Irano vyriausybės atstovų skaičiavimu, dvišalė prekyba tarp šių šalių per ateinančius penkerius metus gali siekti 3–5 mlrd. JAV dolerių. Be to, Kazachstanas galėtų tapti svarbia Irano–Indijos geležinkelio grandimi. Tačiau vis dar reikia išspręsti geležinkelio vėžės skirtumo problemą, kuri trukdo pasinaudoti projekto galimybėmis. ■



# PRIVILEGIJŲ KORTELĖ PRIVILEGE CARD



Neribotas patekimas į Verslo klubą, greitoji keleivių patikra ir kitos partnerių nuolaidos.  
Patirk geriausius įspūdžius Vilniaus oro uoste!

**Unlimited access to Business Lounge, Fast Track and discounts at program partners.  
Get the best experience at Vilnius Airport!**

PRIVILEGIJŲ KORTELĘ galite įsigyti Vilniaus oro uosto Verslo klube arba užsisakyti interneto svetainėje [www.vno.lt](http://www.vno.lt).  
You may acquire the PRIVILEGE CARD at Vilnius Airport Business Lounge or order online [www.vno.lt](http://www.vno.lt)



# ЛОГИСТИКА В РОССИИ. КУДА ЕДЕМ, ПЛЫВЕМ, ЛЕТИМ?



## Особенности регионов. Что не так?

По мнению Дениса Бобракова, коммерческого директора Black Sea Shipping Service Ltd, г. Новороссийск, особых проблем порт не испытывает. В докризисный период был некий дефицит припортовых терминалов, складских помещений и зон для перевалки грузов, прибывающих или убывающих по железной дороге. Но сейчас трудностей с организацией логистики любого вида нет.

«В регионе достаточное количество автотранспорта, складских помещений, контейнерных терминалов, – комментирует Мария Москвичева, руководитель компании «Бюро перевозок», член альянса ACEX в Ростове-на-Дону. – Дефицита в ресурсах не наблюдается ни в чем. Предприниматели от логистики чутко следят за спросом и тут же реагируют предложением. Проблема сейчас только в наличии грузов, точнее, в их отсутствии – идет общий спад по всем отраслям».

По словам партнера альянса ACEX, президента Уральской логистической ассоциации Сергея Шавзиса, на Урале имеется насыщенная сеть автодорог и достаточное количество собственно автотранспорта. Транссибирская магистраль с ответвлениями во все регионы Урала обеспечивает железнодорожное сообщение, существует разветвленная сеть контейнерных терминалов. Регион занимает 3-е место по стране после Москвы и Санкт-Петербурга по наличию складов высокого класса. Аэропорт Кольцово в Екатеринбурге является одним из крупнейших региональных международных аэропортов, способных обрабатывать все типы воздушных судов до Boeing 747.

**Спад, спад, однозначный спад!** Именно так логистические компании характеризуют состояние отрасли транспортных услуг в современной экономической ситуации. Услуги подешевели, кто не смог работать за небольшие деньги, пошел ко дну. Оборот по складам замедлился. Автоперевозчики без грузов из Европы чувствуют себя плохо. Некоторые компании говорят о более чем 30% снижении потоков. Но есть и те, кто считает, что нынешнюю ситуацию на рынке российской логистики критической и уж тем более катастрофической называть не стоит. Участники российского логистического альянса ACEX дают комментарии о состоянии бизнеса в кризисный период, а также о том, на чем сейчас сосредоточены основные силы по удержанию позиций на рынке. Некоторые компании во время кризиса смогли вовремя перестроиться, обратить внимание на перспективные направления, благодаря чему удержали стабильный объем грузоперевозок.

«Тем не менее, – отмечает Сергей Шавзис, – 70 % грузов везут в регион по-прежнему через Москву. Причиной может быть конкуренция с Астаной и Новосибирском на транзитных рейсах из Европы в Китай».

Андрей Дубовик, руководитель отдела мультимодальных перевозок ООО АТК, г. Владивосток: «У нас всего очень много: логистических компаний, машин, поездов, прочего. В промежутке с 2008 по 2013 гг. компании сумели заработать, клиентов было много, условия подходящие, все что-то перевозили. Сейчас конкуренция настолько жесткая, что многие сдаются, некоторые компании сильно сокращаются, зарплату урезаются».

На первый взгляд, представители региональных транспортных компаний вполне удовлетворены уровнем инфраструктуры и общей ситуацией в отрасли, тем не менее респонденты прямо или косвенно касаются проблемы концентрации грузопотоков в центральных областях. В регионах по-прежнему не хватает крупных и сильных мультимодальных логистических операторов, которые имеют свои собственные центральные мощности. В большинстве случаев все операторы московские, все западные компании имеют свои центры в Москве. Это объективно связано с концентрацией в столице торгово-промышленных мощностей и большого рынка потребления. И из Москвы

уже снабжаются все регионы. Сложно делать прогноз, как скоро может измениться ситуация, но тенденции, по мнению региональных членов альянса, к этому есть.

## Что получает потребитель?

В сложившихся условиях кризиса перемены на себе ощущают не только транспортные компании, но и потребители услуг и товаров. Конкуренция заставляет экспедиторов и грузопользователей постоянно уменьшать стоимость перевозок, тем не менее, в конечном итоге, после прохождения всех этапов перевозки конечная стоимость товара все равно с каждым днем растет. Причины многочисленны: среди них и высокая стоимость закупки, если говорить об импорте, и таможенные сборы, размер которых также зависит от стоимости товара, а в связи с ослаблением рубля приходится сталкиваться с ее серьезным увеличением.

«И логисты, и потребители озадачены тем, чтобы найти более выгодные способы перевозки товаров. Часто выбираются нетрадиционные способы перевозок грузов (например, сухопутная перевозка из Китая через Забайкальск), – комментирует Андрей Дубовик. – В моем понимании это неоправданный риск. Неизученные схемы могут дать сбой, и погоня за прибылью превратится в поиски пропавшего товара или срыв сроков доставки».

«Все направлено на снижение себестоимости и продвижение товаров, – считает Сергей Шавзис. – Транспорт стремится к снижению ставки. Появление инноваций направлено на снижение себестоимости товаров. Там, где включается регулятор (государство, например), появляется увеличение стоимости. В любом случае, удорожание или удешевление ложится на плечи потребителя».

**«Проблема сейчас только в наличии грузов, точнее, в их отсутствии – идет общий спад по всем отраслям»**

Мария Москвичева

## Каковы прогнозы?

По мнению экспертов, эффективности 2004–2007 годов уже не будет. Необходимо научиться работать в новых экономических реалиях. Правительство отводит 2–3 года на преодоление сложного периода, далее ситуация должна проясниться.

«Прогнозы восстановления отрасли связаны с прогнозом восстановления платежеспособного спроса населения, в том числе за счет мер государственного регулирования в сфере потребительских товаров, агропромышленности и машиностроения, – уверен исполнительный директор Русской интермодальной логистической ассоциации (РИЛА) Александр Лисин.

«Нестабильный курс рубля по отношению к остальным валютам является причиной низкого грузопотока. Остается либо основательно переориентироваться на экспорт, либо продолжать приспосабливаться к окружающим факторам. Кризис рано или поздно в нашей отрасли закончится, и выиграют те, кто рук не опустил», – считает Андрей Дубовик.

### **Правительство должно заботиться о промышленности, сельском хозяйстве, машиностроении, а логистика подтянется, уверены эксперты**

«Логистика неотъемлема от всей экономики и, если отрасль «падает» на 30 %, это означает, что экономика падает минимум на 20 %. То есть сначала сокращается импорт, за ним внутрироссийские перевозки, поскольку в большинстве своем это перевозки импорта, а не внутренней продукции», – считает руководитель Первого российского логистического альянса АСЕХ Мирослав Золотарев.

В сложных экономических условиях именно государственные структуры имеют полномочия и средства на субсидирование той или иной отрасли экономической деятельности. Очевидно, что транспортная логистика является сферой обслуживающей, поэтому о глобальной господдержке на данном этапе развития экономики говорить не приходится. Тем не менее развитие промышленности, сельского хозяйства и машиностроения могут дать толчок всем сферам экономики для становления на путь выхода из кризиса. При выбранном курсе государства на развитие импортозамещения участие государства посредством размещения государственных заказов на ведущих предприятиях является той самой помощью.

«Наши партнеры «ТАНТК им. Г.М. Бериева» и ОАО «Ростсельмаш» сообщили о размещении госзаказов», – делится новостью Мария Москвичева (член АСЕХ, г. Ростов-на-Дону).

«Господдержки компаний транспортно-логистической отрасли не предлагается, – утверждает Александр Лисин. – Власти сосредоточились на проектах строительства транспортной инфраструктуры. Влияния на рынок ТЛУ нет. На рынок влияют другие игроки: РЖД, иностранные логистические операторы, крупные торговые сети».

«Кризис на то и кризис, чтобы оставить толь-

**«Все направлено на снижение себестоимости и продвижение товаров. Транспорт стремится к снижению ставки. Появление инноваций направлено на снижение себестоимости товаров. Там, где включается регулятор (государство, например), появляется увеличение стоимости. В любом случае, удорожание или удешевление ложится на плечи потребителя»**

**Сергей Шавзис**

ко сильнейших из нас, – уверен Андрей Дубовик. – Государство уже сделало многое: думаю, идея территорий опережающего развития даст работу тем логистам, кто остается в тренде».

### **Каковы шаги по улучшению отрасли в долгосрочной перспективе?**

Руководители российских логистических компаний сходятся во мнении, что ряд мер смогут повлиять на сложившуюся ситуацию. Среди них называются такие, как расширение полномочий региональных органов власти с целью направления средств для создания транспортно-логистических комплексов, обновление подвижного состава, развитие института государственно-частного партнерства, развитие смежных сегментов экономики, увеличение доли госконтрактов для предприятий малого и среднего бизнеса, увеличение производимой продукции, а также уменьшение количества перевозчиков по принципу естественного отбора в условиях здоровой конкуренции.

В настоящее время эффективность цепочки поставок товаров является основным условием обеспечения конкурентоспособности предприятия. Возведение крупных логистических центров – завтрашний день логистического рынка в России и один из главных факторов снижения арендных ставок складских помещений и стоимости предоставляемых логистических услуг. Логистические парки, объединяя на одной платформе компании разных отраслей и транспортные коммуникации, устанавливают качественно новые стандарты в концепциях развития, дизайне и управлении логистикой.

«В российской логистической отрасли отсутствует кооперация между компаниями, предоставляющими разные услуги. Все хотят все делать сами, каждый хочет быть 3 и 4 PL провайдером, а нужно выстраивать цепочки поставок между логистическими компаниями, создавать более экономичные схемы доставки за счет различных ресурсов», – уверен Мирослав Золотарев.

В последние годы наметилась тенденция развития региональной логистики в Екатеринбурге, Новосибирске, Владивостоке и других региональных центрах. Россия является транзитной страной, через которую проходят самые короткие транспортные маршруты между Европой и

Азией. Если по морю грузы из Азии в Европу доставляются за 30 и более дней, то по Транссибирской железной дороге за 10–12 суток. Есть проекты по развитию региональных мультимодальных хабов, в частности, в Новосибирске. Возможно, это позволит изменить грузопоток, привлечь в Россию больше транзитных грузов. По аналогии с РЖД, занявшей вплотную транзитом и увеличившей количество прямых контейнерных поездов из Китая в Европу с двух десятков до двух сотен за год на базе транзитных грузов, та же возможность имеется и для авиационной отрасли, которая ждет своего интегратора.

Руководитель российского логистического альянса АСЕХ Мирослав Золотарев резюмирует: «Очевидно и понятно одно – издержки на логистику в России составляют более 20% в стоимости товаров, что очень много. Задача сейчас состоит в сокращении издержек, что даст развитие отрасли и экономики в целом. Пути сокращения издержек: инфраструктура, укрупнение терминалов, дороги и прочее. Импортозамещение – хорошая идея, нужно производить внутри страны то, что можно в ней потреблять по максимуму, а не зависеть от импорта. Но, кроме замещения импорта, нужно еще развивать экспорт, нужно искать рынки сбыта российским товарам, поднимать малый и средний бизнес. Российская экономика очень монополизирована, и основные товаропотоки производят крупные компании. А логистические предприятия их между собой «пилят». Но это путь в никуда – на всех не хватит одного пирога. Нужно помогать другим «пекарням». Никто у нас не смотрит на Европу как на рынок сбыта, бытует мнение, что российские стандарты ниже, чем европейские, и нам там ничего не светит, однако никто не мешает поработать над качеством продукции и привести ее в соответствие европейским «гостам», а не работать по еще советским. Тогда и логистика подтянется и будет управлять одновременно этими процессами».

### **Пока гром не грянет**

Подводя итог, можно говорить о потенциале России и стран евроазиатского пространства для развития сферы логистики. И кризисный период этому, как ни странно, оказался в помощь.

На фоне резкого сокращения импорта продукции из европейских стран и скачущего курса валют, а также уменьшения количества экспорта на Украину российские компании ищут выход на новые рынки сбыта. Увеличивается циркуляция товаров в странах ЕАЭС, происходит переориентация товаропотоков российской продукции на экспорт.

Сейчас есть все возможности перенимать опыт иностранных партнеров, готовых к сотрудничеству, а также развивать собственную инфраструктуру, опираясь на внутренние ресурсы, стремиться к сокращению издержек и увеличению конкурентоспособности.

*Перспективы развития и привлекательность евроазиатского рынка ТЛУ будут обсуждаться на 3-й конференции альянса АСЕХ в апреле.*

Пресс-служба альянса АСЕХ



# LOGISTIKA RUSIJOJE. KUR VAŽIUOJAME, PLAUKIAME, SKRENDAME?



**Nuosmukis, nuosmukis, tik nuosmukis! Būtent taip logistikos kompanijos apibūdina transporto paslaugų šakos padėtį šiandieninės ekonominės situacijos sąlygomis. Paslaugos atpigo ir tie, kas negalėjo dirbti už nedidelius pinigus – nugrimzdo į dugną. Sandėlių apyvarta sulėtėjo. Nesant krovinų iš Europos, vežėjai automobiliais jaučiasi labai prastai. Kai kurios kompanijos kalba apie daugiau nei 30 % sumažėjusius srautus. Tačiau yra ir manančių, jog šiandieninės situacijos Rusijos logistikos rinkoje kritine, o tuo labiau katastrofiška vadinti neverta. Rusijos logistikos aljanso ACEX dalyviai komentuoja verslo padėtį krizės laikotarpiu bei kalba apie siekį išlaikyti pozicijas rinkoje. Kai kurios kompanijos krizės metu sugebėjo laiku persitvarkyti, atkreipti dėmesį į perspektyvias kryptis ir dėl to išlaikė stabilią pervežimų apimtį.**

## Regionų ypatumai. Kas ne taip?

Novorosijsko kompanijos „Black Sea Shipping Service Ltd“ komercijos direktoriaus Deniso Bobrakovo nuomone, ypatingų problemų uoste nėra. Iki krizės šiek tiek trūko terminalų, sandėlių ir vietų perkrauti krovinus, atvežamus bei išvežamus geležinkeliu. Tačiau dabar sunkumų organizuojant bet kokios rūšies logistiką nėra.

„Regione pakanka autotransporto, sandėlių, konteinerių terminalų, – komentuoja kompanijos „Biuro perezovok“ („Бюро перевозок“) vadovė, aljanso ACEX narė Rostove prie Dono Marija Moskvičiova. – Išteklių deficito nėra niekur. Logistikos specialistai jautriai seka paklausą ir tuoj pat atsako pasiūla. Šiuo metu problema tik su krovniais, tiksliau, jų nebuvimu – vyksta bendras nuosmukis visose srityse.“

Pasak aljanso ACEX partnerio, Uralo logistikos asociacijos prezidento Sergejaus Šavziso, Urale yra platus automobilių kelių tinklas ir pakankamas kiekis nuosavo transporto. Transsibiro magistralė su išsišakojimais į visus Uralo regionus užtikrina susisiekimą geležinkeliu, yra išvystytas konteinerių terminalų tinklas. Pagal aukštos klasės sandėlius regionas užima trečią vietą šalyje po Maskvos ir Sankt Peterburgo. Kolcovo oro uostas Jekaterinburge yra vienas stambesnių regioninių tarptautinių oro uostų, galintis aptarnauti visų tipų orlaivius iki „Boeing 747“. „Nežiūrint to, – pažymi S. Šavzisas, – 70 % krovinų į regioną kaip ir anksčiau vežama per Maskvą. Priežastis – konkurencija su Astana ir Novosibirsku tranzitiniuose reisuose iš Europos į Kiniją.“

Vladivostoko bendrovės ATK multimodaliųjų pervežimų skyriaus vadovas Andrejus Dubovikas pabrėžė: „Pas mus visko labai daug – logistikos kompanijų, automobilių, traukinių ir t. t. 2008–2013 m. kompanijos sugebėjo gerai uždirbti, klientų buvo daug, sąlygos tinkamos, visi kažką veždavo. Šiandien konkurencija tokia žiauri, kad daugelis pasiduoda, kai kurios kompanijos mažina apimtis ir atlyginimus.“

Iš pirmo žvilgsnio regionų transporto kompanijų atstovai visiškai patenkinti infrastruktūros lygiu bei bendra padėtimi, tačiau vienaip ar kitaip respondantai pamini krovinų srautų koncentraciją centrinėse srityse. Kaip ir anksčiau regionuose trūksta stambių ir stiprių multimodaliųjų logistikos operatorių, turinčių nuosava centrinius pajėgumus. Daugeliu atveju visi operatoriai iš Maskvos, visos Vakarų kompanijos turi savo centrus Maskvoje. Tai objektyviai susiję su prekybos bei pramonės pajėgumų ir didelės vartojimo rinkos koncentracija sostinėje. Iš Maskvos aprūpinami visi regionai. Sudėtinga prognozuoti, kaip greitai gali pasikeisti situacija, tačiau pokyčių tendencijos, aljanso regionų narių nuomone, jau yra.

## Ką gauna vartotojas?

Esamomis krizės sąlygomis permainas jaučia ne tik transporto kompanijos, bet ir paslaugų bei prekių vartotojai. Nors konkurencija verčia ekspeditorius ir krovinų savininkus nuolat mažinti pervežimų kainą, tačiau, įveikus visus gabenimo etapus, galutinė prekės vertė vis tiek auga kie-

kvieną dieną. Tam yra nemažai priežasčių: didelė pirkimo kaina, kalbant apie importą – muitinės mokesčiai, kurių dydis taip pat priklauso nuo prekės kainos (dėl rublio silpnėjimo tenka susidurti su rimtu kainos padidėjimu).

„Ir logistams, ir vartotojams rūpi, kaip rasti kuo naudingesnius prekių vežimo būdus. Dažnai pasirenkami netradiciniai krovinų gabenimo būdai (pvz., vežimas sausuma iš Kinijos per Zabajkalką), – teigia A. Dubovikas. – Mano supratimu, tai nepateisinama rizika. Neišanalizuotos schemos gali sutrikti ir pelno vaikymasis taps dingusių prekių paieška arba tiekimo terminas bus pažeistas.“

**„Rusijoje logistikos išlaidos sudaro daugiau nei 20 % prekės vertės, tai labai daug. Šios dienos užduotis – sumažinti išlaidas.“**

*Miroslavas Zolotariovas*

„Viskas yra nukreipta į savikainos mažinimą ir prekių judėjimą, – mano Sergejus Šavzisas. – Transportas siekia sumažinti įkainius. Inovacijos nukreiptos į prekių savikainos mažinimą. Ten, kur išjungia reguliatorius (pvz., valstybė), padidėja savikaina. Bet kuriuo atveju brangimas ar pigimas gula ant vartotojo pečių.“



## Kokios prognozės?

Ekspertų manymu, buvusių 2004–2007 m. efektyvumo jau nereikia tikėtis. Būtina išmokti dirbti naujomis ekonominėmis sąlygomis. Įveikti sudėtingą laikotarpį vyriausybė planuoja per dvejus ar trejus metus.

„Šakos atstatymo prognozės susijusios su gyventojų mokumo paklausos atstatymo prognozėmis, įskaitant ir valstybės reguliavimo būdus vartojimo prekių, žemės ūkio ir mašinų gamybos sferose“, – įsitikinęs Aleksandras Lisinas, Rusijos intermodalinės logistikos asociacijos (PIITA) vykdančysis direktorius.

*„Anksčiau ar vėliau krizė mūsų šakoje pasibaigs ir laimės tie, kurie nenuleido rankų.“*

*Andrejus Dubovikas*

„Nestabilus rublio kursas kitų valiutų atžvilgiu yra mažo krovinių srauto priežastis. Būna arba iš esmės persiorientuoti į eksportą, arba toliau taikytis prie esamų faktorių. Anksčiau ar vėliau krizė mūsų šakoje pasibaigs ir laimės tie, kurie nenuleido rankų“, – mano A. Dubovikas.

## Ekspertai įsitikinę: vyriausybė turi rūpintis pramone, žemės ūkiu, mašinų gamyba, o logistika pasitemp

„Logistika neatskiriama nuo visos ekonomikos ir jeigu šios šakos rodikliai „krinta“ 30 %, vadinausi, ekonomika krinta mažiausiai 20 %. Pirmiausia sumažėja importas, po to Rusijos vidaus pervežimai, kadangi iš esmės tai importo, o ne vidaus produkcijos pervežimai“, – tokia yra pirmojo Rusijos logistikos aljanso ACEX vadovo Miroslavo Zolotariovo nuomonė.

Sudėtingomis ekonominėmis sąlygomis būtent valstybės struktūros turi įgaliojimus ir priemones subsidijuoti vieną ar kitą ekonominės veiklos šaką. Akivaizdu, jog transporto logistika priklauso aptarnavimo sferai, todėl kalbėti apie visuotinį palaikymą esant dabartinei ekonomikai netenka. Nežiūrint to, pramonės, žemės ūkio ir mašinų gamybos vystymas gali duoti postūmį visoms ekonomikos sferoms. Valstybei nutarus vystyti importo pakaitą, jos valstybiniai užsakymai pagrindinėms įmonėms yra didelė pagalba.

„Mūsų partneriai G. M. Berijevo vardo Taganrogo aviacijos mokslinis-techninis kompleksas (TAMTK) ir bendrovė „Rostselmaš“ pranešė apie valstybės pateiktus užsakymus“, – paskelbė naujieną M. Moskvičiova.

„Transporto logistikos šakos kompanijoms valstybės parama nesiūloma, – tvirtino A. Lisinas. – Valdžia sukoncentravo dėmesį į transporto infrastruktūros statybos projektus. Įtakos transporto logistikos valdymui tai nedaro. Rinkos situaciją

*„Šiuo metu problema tik su krovinių, tiksliau, jų nebuvimu – vyksta bendras nuosmukis visose srityse.“*

*Marija Moskvičiova*

lemia kiti žaidėjai: Rusijos geležinkeliai, užsienio logistikos operatoriai, stambūs prekybos tinklai.“

„Krizė tam ir yra, kad atskirtų stipriausius iš mūsų, – įsitikinęs Andrejus Dubovikas. – Valstybė jau daug nuveikė. Manau, kad pirmalaikio teritorijų vystymo idėja suteiks darbą tiems logistams, kurie neatsilieka nuo tendencijų.“

## Transporto logistikos šaka ilgalaikėje perspektyvoje

Rusijos logistikos kompanijų vadovai sutinka, kad kai kurios priemonės gali daryti įtaką susidariusiai situacijai. Regionų valdžios organų įgaliojimų išplėtimas, kad iššios būtų nukreiptos transporto logistikos kompleksų kūrimui, riedmenų atnaujinimui, valstybinės-privačios partnerystės instituto vystymui, ekonomikos gretutinių segmentų vystymui, valstybės kontraktų dalis mažojo ir vidutinio verslo didinimui, gaminamos produkcijos didinimui bei vežėjų skaičiaus mažinimui prisilaikant natūralios atrankos principo sveikos konkurencijos sąlygomis.

Šiuo metu prekių tiekimo grandinės efektyvumas yra pagrindinė sąlyga, užtikrinanti įmonės konkurencingumą. Stambių logistikos centrų steigimas – Rusijos logistikos rinkos rytojais bei vienas iš svarbių faktorių mažinant sandėlių nuomos įkainius ir teikiamų logistikos paslaugų kainas. Logistikos parkai, apjungdami įvairių šakų kompanijas ir transporto komunikacijas, nustato kokybiškai naujus standartus logistikos vystymo, dizaino ir valdymo koncepcijoje.

„Rusijos logistikoje kompanijos, teikiančios įvairias paslaugas, nesusivienija. Visi nori viską daryti patys, kiekvienas nori būti 3 ir 4 PL tiekėju, o reikia sukurti tiekimo grandines tarp logistikos kompanijų, kurti taupesnes tiekimo schemas įvairių išteklių sąskaita“, – įsitikinęs M. Zolotariovas.

Pastaraisiais metais išryškėjo tendencija vystyti regioninę logistiką Jekaterinburge, Novosibirske, Vladivostoke bei kituose regionų centruose. Rusija yra tranzito šalis, per kurią eina patys trumpiausios transporto maršrutai tarp Europos ir Azijos. Jeigu jūra kroviniai iš Azijos į Europą pristatomi per 30 dienų ir daugiau, tai Transsibiro geležinkeliu per 10–12 parų. Parengti projektai regionų multimodalinių habų, pvz., Novosibirske vystymui. Galbūt, tai padės pakeisti krovinių srautą, pritraukti į Rusiją daugiau tranzito krovinių. Kaip ir Rusijos geležinkeliai, kurie užsiėmė tranzitu ir padidino tiesioginių konteinerinių traukinių kiekį iš Kinijos į Europą nuo dviejų dešimčių iki dviejų šimtų per metus, tokią galimybę turi ir aviacija, laukianti savo integratoriaus.

ACEX Rusijos logistikos aljanso vadovas M. Zolotariovas apibendrina: „Aišku ir suprantama yra viena – Rusijoje logistikos išlai-

dos sudaro daugiau nei 20 % prekės vertės, tai labai daug. Šios dienos užduotis – sumažinti išlaidas, tai leis vystyti pačią šaką ir ekonomišką apskritai. Išlaidų mažinimo būdai: infrastruktūra, terminalų stambinimas, keliai ir kita. Pakeisti importą – gera idėja, šalies viduje reikia gaminti tai, ką galima joje maksimaliai vartoti, kad nepriklausytume nuo importo. Tačiau be importo pakeitimo dar reikia vystyti eksportą, ieškoti rusiškų prekių pardavimo rinkų, vystyti mažąjį ir vidutinį verslą. Rusijos ekonomika labai monopolizuota ir pagrindinius prekių srautus daro stambios kompanijos. O logistikos įmonės jas tarpusavyje „pjauna“. Tačiau tai kelias į niekur – vieno pyrago visiems neužteks. Reikia padėti ir kitiems „kepėjams“. Pas mus niekas nežiūri į Europą kaip į realizacijos rinką. Manoma, kad Rusijos standartas žemesnis už europietišką ir mums ten niekas „nešviečia“. Bet juk niekas netrukdo padirbėti prie produkcijos kokybės ir pakelti ją iki europietiško standartų, o ne prisilaikyti sovietinių. Tada logistika pasitemp ir taip pat valdys šiuos procesus.

*„Viskas yra nukreipta į savikainos mažinimą ir prekių judėjimą. Transportas siekia sumažinti įkainius. Inovacijos nukreiptos į prekių savikainos mažinimą. Ten, kur įsijungia reguliatorius (pvz., valstybė), padidėja savikaina. Bet kuriuo atveju brangimas ar pigimas gula ant vartotojo pečių.“*

*Sergejus Šavzisas*

## Kol perkūnas nenugriaudėjo

Apibendrinant galima kalbėti apie Rusijos ir Eurazijos šalių potencialą vystant logistiką. Kaip bebūtų keista, krizė tik padėjo. Žymiai sumažėjus importui iš Europos šalių, svyruojant valiutų kursui bei sumažėjus eksportui į Ukrainą, Rusijos kompanijos ieško kelių į naujas rinkas. Didėja prekių cirkuliacija EAES šalyse, perorientuojami Rusijos eksporto produkcijos prekių srautai.

Dabar yra visos galimybės perimti patirtį iš pasirodusių bendradarbiavimui užsienio partnerių, vystyti savą infrastruktūrą remiantis vidaus ištekliais, sumažinti išlaidas ir didinti konkurencingumą.

*Eurazijos rinkos vystymo ir patrauklumo perspektyvos vystant transporto logistiką bus aptariamos balandžio mėnesį ACEX aljanso 3-iojoje konferencijoje.*

*Aljanso ACEX spaudos tarnyba*

## Китай: двойная ставка?

**Китай становится создателем правил и инстанций. Однако создаваемые им правила и инстанции не относятся к либеральному международному порядку: они предназначены для действия в уже закрепившейся параллельной системе. Лучший, но далеко не единственный пример того – Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, с которым сотрудничают многие европейские государства, но не США.**

«Еще никогда страна со столь скромным уровнем политико-экономического развития, как Китай, не оставляла столь глубокого следа в мире», – отмечают представители исследовательской и консалтинговой компании «Eurasia Group». Этот след включает и огромные проекты в Латинской Америке и Африке. Его центральным элементом является стратегия «Один пояс – один путь» („One Belt, One Road“), цель которой – возродить идею древнего Шелкового пути в Евразии, бросив огромные силы на обновление и объединение инфраструктур. Экономическая целесообразность многих частей этой стратегии ставится под сомнение, не в последнюю очередь, из-за внутренней экономической ситуации в самом Китае. Однако амбиции ясны: по словам представителей института китаеведения «Mercator Institute for China Studies», стратегия «Один пояс – один путь» позволит руководству Китая добиться трех целей – экономической диверсификации, политической стабильности и развития многополярного мирового порядка.

В 2015 году Китай также пришел к договоренности с Россией связать инициативу Нового шелкового пути и с Евразийским экономическим союзом. Это произошло почти сразу же после газовой сделки стоимостью 400 миллиардов долларов США. Однако близости их отношений есть пределы. «Китайско-российские отношения являются стабильным стратегическим партнерством, а не браком по расчету», – пишет Фу Ин, председатель комитета по иностранным делам Национального народного конгресса Китая. – Тем не менее, Китай не испытывает никакой потребности ни в формальном альянсе с Россией, ни в формировании антиамериканского или антизападного блока любого рода. Наоборот – Пекин надеется, что Китай и Россия могут предложить модель, как великим державам справиться со своими разногласиями и сотрудничать в укреплении международной системы».

Справляться со своими различиями в ближайшие десятилетия двум основным игрокам международной арены – Китаю и США – может оказаться сложно. Вооруженный конфликт между основной

«растущей силой» и «гегемоном» отнюдь не грозит, однако обострение риторики и инциденты в Южно-Китайском море, где Китай построил искусственные острова для обоснования своих территориальных претензий и не признает главенства Постоянной палаты третейского суда в решении иска, начатого Филиппинами против Китая, предполагает возможное ухудшение этих отношений. «Китай говорит о мирном росте и обороне, – недавно сказал заместитель министра обороны США Боб Уорк. – Однако именно его действия по настоящему покажут его приверженность к миру и

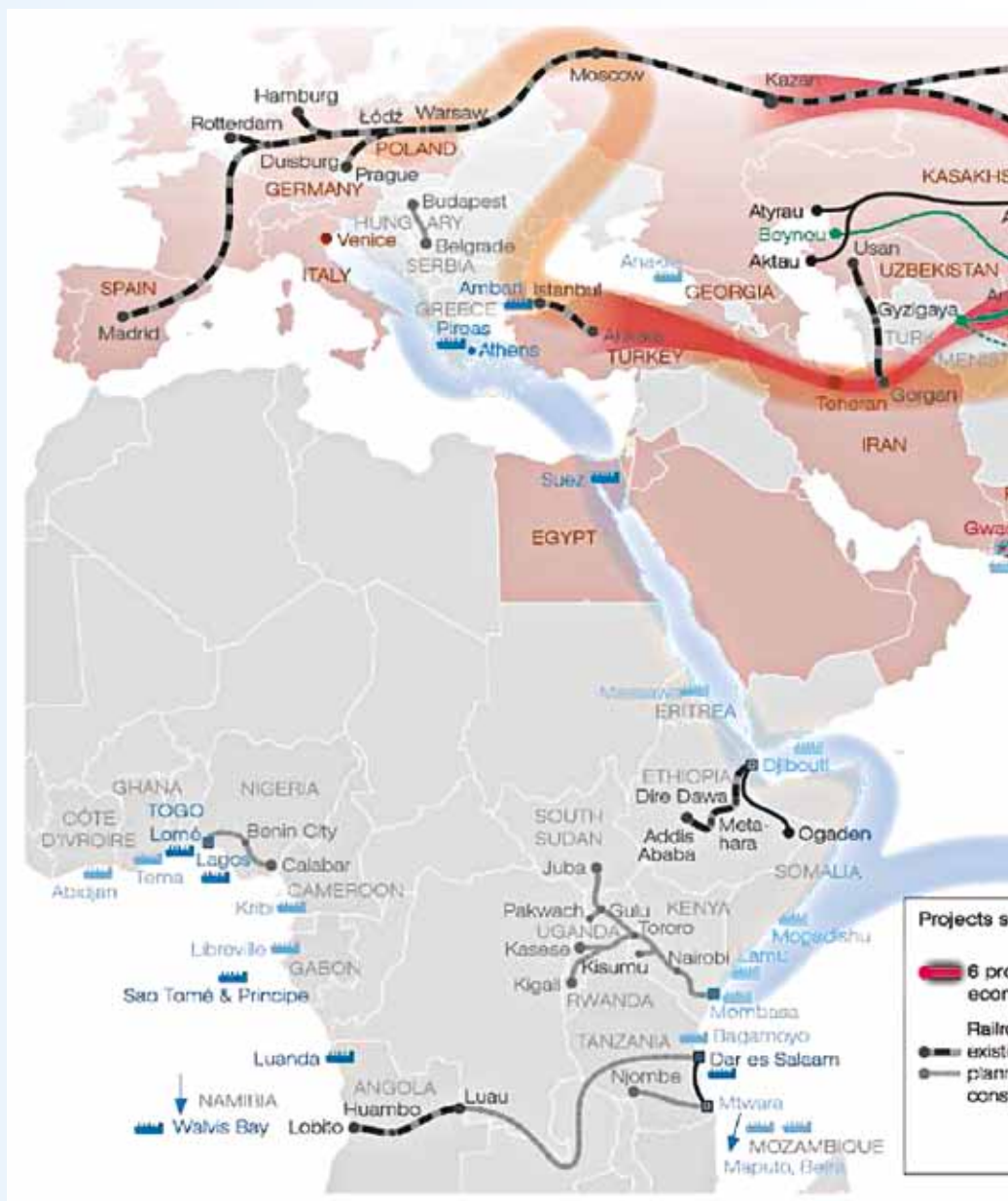
*«Величайший геостратегический вызов нынешней эпохи – это не жестокость исламских экстремистов или возрождающаяся Россия. Это влияние, которое растущий Китай будет оказывать на модель международного порядка, возглавляемую США».\*\**

Грэм Эллисон

стабильности в условиях нынешней международной ситуации».

Большинство государств Тихоокеанского региона поддерживают тесные экономические отношения с Китаем, а свою безопасность доверяют Соединенным Штатам. Пока что им еще не пришлось выбирать между этими двумя государствами. Будем надеяться, этого делать им и не придется. ■

*Мюнхенский отчет по безопасности 2016 г.  
Безграничные кризисы, необдуманные ошибки, бес-  
сильные стражи*



*«Мы недовольны и готовы критиковать. Тем не менее, мы еще не готовы предложить новую стратегию. Бремя международных обязательств падает на плечи Китая намного раньше, чем мы ожидали. Мы должны придумать более конкретные идеи, успокоить других и продвигать наши общие интересы. А также мы должны научиться лучше общаться с остальным миром».\**

Фу Ин



# Kinija: dvigubas statymas?

**Kinija tampa taisyklių ir institucijų kūrėja. Tačiau jos kuriamos taisyklės bei institucijos nepriklauso liberaliajai tarptautinei tvarkai: jos sukurtos veikti lygiagrečiai jau įsitvirtinusiai sistemai. Geriausias, bet toli gražu ne vienintelis pavyzdys – Azijos infrastruktūros investicijų bankas, su kuriuo bendradarbiauja daugelis Europos šalių, bet ne JAV.**

„Dar niekada tokio kuklaus ekonominio ir politinio išsivystymo lygio šalis kaip Kinija nepaliko tokio gilaus pėdsako visame pasaulyje“, – pastebėjo „Eurasia Group“. Šis pėdsakas aprėpia ir didžiulius Lotynų Amerikoje bei Afrikoje vystomus projektus. Jis remiasi „Viena juosta – vienas kelias“ („One Belt, One Road“) strategija, kurios tikslas – atgaivinti senojo Šilko kelio Eurazijoje idėją, metant didžiules pajėgas infrastruktūrų atnaujinimui ir sujungimui. Daugelio šios strategijos dalių ekonominis pagrindimas yra abejotinas jau vien dėl Kinijos vidaus ekonomikos situacijos. Tačiau ambicijos aiškios – pasak „Mercator Institute for China Studies“, strategija „Viena juosta – vienas kelias“ leis Kinijos vadovybei siekti trijų tikslų: ekonominės

diversifikacijos, politinio stabilumo ir daugiapolinės pasaulio tvarkos plėtros.

2015 m. Kinija susitarė su Rusija Naujojo Šilko kelio iniciatyvą susieti ir su Eurazijos sąjunga. Tai įvyko beveik iškart po 400 mlrd. JAV dolerių vertės dujų sandėrio. Tačiau jų santykių artimui yra ribos. „Kinijos ir Rusijos santykiai yra stabili strateginė partnerystė, o ne vedybos iš išskaičiavimo“, – rašė Fu Ying, Kinijos nacionalinio liaudies kongreso Užsienio reikalų komiteto vadovas. – Nepaisant to, Kinija neturi jokio poreikio nei formaliam aljansui su Rusija, nei prieš JAV ar Vakarų pasaulį nukreiptam blokui. Priešingai – Pekinas tikisi, kad Kinija ir Rusija gali pasiūlyti idėją, kaip didžiosios šalys galėtų apeiti savo skirtumus bei

*„Mes esame nepatenkinti ir pasiruošę kritikuoti. Tačiau kol kas dar nesame pasirengę siūlyti naujos strategijos. Tarptautinių įsipareigojimų svoris krenta ant Kinijos pečių daug anksčiau, nei tikėjomės. Mums reikia sugalvoti daugiau konkrečių idėjų, užtikrinti ir praplėsti mūsų ekonominius interesus. Taip pat reikia patobulinti savo bendravimą su likusiu pasauliu įgūdžius.“\**

Fu Ying

bendradarbiauti stiprindamos tarptautinę sistemą.“

Tvarkytis su savo skirtumais artimiausius dešimtmečius dviems svarbiausioms tarptautinės arenos žaidėjoms – Kinijai ir JAV – gali būti sudėtinga. Ginkluotas konfliktas tarp pagrindinės „kylančios galios“ ir „hegemonijos“ toli gražu negresia, tačiau aštresnė retorika bei incidentai Pietų Kinijos jūroje, kurioje Kinija prisistatė dirbtinių salų, pagrįsti teritorinėmis pretenzijomis, nepripažįstant Nuolatinio arbitražo teismo viršenybės sprendžiant Filipinų prieš Kiniją pradėtą ieškinį, rodo, kad šie santykiai gali suprastėti. „Kinija kalba apie taikų augimą ir gynybą“, – neseniai kalbėjo JAV gynybos sekretoriaus pavaduotojas Bob Work, – tačiau būtent jos veiksmai iš tiesų parodys pasišventimą taikai ir stabilumui dabartinės tarptautinės situacijos sąlygomis.“

*„Islamo ekstremistų smurtas ar atkuntanti Rusija nėra didžiausias šio amžiaus geostrateginis iššūkis. Didžiausias šio amžiaus iššūkis – tai kylančios Kinijos įtaka JAV vadovaujamam tarptautinės tvarkos modeliui.“\*\**

Graham Allison

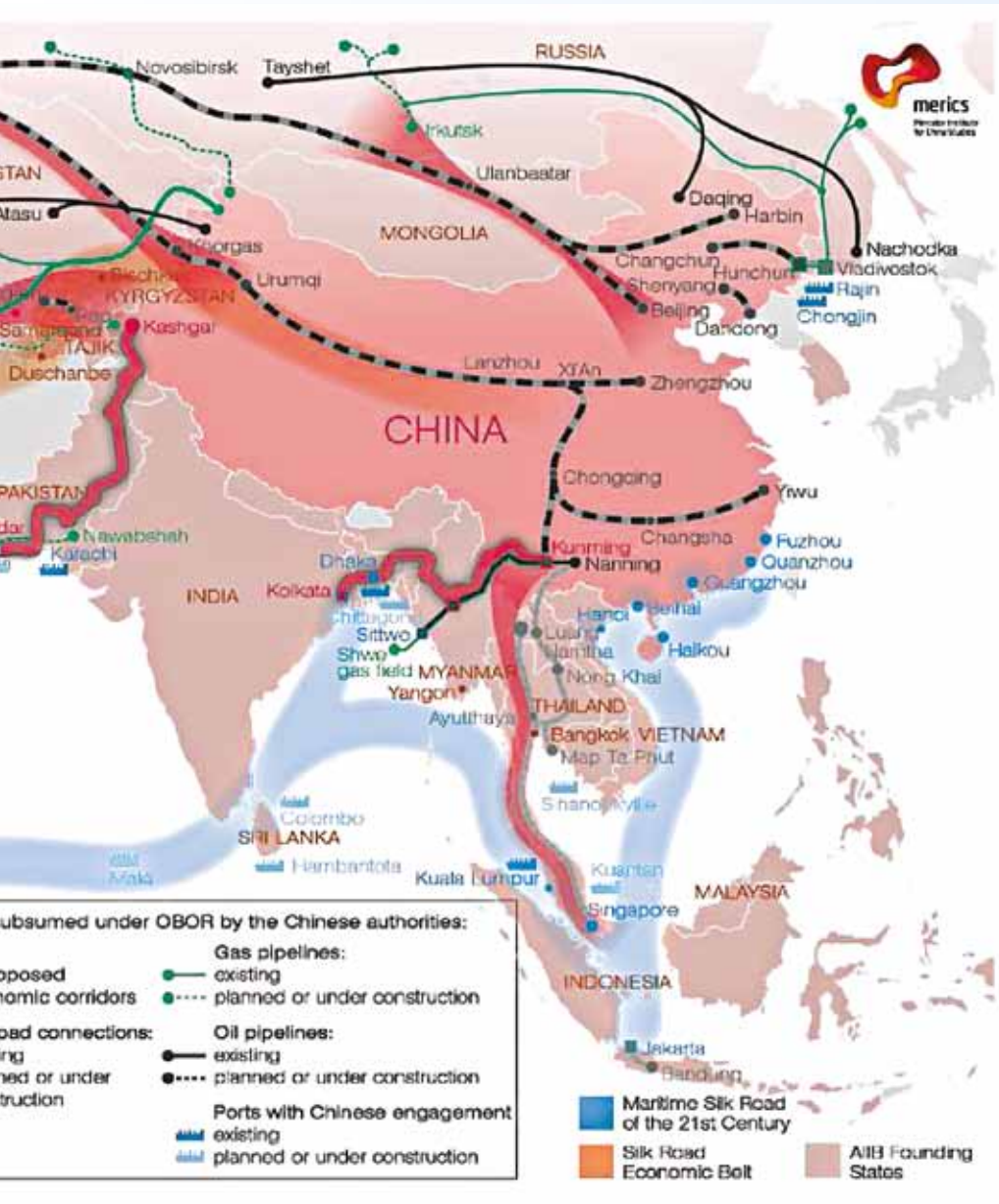
Dauguma Ramiojo vandenyno valstybių su Kinija palaiko artimus ekonominius ryšius, o savo saugumą patiki JAV. Kol kas joms dar neprireikė rinktis tarp šių dviejų valstybių ir, tikėkimės, – neprireiks. ■

Miuncheno saugumo ataskaita 2016

Beribės krizės, neapgalvotos klaidos, bejėgiai sargybiniai

\* Fu Ying, „The US World Order Is a Suit That No Longer Fits“, 6 January 2016, *Financial Times*, <http://on.ft.com/1Z5OChN>.

\*\* Graham Allison, „The Thucydides Trap: Are the U.S. and China Headed for War?“, *The Atlantic*, <http://www.theatlantic.com/international/archive/2015/09/united-states-china-war-thucydides-trap/406756/>.





# Пропорциональный рост электронной торговли ускоряет развитие многоканальной розничной торговли

Марк Миллар

Бума электронной торговли практически не удалось избежать ориентированным на потребителя видам бизнеса – технологические платформы на веб-основе в полную силу используют возможности цифровой связи, чтобы вооруженные смартфонами туземцы могли сколько душе угодно совершать покупки по интернету.

В течение нескольких последних лет электронная торговля стала одним из ключевых элементов многоканальной коммерции (англ. *Omni-Channel*).

С появлением одного за другим таких мировых гигантов, как «Amazon» или «Alibaba», цифровая революция электронной торговли изменяет покупательские привычки и ожидания потребителей, связанные с качеством обслуживания, возможностями выбора и стоимостью. Движущая сила этой лихорадки электронной коммерции – почти неограниченные возможности доступа к интернету, наличие недорогих смартфонов, планшетных компьютеров и других подобных гаджетов по доступной цене. Не меньший вклад вносит и растущее молодое поколение потребителей в развивающихся странах, которое готово покупать по интернету «до позеленения».

По данным аналитической компании «eMarketer», мировой рынок электронной торговли – бизнес для потребителя (англ. *Business to Consumer/B2C*) за год вырастает на 20% и в 2014 г. превысил 1,5 трлн долларов США. Кроме того, согласно всем прогнозам он будет расти и далее. Важно то, что в развивающихся странах Азиатского региона скрывается гораздо больший потенциал роста, чем в развитых странах Запада. Рынок Азиатско-Тихоокеанского регио-

на уже сегодня занимает более трети мирового рынка электронной торговли и, согласно планам, в 2017-м достигнет 1 трлн долларов США. Только интернет-рынок Китая к 2020 г. должен достичь 1 трлн долларов США.

В свою очередь, новая модель многоканальной торговли оказывает влияние на каждый аспект цепочки поставок экосистемы: продукцию, инвентарь, склады, исполнение заказов, выбор, упаковку, отправку, транспортировку, распределение и все основные информационные потоки.

Растущие масштабы покупок по интернету меняют понятие бизнеса для потребителя и предоставляют логистам-практикам и цепочкам поставок экосистеме множество вызовов и возможностей, которые оказывают фундаментальное влияние на каждый аспект бизнес-модели компаний, их рентабельность и даже их будущее.

## Воздействие многоканальной торговли на цепочки поставок и логистику

Революция сетевой экономики испытывает почти каждый аспект цепочки поставок старой доброй розничной торговли, включая складирование, выбор товаров, упаковку и отправку, выполнение заказа и доставку. Также задает новые вопросы, такие как бесплатная доставка, конечная доставка потребителю, возврат товара и трансграничные сделки.

На складах, обслуживающих ориентированный на потребителя бизнес, чаще всего приходилось забирать коробки (или паллеты) с оптовыми заказами и отправлять их в места роз-

ничной торговли. Нередко в один автофургон загружались сотни различных товаров от разных поставщиков, которые отправлялись в один магазин или супермаркет. В случае электронной торговли, когда интернет-магазин обслуживает клиента, логистам приходится заниматься множеством индивидуальных заказов, большинство которых составляет один-два товара, их отправкой в сотни индивидуальных точек доставки – чаще всего по адресам проживания.

Для обслуживания этого расширяющегося сектора бизнеса для потребителя складские операции уже не могут ограничиваться лишь хранением коробок или паллет и их сортировкой при помощи погрузчиков в центре распределения: теперь они должны заниматься выполнением одного блока заказов, а для этого требуются совершенно иные методы складирования – оборудование, стеллажи, коробки и отдельные площадки для упаковки.

Большинству поставщиков традиционных услуг логистики третьей стороны (англ. *third party logistics/3PL*) сложно адаптироваться к новой бизнес-модели. Это предоставляет новые возможности для нетрадиционных распределительных компаний по созданию центров выполнения заказов электронной коммерции, в которых можно обрабатывать больший объем малых заказов, полученных через интернет-магазины. Не обремененные практикой традиционной деятельности новички могут открыть новую страницу и воспользоваться возможностями логистики по обслуживанию единичных заказов с эффективными бизнес-решениями по комплектованию и упаковке.

Такие технологии, как «Pick-to-Light» и «Pick-to-Voice» (которые еще не распространились в традиционной практике складирования), могут повысить эффективность деятельности, необходимой для экономического успеха центров исполнения электронных заказов.

Гигант электронной торговли «Amazon», воспользовавшись возможностями технологий и автоматизации, еще в марте 2012 г. за 775 млн долларов США приобрел робототехническую компанию «Kiva Systems» и теперь в своих гигантских центрах исполнения заказов (площадь некоторых из них превышает 100 тыс. квадратных метров) в США использует свыше 10 тыс. роботов «Kiva».

Будучи относительно новыми участниками рынка, ориентированными только на интернет-потребителей, компании «Amazon», «Alibaba», «JD.com» и многие другие не обременены расходами на кирпично-цементную инфраструктуру и связанными с нею накладными расходами и, следовательно, тратят на эксплуатацию гораздо меньше. Эти интернет-торговцы диктуют правила, предлагая потребителям бесплатную доставку на дом или в офис, не оставляя другим розничным торговцам иного выхода, кроме как предложить ту же услугу, а это означает множество новых логистических вызовов, не говоря уже о более высоких расходах на доставку по адресам.

Подробнее о революции сетевой экономики и других важных задачах цепочки поставок можно прочитать в новой книге Марка Миллара «Global Supply Chain Ecosystems».

Больше о самых последних трендах и развитии цепочки поставок – в новой книге Марка Миллара «Global Supply Chain Ecosystems», где он рассматривает несколько важных элементов экосистемы цепочки поставок, включая видимость, стойкость, устойчивость и сотрудничество.

Об авторе: Марк Миллар является автором книги «Global Supply Chain Ecosystems», заказанной и опубликованной «Kogan Page of London», где он подробно представляет практические идеи, как помочь компаниям получить выгоду, исходя из возможностей рынка, преодолеть трудности цепочки поставок и принимать более обоснованные бизнес-решения.

Признанный одним из самых талантливых презентаторов, оставляющим незабываемые впечатления, Марк Миллар провел более 350 докладов на корпоративных мероприятиях, международных конференциях в 23 странах.

Являясь приглашенным лектором в Гонконгском политехническом университете, Марк Миллар находится в двадцатке лучших специалистов цепочки поставок Китая, а также как один из «50 лучших азиатских влиятельных лиц в цепочках поставок и логистике» и в списке лучших в номинации «Pros-to-Know» в цепочке поставок.





# Proporcingas elektroninės prekybos augimas spartina daugiakanalės mažmeninės prekybos plėtrą



Mark Millar

Mark Millar yra knygos „Global Supply Chain Ecosystems“, sudarytos ir išleistos Londono „Kogan Page“ leidykloje, autorius.

Šioje knygoje jis pateikia detalių ir praktiškų pastebėjimų, kurie padeda įmonėms pasinaudoti rinkos galimybėmis, nugalėti su tiekimo grandine susijusius sunkumus ir imtis geriau pagrįstų verslo sprendimų. Pripažintas kaip mokantis sudominti kalbėtojas, paliekantis neišdildomą įspūdį, M. Millar yra vedęs daugiau kaip 350 paskaitų įmonių renginiuose ir pramonės konferencijose 23 pasaulio šalyse.

Būdamas kvietiniu Honkongo politechnikos universiteto dėstytoju, M. Millar yra patekęs į Kinijos tiekimo grandinės dvidešimtuką, tapo vienu iš penkiasdešimties daugiausiai Azijos tiekimo grandinei ir logistikai įtakos turinčių asmenų, o 2014 m. pateko tarp JAV pripažintų tiekimo grandinės profesionalų.

**Elektroninės prekybos bumo išvengė vos keletas į vartotoją orientuotų verslų – interneto technologijų platformos pažaibo pokyčius lemiančią ryšio galią, kad išmaniaisiais telefonais apsiginklavusios gentys galėtų kiek tik širdis geidžia pirkti internetu.**

Per keletą pastarųjų metų elektroninė prekyba tapo vienu iš svarbiausių daugiakanalės (angl. *Omni-Channel*) prekybos elementų. Vienas po kito dygstant tokiems pasauliniams gigantams kaip „Amazon“ ar „Alibaba“, skaitmeninė elektroninės prekybos revoliucija keičia vartotojų pirkimo įpročius bei lūkesčius, susijusius su aptarnavimo kokybe, pasirinkimo galimybėmis ir verte. Šios elektroninės prekybos karštinės varomoji jėga – beveik neribotos galimybės prisijungti prie interneto ir įsigyti išmanųjį telefoną, planšetę ar kitus panašius įrenginius už prieinamą kainą. Nemažiau prisideda ir besivystančiose ekonomikos auganti naujoji skaitmeninio pasaulio čiabuvių karta, kuri yra tvirtai pasiryžusi pirkti internetu iki pažaliavimo.

„eMarketer“ duomenimis, pasaulinė elektroninės prekybos rinka verslo vartotojui (angl. *Business to Consumer/B2C*) išaugo 20 % per metus, 2014 m. perkopė 1,5 trln. JAV dolerių, be to, visos prognozės tvirtina, kad augs ir toliau. Svarbu tai, kad besivystančiose Azijos regiono rinkose slypi daug didesnis tolesnio augimo potencialas nei Vakarų pasaulio išsivysčiusiose šalyse. Azijos ir Ramiojo vandenyno regiono rinka jau dabar užima daugiau nei trečdalį pasaulinės elektroninės prekybos rinkos ir planuojama, kad 2017 m. pasieks 1 trln. JAV dolerių. Vien Kinijos internetinė rinka 2020 m. turėtų pasiekti 1 trln. JAV dolerių.

Savo ruožtu naujasis daugiakanalės prekybos modelis daro įtaką kiekvienai tiekimo grandinės ekosistemos daliai: produkcijai, inventoriui, sandėliavimui, užsakymų įvykdymui, pasirinkimui, pakavimui, siuntimui, transportavimui, paskirstymui ir visiems svarbiausiems informacijos kanalams.

Elektroninės komercijos varomi didėjantys pirkimo internetu mastai keičia verslo vartotojų sampratą bei mėtė logistikos specialistams ir tiekimo grandinės ekosistemai daugybę iššūkių bei galimybių, kurios iš pagrindų keičia kiekvieną įmonių verslo modelio aspektą, jų pelningumą ir net ateitį.

## Daugiakanalės prekybos įtaka tiekimo grandinei ir logistikai

Internete gimusi revoliucija bando beveik kiekvieną senos geros mažmeninės prekybos tiekimo grandinės procesų aspektą, įskaitant sandėliavimą, prekių rinkimą, pakavimą ir išsiuntimą, užsakymo įvykdymą bei pristatymą. Taip pat kelia naujus klausimus, tokius kaip nemokamas siuntimas, galutinis pristatymas vartotojui, prekės grąžinimas ir tarpvalstybiniai sandoriai.

Į vartotojus orientuotą verslą aptarnaujančiuose sandėliuose dažniausiai tekdavo paimti dėžes (ar paletes) su didmeniniais užsakymais ir išsiųsti jas į mažmeninės prekybos vietas.

Dažnai į vieną sunkvežimį būdavo prikraunama šimtai įvairiausių prekių iš skirtingų tiekėjų, kurios keliaudavo į vieną parduotuvę ar prekybos centrą. Elektroninės prekybos atveju, kai interneto parduotuvė aptarnauja klientą, logistikos specialistams dažniausiai tenka pasirūpinti daugybės individualių užsakymų, kurių daugumą tesudaro viena ar dvi prekės, išsiuntinėjimu į šimtus individualių pristatymo taškų – dažniausiai gyvenamųjų adresų.

Norint aptarnauti šį besiplečiantį internetinės prekybos verslo vartotojų sektorių, sandėliavimo operacijos nebegali apsiriboti vien dėžių ir palečių saugojimu bei rūšavimu keltuvas paskirstymo centre; dabar jie turi išpildyti vieno vieneto užsakymus, o tam reikia kitokių sandėliavimo metodų – įrangos, lentynų, dėžių ir atskirų erdvių pakavimui.

Daugybei tradicinių trečiosios šalies logistikos (angl. *third party logistics/3PL*) paslaugų tiekėjų sunku prisitaikyti prie naujo verslo pasaulio. Tai reikią naujas galimybes netradicinėms platinimo bendrovėms įsisteigti elektroninės prekybos užsakymų išpildymo centrus, kuriuose būtų imanoma apdoroti didelį kiekį mažų užsakymų, pateiktų interneto parduotuvėms. Neribojami tradicinės veiklos praktikos, naujieji dalyviai gali atversti naują lapą ir susitelkti į logistikos galimybes aptarnauti pavienius užsakymus, renkantis veiksmingus parinkimo ir pakavimo verslo sprendimus.

Tokios technologijos kaip „Pick-to-Light“ ir „Pick-to-Voice“ (kurios dar nėra paplitusios tradicinėje sandėliavimo praktikoje) gali pagerinti veiklos efektyvumą, būtiną elektroninių užsakymų išpildymo centrų ekonominei sėkmei.

Nusprendusi pasinaudoti technologijų ir automatizavimo galimybėmis, 2012 m. kovą interneto elektroninės prekybos gigantė „Amazon“ už 775 mln. JAV dolerių nusipirko robotikos įmonę „Kiva Systems“ ir dabar savo milžiniškuose užsakymų išpildymo centruose (kai kurių iš jų plotas viršija 100 tūkst. kvadratinį metrų) JAV naudoja daugiau nei 10 tūkst. „Kiva“ robotų.

Būdami ganėtinai naujais rinkos dalyviais, vien į interneto vartotojus orientuoti prekybininkai – „Amazon“, „Alibaba“, „JD.com“ ir daugybė kitų – neaučia plytų ir cemento infrastruktūros svorio ir su tuo susijusių fiksuotų pridėtinų išlaidų, todėl eksploatavimui išleidžia daug mažiau. Šie interneto prekybininkai diktuoja taisykles, pasiūlydami vartotojams nemokamą pristatymą į namus ar biurą, todėl įprastiems mažmenininkams nelieka nieko kito, kaip pasiūlyti tą pačią paslaugą, o tai reikią daugybę naujų logistikos iššūkių, jau nekalbant apie didesnes išlaidas.

Daugiau apie elektroninės prekybos revoliuciją ir kitus svarbius tiekimo grandinės iššūkius galite pasiskaityti naujoje M. Millar knygoje „Global Supply Chain Ecosystems“.

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

# Безработица в мире будет расти и в 2016-м, и в 2017 году

**Несмотря на снижение уровня безработицы в некоторых развитых странах, новые аналитические данные показывают, что глобальный кризис занятости вряд ли закончится, особенно в странах с формирующимся рынком.**

Сохраняющийся высокий уровень безработицы в мире и хроническая незащищенная занятость во многих странах с формирующимся рынком и в развивающихся странах все еще оказывают сильное влияние на сферу труда, предупреждают авторы нового доклада МОТ\*.

Итоговый показатель уровня безработицы в 2015 году составил, по оценкам, 197,1 млн человек, и, согласно прогнозам, в 2016-м он возрастет на 2,3 млн и составит 199,4 млн. По данным доклада МОТ «Перспективы занятости и социальной защиты в мире: тенденции 2016» WorldEmploymentandSocialOutlook – Trends 2016 (WESO), численность безработных в мире, вероятно, увеличится в 2017 году еще на 1,1 млн человек.

«Значительное замедление экономического роста в экономиках с формирующимся рынком вкупе с резким снижением цен на сырьевые товары, в частности, на энергоносители, оказывает сильнейшее воздействие на сферу труда», – заявил Генеральный директор МОТ Гай Райдер (Guy Ryder).

«Многие работающие женщины и мужчины и в странах с формирующимся рынком и в развивающихся странах, а также все чаще в развитых странах, вынуждены соглашаться на низкооплачиваемую работу. И, несмотря на снижение

числа безработных в некоторых странах Евросоюза и в США, слишком многие все еще остаются без работы. Необходимо принять срочные меры для расширения возможностей достойного труда, иначе есть риск роста социальной напряженности», – добавил он.

В 2015 году безработица в мире составила 197,1 млн человек – на 27 млн больше, чем перед кризисом в 2007 году.

## Наибольшие потери несут страны с формирующимся рынком

В развитых странах уровень безработицы снизился с 7,1 % в 2014 году до 6,7 % в 2015-м. Однако в большинстве случаев эти позитивные изменения не сыграли существенной роли в сокращении дефицита рабочих мест, возникшего в результате глобального финансового кризиса.

Более того, сегодня ухудшились перспективы в области занятости в странах с формирующимся рынком и в развивающихся странах, особенно в Бразилии, Китае и странах-экспортерах нефти.

«Неустойчивая экономическая ситуация связана с волатильными потоками капитала, по-прежнему нестабильными финансовыми рынками и сокращением глобального спроса – факторами, которые продолжают оказывать влияние на предприятия, сдерживать инвестиции и процесс создания рабочих мест», – объяснил директор департамента исследований МОТ Раймонд Торрес (Raymond Torres).

«Кроме того, директивным органам необходимо уделять больше внимания укреплению политики в области занятости и борьбе с чрезмерным неравенством. Практика показывает, что реализация тщательно продуманных политических мер на рынке труда и в социальной сфере крайне важна для стимулирования экономического роста и борьбы с кризисом в сфере занятости, а сейчас, спустя почти восемь лет с начала глобального кризиса, необходимо немедленно укрепить этот политический подход», – добавил Р.Торрес.

Авторы доклада также с цифрами в руках показывают, что качество рабочих мест остается главной проблемой. Несмотря на снижение уровня бедности, наблюдается замедление темпов сокращения числа работающих бедных в развивающихся странах, а незащищенная занятость, в которую вовлечено почти 1,5 млрд человек, по-прежнему составляет более 46 % от общей численности занятых в мире.

Особенно широко распространена незащищенная занятость в странах с формирующимся рынком и в развивающихся странах. В этих странах в условиях незащищенной занятости трудится от половины до трех четвертей всех работников. Этот показатель достиг максимума в странах Южной Азии (74 %) и странах Африки к югу от Сахары (70 %).

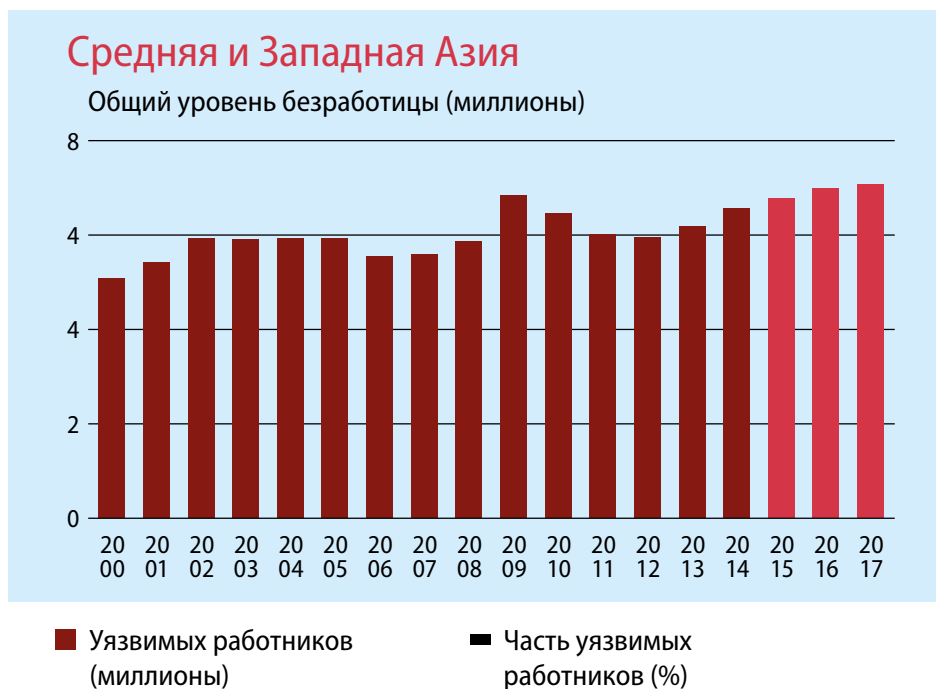
## Борьба с неформальной занятостью

Вместе с тем доклад показывает, что неформальная занятость как процентная доля от общей численности занятых вне сельского хозяйства превышает 50 % в половине стран с формирующимся рынком и развивающихся стран, по которым имеются сопоставимые данные. В каждой третьей такой стране в условиях неформальной занятости трудится более 65 % работников.

«Дефицит достойных рабочих мест приводит людей в неформальную занятость, для которой характерны низкая производительность труда, низкая заработная плата и отсутствие социальной защиты. Эту ситуацию нужно изменить. Незамедлительный и решительный ответ на глобальный вызов в сфере занятости имеет решающее значение для успешной реализации недавно принятой ООН Программы устойчивого развития до 2030 года», – подытожил Г. Райдер.

## Отрицательное влияние из-за падения цен на нефть и замедления экономики Российской Федерации

Учитывая зависимость Восточной Европы и Средней и Западной Азии от нефти, падение цен на нее заметно отразилось на некоторых





■ Работающих бедных: <чем 3,10 паритету покупательной способности в сутки в долларах США (миллионы)

■ Работающих бедных как часть общей безработицы (%)

странах этого региона. В 2015 г. замедление экономики Российской Федерации составило 3,8 %. Следуя за падением цен на нефть, снизилась и ВВП Азербайджана (доля нефтяной промышленности составляет 50 % ВВП). Во второй половине 2015 г. добыча и экспорт нефти сократились, подобные тенденции ожидаются и в 2016 г. С другой стороны, странам, импортирующим нефть – Армении, Беларуси, Грузии, Киргизии, Молдове и Таджикистану, падение цен было только на руку. Однако это не компенсировало последствий рецессии в Российской Федерации, поскольку большинство этих стран зависят от российского экспорта и денежных переводов. Между тем геополитическая напряженность в регионе имела негативные последствия для стран субрегиона (МВФ 2014 и 2015).

К примеру, в 2014 г. экономика Украины упала на 6,8 %, а в 2015-м – примерно на 10 %. Это коснулось и нескольких других стран этого региона. Учитывая количество работающих в Российской Федерации мигрантов (почти 4 млн), значительно сократившийся ВВП страны повлиял и на денежные переводы в другие страны этого региона. Денежные переводы в Восточную Европу и Среднюю Азию в 2014 г. сократились на 6,3 %, а в 2015 г. – примерно на 12,7 %. Особенно это отразилось на странах Средней Азии (Всемирный банк, 2015).

Так, в 2014 г. денежные переводы в Армению снизились на 11 %, в Таджикистан – на 8 %, на Украину – на 27 %, в Узбекистан – на 16 %. В нескольких странах региона денежные переводы составляют достаточно большую часть ВВП. В действительности Армения и Таджикистан – одни из самых зависимых от денежных переводов стран в мире: в Армении они составляют 21 % ВВП, а в Таджикистане – 49 % ВВП.

### Условия рынка труда Восточной Европы улучшаются, однако перспективы не столь оптимистичны

Уровень безработицы, падавший в Восточной Европе в течение нескольких лет подряд, в 2014 г. опустился до 6,8 %. Поскольку по сравнению с прошлым десятилетием прогнозируется замедление роста ВВП, есть мнение, что эта позитивная тенденция продлится еще всего пару лет. По этой причине прогнозируют, что

уровень безработицы региона 2015 года, выросший до 6,9 %, сохранится вполне стабильным.

Обобщенные данные скрывают огромную гетерогенность во всех странах. Уровень безработицы и далее будет падать во всех странах Восточной Европы, входящих в Евросоюз, особенно в Чехии, Польше и Словакии. Однако в Российской Федерации и соседних странах, которые тянет вниз российская рецессия, скажем, в Беларуси, уровень безработицы обещает расти до самого 2017 года. Полагают, в 2015 г. уровень безработицы в регионе сократился на 0,5 %, а в 2016 и 2017 гг. снизится соответственно еще на 0,7 % и 0,6 %.

### Замедление роста Китая и падение цен на товары осложнило развитие региона

На экономику Азиатско-Тихоокеанского региона оказал воздействие более слабый по сравнению с ожидавшимся рост Китая (который составляет почти 40 % всей производственной мощности региона) и упавшие цены, непропорционально влияющие на экспортеров региона. Хотя отношения окружающих стран с Китаем далеко не однородны, а воздействие и уровень уязвимости сильно различаются, Китай все-таки оказывает значительное влияние на развитие региона.

В 2015 г. экономический рост Китая впервые за два десятилетия упал ниже 7 % (до 6,8 %). Хотя Китай поощряет инвестиции в высокотехнологичное производство и продолжает концентрировать внимание на услуги и сектор с высокой добавленной стоимостью. Перед страной и ее торговыми партнерами, особенно странами АСЕАН, откроются новые возможности.

Китайская инициатива Нового шелкового пути (англ. One Belt, One Road) – возродить торговые маршруты Шелкового пути – поможет быстрее смягчить потери от сокращения числа рабочих мест в строительном секторе Китая, тем самым повысится спрос на сырье и создадутся новые рабочие места в регионе.

Однако меньший спрос на сырье отразится на спросе на экспорт многих основных региональных торговых партнеров Китая. Это соответственно повлияет на число рабочих мест во всем регионе, включая Австралию, Индонезию и Монголию – показатели роста всех этих стран в 2015 г. падали. Страны с меньшей зависимо-

стью от сырьевого сектора, например, Таиланд и Вьетнам, могут и далее радоваться росту. Однако общий рост региона в 2014–2015 гг. снизился от 5,5 % до 5,3 % и стал значительно меньше, чем среднегодовой показатель 2010–2014 годов в 5,6 %.

Главная забота, говоря об экономических, социальных перспективах региона и занятости его населения в 2016 г., – насколько основные экспортеры региона сумеют компенсировать снизившийся спрос на экспорт из Китая. Страны с формирующимся рынком и развивающиеся страны в Азиатско-Тихоокеанском регионе также должны столкнуться с оттоком капитала и колебаниями на финансовом рынке. Это может уменьшить прямые зарубежные инвестиции и ужесточить финансовые условия региона, поэтому создавать и развивать бизнес будет сложнее. Намечающийся дальнейший рост стоимости доллара США также может создать неблагоприятные условия торговли для экспортеров, таких как Индия, и представляет проблемы для компаний Азиатско-Тихоокеанского региона, имеющих большие долги перед зарубежьем.

### Рост ВВП в странах Европы несколько оживает, однако влияние стран с формирующимся рынком в 2016 г. представляет риск

Северная, Южная и Западная Европа продолжают медленно выбираться из кризиса мировой задолженности и государственных долгов. Экономика региона в 2015 г. должна была расти на 1,6 %, в 2014 г. – на 1,3 %, а в 2013 г. – на 0,2 %. Кстати, большинство государств, которые в 2012–2014 гг. декларировали нулевой или отрицательный рост, наконец должны показать положительные показатели роста ВВП в 2015 г. Поговаривают о Кипре (1,2 %), Италии (0,9 %), Португалии (1,6 %), Словении (2,6 %) и Испании (3,1 %). Положительные экономические показатели последнего периода широко обоснованы возросшим потреблением, экспортом и макроэкономическими показателями, особенно количественным поощрением из Европейского Центробанка (Еврокомиссия, 2015).

Несмотря на то, что почти 65 % торговли региона ведется с другими странами региона, Северная, Южная и Западная Европа тесно связаны с Китаем и другими странами формирующегося рынка, т.к. почти четверть регионального экспорта, большую часть которого составляет Китай, направляется в страны с формирующейся экономикой. МВФ недавно привел мысль, что из-за замедления формирующихся рынков 1,5%-ый спад ощутит и еврозона, а Германия останется особенно уязвимой (МВФ, 2014). Таким образом, экономические показатели стран с формирующимся рынком в 2016–2017 гг., вне всяких сомнений, будут формировать экономические перспективы всего региона. Однако экономические мощности США должны помочь смягчить некоторые угрозы, представляемые формирующимися рынками. ■

Подготовлено по информации МОТ, Женева, <http://www.ilo.org/>



# Bedarbystė pasaulyje 2016 ir 2017 metais didės

**Nepaisant to, kad kai kuriose išsivysčiusiose šalyse nedarbo lygis krenta, nauja analizė rodo, kad pasaulinė darbo krizė dar nesibaigia, ypač besiformuojančios ekonomikos šalyse.**

**Pasak Tarptautinės darbo organizacijos (TDO), didelis nedarbo lygis ir ypač įvairioms ekonominėms bei socialinėms sąlygoms jautrus darbas daugelyje besiformuojančios ekonomikos ir besivystančių šalių vis dar palieka giliai žymę dirbančio pasaulio statistikoje.**

2015 m. nedarbo rodiklis buvo 197,1 mln., o 2016 m. jis turėtų išaugti 2,3 mln. ir pasiekti 199,4 mln. žmonių. Pasak TDO „Visuotinio užimtumo ir socialinės apsaugos perspektyvų 2016 metams apžvalgos“ (VUSPA) (angl. „World Employment and Social Outlook – Trends 2016“), 2017 m. prie bendrosios statistikos prisidės dar 1,1 mln. bedarbių.

„Žymus besiformuojančių ekonomikų sulėtėjimas ir aštrus prekių kainų nuosmukis turi didžiulės įtakos dirbančiam pasauliui, – sako TDO generalinis direktorius Guy Ryder. – Tiek besiformuojančios ekonomikos, tiek besivystančiose šalyse daugybė dirbančių vyrų ir moterų turi imtis mažai apmokamo darbo. Ši tendencija juntama ir išsivysčiusiose šalyse. Nepaisant sumažėjusių nedarbo rodiklių kai kuriose ES šalyse ir JAV, daugybė žmonių vis dar neturi darbo. Mums reikia skubiai didinti tinkamo darbo galimybes, kitaip pajusime augančią socialinę įtampą.“

2015 m. bendras nedarbo rodiklis buvo 197,1 mln. – 27 mln. daugiau nei prieš krizę 2007 m.

## Besiformuojančios ekonomikos šalims – didžiausias smūgis

Išsivysčiusiose šalyse nedarbo lygis sumažėjo nuo 7,1 % 2014 m. iki 6,7 % 2015 m. Tačiau daugeliu atvejų šio pagerėjimo nepakako dėl pasaulinės finansų krizės atsiradusio darbų trūkumo sumažinimui. Dar daugiau – užimtumo perspektyvos besiformuojančios ekonomikos ir besivystančiose šalyse dar labiau sumažėjo ir tai ypač jaučiama Brazilijoje, Kinijoje bei naftos gavyba užsiimančiose šalyse.

„Nestabili ekonominė aplinka, susijusi su lakiais kapitalo sraultais, vis dar prastai funkcionuojančiomis rinkomis ir pasaulinės paklausos trūkumu, vis dar neigiamai veikia įmones, investicijas ir darbo vietų kūrimą, – kalbėjo TDO Tyrimų skyriaus direktorius Raymond Torres. – Be to, įstatymų leidėjai turėtų labiau susikoncentruoti į užimtumo politiką ir spręsti pernelyg didelę nelygybės problemą. Daugybė įrodymų teigia, kad gerai suderinta darbo rinka ir socialinė politika yra gyvybiškai svarbios ekonomikos

augimui ir sprendžiant užimtumo krizės problemas, o po beveik aštuonerių metų nuo pasaulinės krizės pradžios tos politikos stiprinimas yra ypač svarbus.“

VUSPA autoriai taip pat pastebėjo, kad darbo kokybė vis dar tebėra vienas didžiausių iššūkių. Nors skurdo rodikliai ir mažėjo, skurstančių dirbančiųjų skaičiaus besiformuojančios ekonomikos šalyse mažėjimas taip pat sulėtėjo, o pažeidžiamų darbuotojų skaičius tebesudaro 46 % darbo jėgos visame pasaulyje ir vienaip ar kitaip daro įtaką beveik 1,5 mlrd. žmonių.

Pažeidžiamų darbuotojų yra ypač daug besiformuojančios ekonomikos ir besivystančiose šalyse – jie sudaro nuo trečdalyo iki pusės visos tų šalių dirbančios populiacijos, didžiausi rodikliai priklauso Pietų Azijai (74 %) ir į pietus nuo Sacharos esančioms Afrikos šalims (70 %).

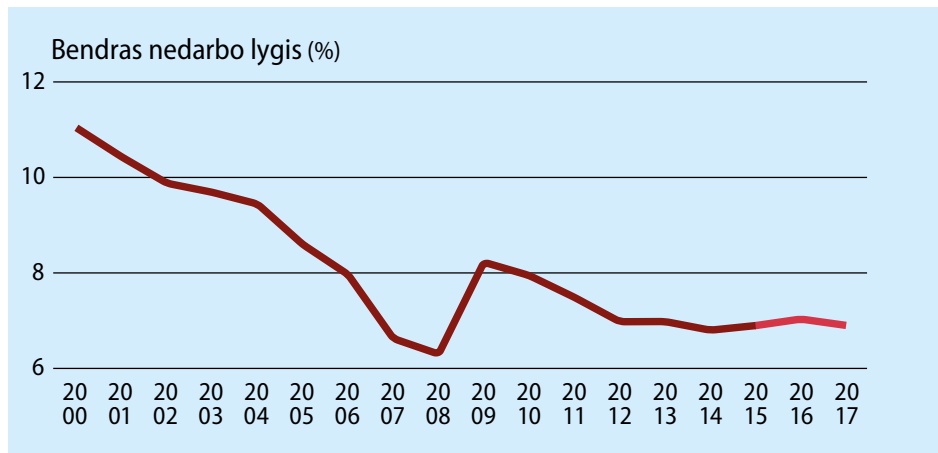
## Kova su nelegalaus darbo problema

Ataskaita rodo, kad nelegalus darbas (kaip dalis su žemes ukiu nesusijusios veiklos) pusėje besiformuojančios ekonomikos ir besivystančių šalių viršija 50 %. Trečdalyje minimų šalių šis rodiklis viršija 65 %.

„Dėl tinkamo darbo trūkumo žmonėms tenka imtis nelegalaus darbo, kuris paprastai yra nedidelio produktyvumo, menkai apmokamas ir nesuteikia jokių socialinių garantijų. Tai turi keistis. Skubi ir aktyvi reakcija į pasaulinį darbo problemos mastą yra raktas į sėkmingą Jungtinių Tautų naujai priimtos „Darna vystymosi darbotvarkės iki 2030 m.“ vykdymą“, – kalbėjo G. Ryder.

## Neigiama įtaka dėl krentančių naftos kainų ir Rusijos Federacijos ekonomikos sulėtėjimo

Turint omenyje Rytų Europos ir Vidurio bei Vakarų Azijos priklausomybę nuo naftos, jos kainų kritimas smarkiai atsiliepė kai kurioms šio regiono šalims. 2015 m. Rusijos Federacijos



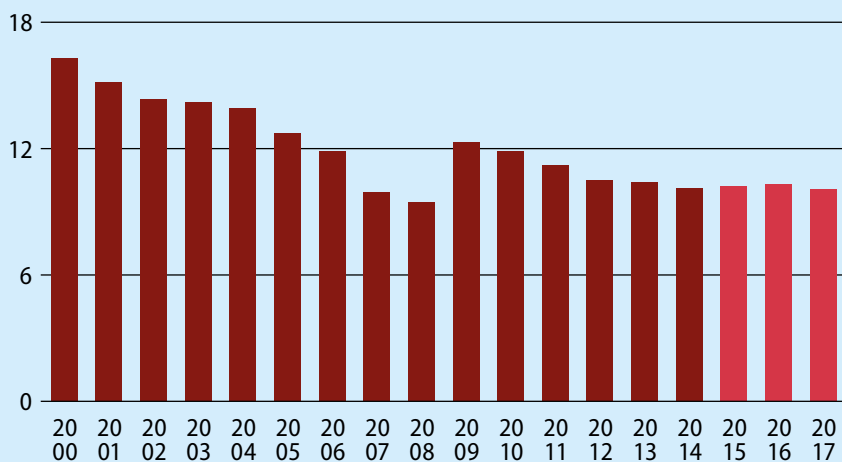
■ Dirbantys skurstantieji:  
< nei 3,10 perkamosios galios pariteto  
per dieną JAV doleriais (milijonai)

■ Dirbantys skurstantieji  
kaip bendrojo nedarbo  
lygio dalis (%)



## Rytų Europa

Bendras nedarbo lygis (milijonais)



■ Pažeidžiamų darbuotojų (milijonais)

■ Pažeidžiamų darbuotojų dalis (%)

ekonomika sulėtėjo 3,8 %. Panašiai sekdamas kritusiomis naftos kainomis smuko ir Azerbaidžano BVP (naftos pramonė sudaro 50 % BVP). 2015 m. antroje pusėje naftos gavyba ir eksportas sumažėjo, panašią tendenciją laukiama ir 2016 m. Kita vertus, naftą importuojančioms šalims – Armėnijai, Baltarusijai, Gruzijai, Kirgizijai, Moldovai ir Tadžikijai – žemesnės kainos buvo tik į naudą. Tačiau tai nekompensavo Rusijos Federacijos recesijos padarinių, kadangi daugelis šių šalių priklauso nuo Rusijos eksporto ir piniginių perlaidų. Tuo metu geopolitinė įtampa regione turėjo negatyvių pasekmių subregiono šalims (TVF 2014 ir 2015).

Pavyzdžiui, 2014 m. Ukrainos ekonomika patyrė 6,8 %, o 2015 – apie 10 % nuosmukį. Tai palietė ir keletą kitų šio regiono šalių. Turint omenyje Rusijos Federacijoje dirbančių migrantų skaičių (beveik 4 mln.), ryškiai sumažėjęs šalies BVP neišvengiamai paveikė ir pinigų perlaidas į kitas šio regiono šalis. Pinigų perlaidos į Rytų Europą ir Vidurio Aziją 2014 m. krito 6,3 %, o 2015 m. – apie 12,7 %. Tai ypatingai atsiliepė Vidurio Azijos šalims (Pasaulio bankas, 2015).

Pavyzdžiui, 2014 m. pinigų perlaidos į Armėniją sumažėjo 11 %, į Tadžikiją – 8 %, į Ukrainą – 27 %, į Uzbekistaną – 16 %. Keliose regiono šalyse pinigų perlaidos sudaro gana didelę dalį BVP. Iš tiesų Armėnija ir Tadžikija yra vienos labiausiai nuo pinigų perlaidų priklausančių šalių pasaulyje: Armėnijoje jos sudaro 21 % BVP, o Tadžikijoje – 49 % BVP.

### Rytų Europos darbo rinkos sąlygos gerėja, tačiau perspektyvos ne tokios optimistiškos

Kelerius metus iš eilės Rytų Europoje kritęs nedarbo lygis 2014 m. nusileido iki 6,8 %. Kadangi, palyginti su praėjusiu dešimtmečiu, prognozuojamas

BVP augimo sulėtėjimas, manoma, kad ši pozityvi tendencija tęsis dar porą metų. Dėl šios priežasties prognozuojama, kad 2015 m. iki 6,9 % padidėjęs regiono nedarbo lygis ir po to išliks gana stabilus.

Apibendrinti duomenys slepia didžiulį heterogeniškumą visose šalyse. Nedarbo lygis ir toliau kris beveik visose Europos Sąjungai priklausančiose Rytų Europos šalyse, ypač Čekijoje, Lenkijoje ir Slovakijoje. Tačiau Rusijos Federacijoje ir kaimyninėse šalyse, kurias tempia žemyn Rusijos recesija, pavyzdžiui, Baltarusijoje nedarbo lygis žada didėti iki pat 2017 m. Manoma, kad 2015 m. nedarbo lygis regione sumažėjo 0,5 %, o 2016 m. ir 2017 m. kris atitinkamai dar 0,7 % ir 0,6 %.

### Sulėtėjęs Kinijos augimas ir prekių kainų nuosmukis apunkino regiono plėtrą

Azijos ir Ramiojo vandenyno regiono ekonomiką paveikė silpnėjęs nei tikėtasi Kinijos (kuri sudaro beveik 40 % viso regiono bendro gamybinio pajėgumo) augimas ir sumažėjusios kainos, neproporcingai veikiančios regiono eksportuotojus. Nors aplinkinių šalių santykis su Kinija yra toli gražu ne vienmatis, o poveikis ir pažeidžiamumo lygis yra labai skirtingi, Kinija vis dėlto turi didelę įtaką regiono vystymuisi.

2015 m. Kinijos ekonominis augimas pirmą kartą per du dešimtmečius smuktelėjo žemiau 7 % (iki 6,8 %). Nors Kinija skatina investicijas į daug technologijų naudojančią gamybą ir toliau telkia savo dėmesį į paslaugas bei didesnę pridėtinės vertės sektorius, šaliai ir jos prekybos partneriams, ypač ASEAN šalims, atsivers naujos galimybės.

Kinijos Naujojo šilko kelio (angl. *One Belt, One Road*) iniciatyva atkurti Šilko kelio prekybos kelius greičiausiai padės sušvelninti darbo vietų mažėjimą Kinijos statybų sektoriuje, tuo pačiu

padidins žaliavų paklausą ir sukurs naujų darbo vietų regione.

Tačiau mažesnė žaliavų paklausa atsilieps eksporto paklausai daugeliui Kinijos pagrindinių regioninių prekybos partnerių. Tai atitinkamai turės įtakos darbo vietų skaičiui visame regione, įskaitant Australiją, Indoneziją ir Mongoliją – visų jų augimo rodikliai 2015 m. krito. Šalys, kurios nėra tokios priklausomos nuo žaliavų sektoriaus, pavyzdžiui, Tailandas bei Vietnamas ir toliau gali džiaugtis augimu. Tačiau bendras regiono augimas 2014–2015 m. sumažėjo nuo 5,5 % iki 5,3 % ir yra gerokai mažesnis nei 5,6 % metinis vidurkis 2010–2014 m.

Pagrindinis rūpestis, kalbant apie regiono ekonomines, užimtumo bei socialines perspektyvas 2016 m., – kaip pagrindiniai regiono eksportuotojai sugebės kompensuoti sumažėjusią eksporto paklausą iš Kinijos. Besiformuojančios ekonomikos ir besivystančios šalys Azijoje ir Ramiojo vandenyno regione taip pat turėtų susidurti su kapitalo nutekėjimu bei svyravimais finansų rinkoje. Tai gali sumažinti tiesiogines užsienio investicijas ir sugriežtinti regiono finansines sąlygas, todėl kurti ir plėsti verslą bus sunkiau. Numatomas tolesnis JAV dolerio vertės kilimas taip pat gali sudaryti nepalankias prekybos sąlygas eksportuotojams, tokiems kaip Indija, ir kelia ypač dideles problemas Azijos ir Ramiojo vandenyno regionų įmonėms, turinčioms didelių skolų užsieniui.

### BVP augimas Europos šalyse šiek tiek atsigauja, tačiau besiformuojančios ekonomikos šalių poveikis 2016 m. kelia riziką

Šiaurės, Pietų bei Vakarų Europa ir toliau lėtai brenda iš pasaulinės bei valstybių skolos krizės. Regiono ekonomika 2015 m. turėjo kilti 1,6 %, 2014 m. – 1,3 %, o 2013 m. – 0,2 %. Beje, daugelis valstybių, 2012–2014 m. deklaravusių nulį arba neigiamą augimą, pagaliau turėtų parodyti teigiamus 2015 m. BVP augimo rodiklius. Kalbama apie Kiprą (1,2 %), Italiją (0,9 %), Portugaliją (1,6 %), Slovėniją (2,6 %) ir Ispaniją (3,1 %). Pastarojo laikotarpio teigiami ekonominiai rodikliai yra plačiai pagrįsti išaugusio vartojimo, eksporto ir makroekonominėmis korekcijomis, ypač kiekybinio skatinimo iš Europos Centrinio Banko (Europos komisija, 2015).

Nepaisant to, kad beveik 65 % regiono prekybos vyksta su kitomis regiono šalimis, Šiaurės, Pietų ir Vakarų Europa yra tampriai susijusi su Kinija bei kitomis besiformuojančiomis rinkomis, beveik ketvirčiui regiono eksporto, kurio didelę dalį sudaro Kinija, keliaujant į besiformuojančios ekonomikos šalis. TVF neseniai pateikė mintį, kad dėl sulėtėjusio besiformuojančių rinkų 1,5 % nuosmukį pajustų ir euro zona, o Vokietija liktų ypač pažeidžiama (TVF, 2014). Taigi 2016–2017 m. besiformuojančių rinkų ekonominiai rodikliai neabejotinai formuos viso regiono ekonomines perspektyvas. Tačiau JAV ekonomikos pajėgumai turėtų padėti sušvelninti kai kurias besiformuojančių rinkų keliamas grėsmes. ■

Parengta pagal TDO informaciją, Ženeva.  
<http://www.ilo.org/>

## «Logitrans 2015» усиливает свою роль

Ютта Сейц

- Более 15 000 посетителей из 54 стран
- 220 участников, представляющих 22 страны
- Важнейшее мероприятие – конференция «PeriLog»

Логистика – это двигатель роста, несущий благо в самые далекие края. Особую важность логистики в цепочке поставок еще раз подтвердила девятая международная выставка транспорта и логистики «Logitrans».

Сегодняшняя политическая ситуация в мире бросает вызов всему сектору. Организаторы «Logitrans» – генеральный директор компании «EKO Fuarcilik» Илькер Алтун и заместитель гендиректора «Messe München» Герхард Герритцен оба согласились: «Сам факт, что, несмотря на некоторые обстоятельства, на «Logitrans 2015» собралось так много участников и посетителей, подчеркивает роль Стамбула как места, которое не ограничивают границы Турции».

Госсекретарь федерального министерства транспорта и цифровой инфраструктуры Германии Райнер Бомба прибыл в Турцию, чтобы непосредственно ознакомиться с выставкой «Logitrans» и сформировать собственное мнение о развиваемой в стране логистике. Он отметил: «Турция как мост с Азией и Германией, как транспортный узел в Европе создаёт идеальные условия для германо-турецкого сотрудничества в области логистики. Я посетил многих участников выставки и провел еще больше бесед, из которых у меня сложилась картина уже превосходно функционирующего сотрудничества наших стран».

Протягиваемые мосты, устанавливаемые новые контакты и прокладываемая дорога для нового бизнеса – это были основные темы трех дней работы выставки. На ней свою деятельность представили 220 участников, представляющих 22 страны, поинтересоваться производимой продукцией и оказываемыми услугами прибыли 15 000 участников из 54 стран.



«Logitrans» стала важной выставкой предпринимательства.

На выставке, которая привлекла на 10 % больше участников, чем в 2014 году, прошла и чрезвычайно интенсивная программа дополнительных мероприятий. Одним из основных была конференция «PeriLog», впервые прошедшая на выставке «Logitrans».

В прошлом году Турция экспортировала 3,5 млн тонн свежих продуктов, 17 % которых отправились на Средний Восток. «Стамбул уже давно укреплял свои позиции как транспортного узла скоропортящихся продуктов и логистической цепи температурно-контролируемых поставок», – подчеркнул Филиз Хатипоглу, руководитель логистики расположенной в Стамбуле компании «Yuglog», пояснив, почему премьера «PeriLog» была приурочена именно к выставке «Logitrans». Кроме особых больших вызовов, возникающих в этой сфере логистики, на других форумах программы обсуждались и инфраструктурные проекты, и континентальное сообщение. ■

Следующая международная выставка транспорта и логистики «Logitrans» пройдет в Стамбуле 16–18 ноября 2016 г.

# „Logitrans 2015“ stiprina savo vaidmenį

Jutta Seitz

- Daugiau nei 15 000 lankytojų iš 54 šalių
- 220 dalyvių, atstovaujančių 22 šalis
- Svarbiausias renginys – „PeriLog“ konferencija

Logistika – tai augimo variklis, nešantis gerovę į tolimesnius kraštus. Ypač svarbią logistikos svarbą tiekimo grandinėse dar kartą patvirtino devintoji tarptautinė transporto ir logistikos paroda „Logitrans“.

Dabartinė pasaulio politinė situacija kelia ypatingai didelius iššūkius visam sektoriui. „Logitrans“ organizatorių „EKO Fuarcilik“ generalinis direktorius Ilker Altun ir „Messe München“ generalinio direktoriaus pavaduotojas Gerhard Gerritzen abu sutiko: „Pats faktas, kad, nepaisant tam tikrų aplinkybių, į „Logitrans 2015“ susirinko tiek daug dalyvių ir lankytojų, pabrėžia Stambulo kaip vietos, kurios neriboja Turkijos sienos, vaidmenį.“

Vokietijos federalinės transporto ir skaitmeninės infrastruktūros ministerijos valstybės sekretorius Rainer Bomba, nuvykęs į Turkiją iš arti susipažinti su „Logitrans“ paroda ir susidaryti asmeninės nuomonės apie šalyje vystomą logistiką, pabrėžė: „Turkija, kaip tiltas su Azija ir Vokietija, kaip transporto mazgas Europoje, sudaro idealias sąlygas Vokietijos ir Turkijos bendradarbiavimui logistikos srityje. Aplankiau daug parodos dalyvių ir turėjau dar daugiau pokalbių, kuriuose susidariau bendrą jau puikiai funkcionuojančio mūsų šalių bendradarbiavimo vaizdą.“

Tiesiami tiltai, nauji ryšiai ir skinamas kelias naujam verslui – tai buvo pagrindinės trijų dienų parodos temos. Parodoje savo veiklą pristatė 220 dalyvių, atstovaujančių 22 šalis, gaminama produkcija ir teikiamomis paslaugomis pasidomėti atvyko 15 000 lankytojų iš 54 šalių.

„Logitrans“ tapo svarbia verslo muge.



Parodoje, pritraukusioje 10 proc. daugiau lankytojų nei 2014 m., vyko itin intensyvi papildomų renginių programa. Vienas iš svarbiausių buvo „PeriLog“ konferencija, „Logitrans“ parodoje vykusį pirmą kartą.

Praėjusiais metais Turkija eksportavo 3,5 mln. tonų šviežių produktų, kurių 17 proc. iškeliavo į Viduriniuosius Rytus. „Stambulas jau seniai stiprino savo kaip greitai gendančių produktų transporto mazgo ir kontroliuojamos temperatūros tiekimo grandinės logistikos pozicijas“, – kalbėjo Filiz Hatipoglu, Stambule įsikūrusios „Yuglog“ įmonės logistikos vadovas, paaiškindamas, kodėl „PeriLog“ premjera buvo numatyta būtent „Logitrans“ parodoje. Be ypatingai didelių šioje logistikos sferoje kylančių iššūkių, kituose programos forumuose buvo aptariami ir infrastruktūros projektai bei žemyninis susisiekimas.

Kita tarptautinė transporto ir logistikos paroda „Logitrans“ vyks Stambule 2016 m. lapkričio 16–18 d.





## ХОРОШАЯ МУЗЫКА – ДЛЯ ХОРОШИХ ЛЮДЕЙ



В первую неделю июня в литовском портовом городе Клайпеде, как и ежегодно, вновь прогремит клайпедский джазовый фестиваль «Pilies». В этом году – уже в 22-й раз. Это уникальное, массовое, бесплатное, длящееся несколько дней мероприятие привлекает все больше поклонников джаза не только из Литвы, но и из зарубежья, а также исполнителей с мировым именем, ярчайших звезд джаза.

Инициатор и родоначальник фестиваля Витаутас Грубляускас, профессиональный музыкант, ныне уже второй срок полномочий успешно исполняющий обязанности мэра Клайпеды, передал заботы по организации фестиваля клайпедской джазовой ассоциации «Pilies», президентом которой избрана Инга Грубляускаене. Эту семью, воспитывающую пятерых детей, клайпедчане называют отцом и матерью джаза.

Международный бизнес-журнал JŪRA MOPE SEA, будучи постоянным информационным спонсором джазового фестиваля, много лет принимает участие в этом зажигательном мероприятии и следит за его ростом. О взаимоотношениях джаза и бизнеса мы беседуем с гостьей журнала, президентом клайпедской джазовой ассоциации «Pilies» Ингой ГРУБЛЯУСКЕНЕ.

### Лозунг фестиваля: «Хорошая музыка – хорошим людям». Кто эти хорошие люди?

Не знаю, кто такие плохие люди, или, по крайней мере, не встречала их на клайпедском джазовом фестивале «Pilies». Несколько лет назад в Клайпедском университете состоялась открытая дискуссия докторов социологических наук. Они вывесили две фотографии, на которых были запечатлены группы зрителей джазового фестиваля «Pilies» и другого массового мероприятия. От участников дискуссии требовалось взглянуть в лица людей и определить, какие зрители с какого мероприятия. Все безошибочно идентифицировали слушателей джазового фестиваля. Мы никогда раньше об этом не задумывались, но действительно все без исключения лица зрителей джазового фестиваля, вероятно, очарованные уникальным духом фестиваля и хорошей музыкой, лучатся добротой.

Наш журнал уже несколько лет осуществляет проект «Синергия бизнеса, науки и искусства», поощряя бизнес быть социально ответственным, вносить вклад в духовное воспитание общества. Это сочетание какое-то время звучало для предпринимателей необычно, однако проект работает. На вашем фестивале несколько последних лет чувствуется сильная синергия джаза и бизнеса. В прошлом году международная конференция «Новый шелковый путь – надежное соединение между Европой и Азией» после интенсивного дискуссионного дня in cogroge перебралась на бушующую джазом площадь на Круизном терминале. Что такая синергия дает фестивалю?





Фестиваль всегда придерживался одного основного принципа – он должен быть бесплатным. А оставаться бесплатным фестивалем, доступным всем людям без исключения, и при этом с каждым годом повышать планку качества невозможно без сильной синергии джаза и бизнеса.

Эта синергия также дарит слушателям фестиваля и уникальную возможность познать малознакомые культуры. Дело в том, что представители каждого государства, приезжающие на те или иные бизнес-мероприятия, проходящие в Клайпеде в это время, стремятся не только найти новых деловых партнеров или возможности расширения бизнеса, но и подарить зрителям фестиваля частицу культуры своей страны.

Благодаря сильной синергии джаза и бизнеса фестиваль с каждым годом становится и все более весомой и крупной платформой, соединяющей между собой разные сферы искусства, социальной жизни, спорта и бизнеса, ежегодно в первый уик-энд июня созывающей в Клайпеду из разных мест мира все большее число людей с разными взглядами, увлечениями и жизненными целями.

### А что он дает бизнесу?

Не сомневаюсь, что слова «джаз» и «успешный бизнес» неотделимы. Ведь джаз – это непрекращающаяся импровизация, без которой невозможен и любой успешный бизнес.

Также, пожалуй, ни для кого не секрет, что музыка разрушает границы, ну, а пронизанный хорошей музыкой клайпедский джазовый фестиваль «Pilies» превращает в партнеров даже ярых конкурентов и примиряет самых злейших врагов.

Наряду с этим могу утверждать, что каждый бизнес, вносящий вклад в развитие культуры, накапливает богатство и для себя. Правда, не финансовое, а духовное. Ведь культура, особенно музыка, создаваемая ею добавленная стоимость делает мир для каждого человека красивее и лучше.

### Какая форма синергии джаза и бизнеса в этом году порадует или удивит участников и поклонников фестиваля?

Наверное, неслучайно в июне родился не только омываемый морем джазовый фестиваль, но возникла и дирекция Клайпедского государственного морского порта, которая в этом году отмечает 25-летие своей деятельности. Могу пообещать, что в этом году синергия фестиваля и дирекции порта будет воистину мощной. Однако всех деталей сегодня раскрывать пока не хочется.

В этом году в Клайпеде состоится и традиционное мероприятие, организуемое Клайпедской торгово-промышленной и ремесленной палатой и действующей при ней сети европейских предприятий «Бизнес. Гольф. Джаз 2016», также уже ставшее неотъемлемой частью фестиваля.

Меценатство искусства и науки известно со времен Римской империи, когда в I веке до н.э римский политический деятель, советник и соратник императора Октавиана Августа Гай Цильний Меценат большую часть своего состояния отдал на поддержание культуры, просвещения и искусств. В гимне студенчества «Гаудеамус», который по латыни был записан в 1276 году, звучат слова благодарности к милости меценатов. Какая мелодия в этом году прозвучит в честь меценатов клайпедского джазового фестиваля «Pilies» и кто они?

Фестиваль, родившийся более двух десятилетий назад, сегодня может смело похвастать своими верными друзьями и соратниками. Это дирекция Клайпедского государственного морского порта, крупнейшие портовые компании - «Klaipėdos konteinerių terminalas», «Vakarų laivų gamykla», KLASCO, «Klaipėdos nafta», «Klaipėdos smeltė», «Bega», «DFDS Seaways», концерн SBA, банк DNB, компания «Švyturys-Utenos alus» и еще многие-многие другие.

Для всех для них прозвучит самая главная мелодия фестиваля: громко и единодушно скандируемое многотысячной толпой зрителей «Спа-си-бо!» за их бесценный подарок – хорошую музыку.

Благодарим за беседу. Пусть для хороших людей всегда звучит хорошая музыка!



# GERA MUZIKA – GERIEMS ŽMONĖMS



Pirmąją birželio savaitę Lietuvos uostamiestyje Klaipėdoje, kaip ir kasmet, vėl skambės Klaipėdos pilies džiazo festivalis. Šiomet jau 22-asis. Šis unikalus, kelias dienas vykstantis masinis, nemokamas renginys vis daugiau pritraukia ne tik iš Lietuvos ir užsienio šalių plūstančius džiazo gerbėjus, bet ir pasaulinio garso atlikėjus, ryškiausio spindesio džiazo žvaigždes. Festivalio sumanytojas ir pradininkas, profesionalus muzikantas, dabar jau antrąją kadenciją sėkmingai atliekantis Klaipėdos miesto mero pareigas Vytautas Grubliauskas organizacinius džiazo festivalio rūpesčius yra perdavęs Klaipėdos pilies džiazo asociacijai, kurios prezidentė išrinkta Inga Grubliauskienė. Šią penkis vaikus turinčią šeimą klaipėdiečiai vadina džiazo tėvu ir motina.

Tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA, būdamas nuolatiniu džiazo festivalio informaciniu rėmėju, daug metų dalyvauja šiame uždegančiame renginyje ir stebi jo augimą. Apie džiazo ir verslo santykius kalbamės su žurnalo viešnia Klaipėdos pilies džiazo asociacijos prezidentė Inga GRUBLIAUSKIENE.



## Festivalio šūkis: „Gera muzika – geriems žmonėms.“ Kas yra geri žmonės?

Nežinau, kas yra blogi žmonės, arba bent jau tokių tikrai nesutiksi Klaipėdos pilies džiazo festivalyje. Prieš keletą metų Klaipėdos universitete vyko vieša sociologijos mokslo daktarų diskusija. Jie pakabino dvi nuotraukas, kuriose vaizduojama minia iš Klaipėdos pilies džiazo festivalio koncerto ir kito uostamiesčio masinio šventinio renginio. Diskusijos dalyviams, pasižiūrėjus į žmonių veidus, reikėjo atsakyti į klausimą, kurie žiūrovai yra iš kurio renginio. Visi be jokios paklaidos identifیکavo džiazo festivalio klausytojus. Niekada apie tai anksčiau nesusimąstydavome, bet tikrai visi be išimties džiazo festivalio žiūrovų veidai, tikriausiai užburti unikaliuos festivalio dvasios ir geros muzikos, spinduliuoja gėriu.

Žurnalas jau keletą metų įgyvendina projektą „Verslo, mokslo ir meno sinergija“, skatindamas verslą būti socialiai atsakingu, prisidėti prie bendruomenės dvasinio ugdymo. Šis derinys kurį laiką verslo žmonėms skambėjo neįprastai, tačiau projektas veikia. Jūsų festivalyje keletą pastarųjų metų jaučiasi stipri džiazo ir verslo sinergija. Perna tarptautinė konferencija „Naujas šilko kelias – patikimas Europos ir Azijos ryšys“ po intensyvių dienos diskusijų vakare *in corpore* persikėlė į siautulingą džiazo aikštę Kruizinių laivų terminale. Ką tokia sinergija duoda festivaliui?

Festivalis visada laikėsi vieno pagrindinio principo – jis privalo būti nemokamas. O išlikti nemokamu, prieinamu visiems žmonėms be išimties festivaliu, kartu ir su kiekvienais metais kelti festivalio kokybės kartelę neįmanoma be stiprios džiazo ir verslo sinergijos.

Ši sinergija festivalio klausytojams taip pat dovanoja ir unikalią galimybę pažinti daugeliui mūsų mažiau žinomas kultūras. Mat kiekvienos valstybės atstovai, atvykstantys į vienus ar kitus tuo metu Klaipėdoje vykstančius verslo renginius, siekia ne tik surasti naujų verslo partnerių ar verslo plėtros galimybių, bet ir festivalio žiūrovams dovanoti dalelę savo šalies kultūros.

Dėl stiprios džiazo ir verslo sinergijos festivalis su kiekvienais metais tampa ir vis svaresne bei didesne skirtingas meno, socialinio gyvenimo, sporto bei verslo sritis tarpusavyje jungiančia platforma, birželio pirmąją savaitgalį į Klaipėdą kasmet sukviečiančia vis didesnę skaičių skirtingų požiūrių, pomėgių ir gyvenimiškų tikslų vedamų žmonių iš skirtingų pasaulio vietų.





## O ką ji duoda verslui?

Neabejoju, kad žodžiai „džiazas“ ir „sėkmingas verslas“ yra neatsiejami tarpusavyje. Juk džiazas – tai nenutrūkstanti improvizacija, be kurios neįmanoma ir bet kuris sėkmingas verslas.

Taip pat tikriausiai daug kam ne paslaptis, kad muzika griaua sienas, na o gera muzika alsuojanti unikali Klaipėdos pilies džiaz festivalio dvasia partneriais paverčia net ir pačius didžiausius konkurentus bei sutaiko ir pačius didžiausius priešus.

Kartu galiu drąsiai teigti, kad kiekvienas verslas, prisidėdamas prie kultūros puoselėjimo, kraunasi sau turtus. Tiesa, ne finansinius, o dvasinius. Juk kultūra, ypač muzika, jos kuriama teigiama pridėtinė vertė kiekvienam žmogui pasaulį daro gerokai gražesniu ir geresniu.

## Kokia džiazas ir verslo sinergijos forma šiemet pradžiugins ar nustebins festivalio dalyvius bei gerbėjus?

Tikriausiai neatsitiktinai birželio mėnesį gimė ne tik jūros palytėtas džiaz festivalis, bet ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, šiemet švėsianti savo 25-erių metų veiklos jubiliejų. Galiu pažadėti, kad šiemet festivalio ir Uosto direkcijos sinergijos tikrai bus stiprios. Vis dėlto visų detalių šiandien atskleisti dar nenorėčiau.

Šiemet vyks ir tradicinis tarptautinis Klaipėdos prekybos pramonės ir amatų rūmų bei juose veikiančio Europos įmonių tinklo Klaipėdoje organizuojamas renginys „Verslas. Golfas. Džiazas 2016“, taip pat jau tapęs neatsiejama festivalio dalimi.



Meno ir mokslo mecenavimas žinomas nuo Romos imperijos laikų, kai I a. pr. gyvenęs Romos politinis veikėjas, imperatoriaus Augusto patarėjas ir bendradžygis Gajus Cilnijus Mecenatas (*Gaius Cilnius Maecenas*) didžiąją dalį savo turto paskyrė remti kultūrai, švietimui bei menui. Mokslo siekiančių studentų himne „*Gaudeamus*“, kuris lotyniškai užrašytas 1267 m., skamba padėkos žodžiai mecenatų malonei. Kokia melodija šiemet skambės Klaipėdos pilies džiaz festivalio mecenatams ir kas jie?

Daugiau nei dviejų dešimtmečių istoriją skaičiuojantis festivalis šiandien gali drąsiai pasigirti savo ištikimais bičiuliais ir bendražygiais. Tai Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija, didžiausios uosto bendrovės: „Klaipėdos konteinerių terminalas“, „Vakarų laivų gamykla“, KLASCO, „Klaipėdos nafta“, „Klaipėdos smeltė“, „Bega“, „DFDS Seaways“, koncernas SBA, DNB bankas, bendrovė „Švyturys-Utenos alus“ ir dar daugelis daugelis kitų.

Na, o visiems jiems skambės pati svarbiausia festivalio melodija – tūkstantinės žmonių minios Kruizinių laivų terminale garsiai ir vieningai tariamas didžiulis „ačiū“ už padovanotą nepakartojamą dovaną kiekvieno iš jų sielai.

Dėkojame už pokalbį. Tegul geriems žmonėms visuomet skamba gera muzika. ■





# XXII KLAIPĖDOS PILIES DŽIAZO FESTIVALIS

---

**BIRŽELIO 3-5**

Kruizinių laivų terminalas, Klaipėda  
Gera muzika geriems žmonėms!

---

**3-5 OF JUNE**

**XXII KLAIPEDA CASTLE  
JAZZ FESTIVAL**

Cruise Ships Terminal, Klaipėda  
Good music for good people!

---

[www.jazz.lt](http://www.jazz.lt) | [#KlaipedaJazz2016](https://twitter.com/KlaipedaJazz2016)

[#KlaipedaJazz2016](https://twitter.com/KlaipedaJazz2016)

[CastleJazzFestival](https://www.facebook.com/CastleJazzFestival)

[@KlaipedaJazz](https://www.instagram.com/KlaipedaJazz)

[@KlaipedaJazz](https://www.tumblr.com/KlaipedaJazz)

[KlaipedosPiliesDziazoFestivalis](https://www.facebook.com/KlaipedosPiliesDziazoFestivalis)

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

© 2016 KLAIPEDA CASTLE JAZZ FESTIVAL

ALL WAYS.  
THE RIGHT PLACE.

BOOK YOUR STAND NOW!



**JUNE 14–16, 2016**

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

SHANGHAI NEW INTERNATIONAL EXPO CENTRE

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



**transport**  
**logistic**<sub>china</sub>

**CONNECTING BUSINESS**

# Logistics without stress



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



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

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