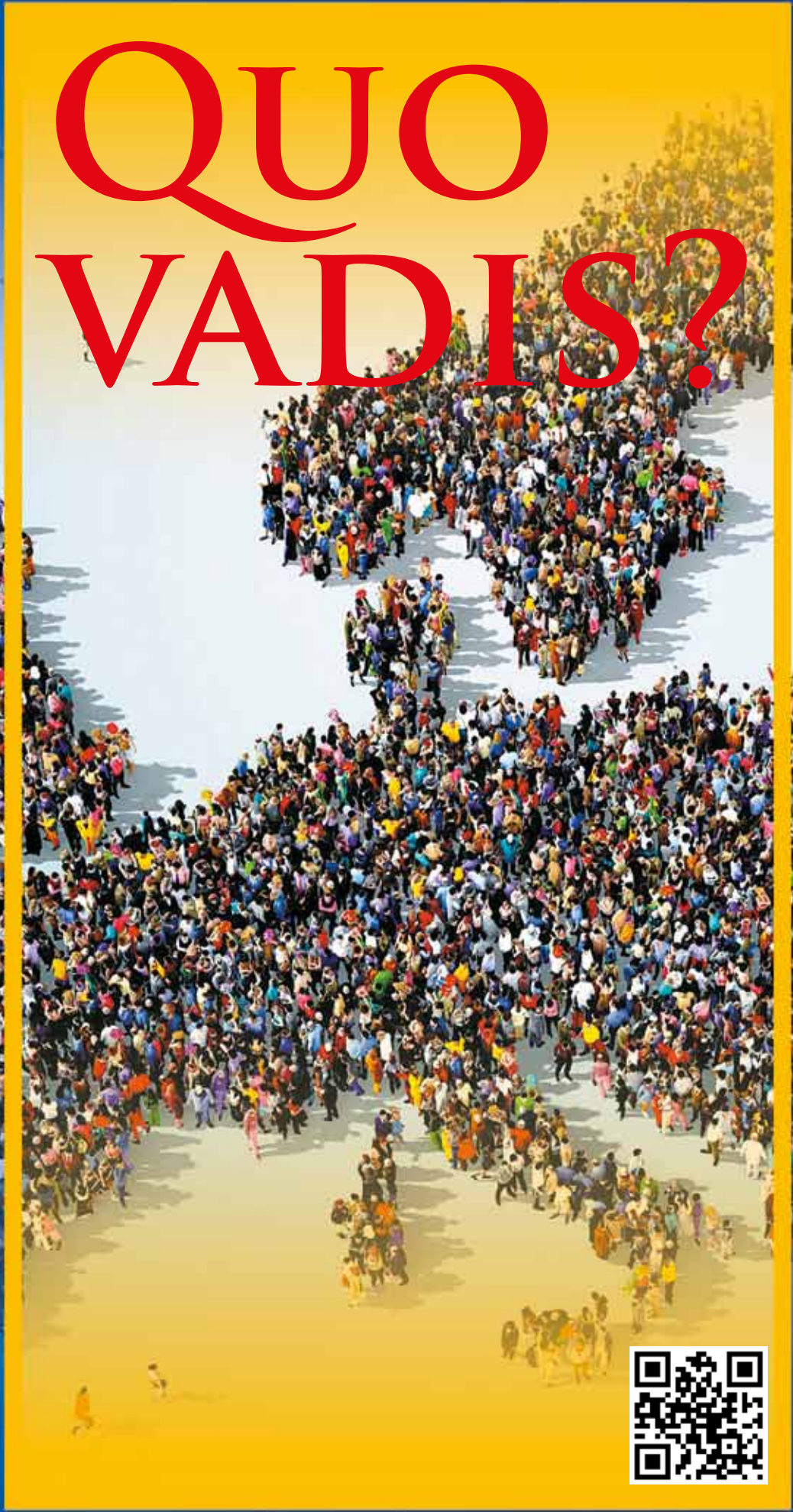


QUO VADIS?

JURA.MORF.SEA

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





MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP



- Cargo handling
- Storage
- Forwarding
- Towage services

KLAIPEDA STEVEDORING COMPANY (KLASCO)

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

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

E-mail: info@klasco.lt

www.klasco.lt

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

Translator:

Betty Chen

Representatives of the magazine:

in UK, London

Milda Manomaitytė
Tel.: + 44 7825924581
E-mail: milda@globalairrail.com

In China, Shanghai

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

in Kazakhstan, Almaty

Yevgeniy Rozenblat
E-mail: yevgeniy@rozenblat.kz

in Kazakhstan, Karaganda

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

in 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@tnika.de
TL NIKAI 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

The issue Illustrations by:

V. Karaciejus, A. Džežulskaitė,
Martin Dittmer, Vytautas Liaudanskas.
Photographs provided courtesy of Dallas
Fort Worth International Airport and
Denver International Airport.

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

Address:

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

Circulation of 4 000 copies

CONTENTS • 內容

2 PUBLISHER'S WORD

Quo vadis, Europe?

编者寄语

Quo vadis, 欧洲?

4 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES

Fragile Growth Expected
for Logistics Industry in
2017

市场·分析·预后
2017年物流业预计微弱增长



8 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES

Why Airports Should Stop
Relying on Car Parking
Revenues?

市场·分析·预后
为什么机场应该停止
对停车场收入的依赖?



10 RESOURCES

Global Water Risk: Building
a Resilient Business

资源

全球水危机: 建立灵
活业务



14 INLAND WATERWAY

The Development of
Multimodal Transport In
the Region Elbe/Oder

内河航道

在易北/奥德区域发展
多式联运



18 PORTS

The Port of Klaipėda
Follows the Rhythm of the
Global Shipping Trends

港口

克莱佩达港口遵循全
球航运趋势的节奏



22 EXPO 2017

Future Energy
EXPO 2017 Participants'
Meeting In Astana

2017年世博会

未来能源

2017年世博会参加者
相聚阿斯塔纳



32 THEATRE

The ATRIUM

International Theatre
Festival at Klaipėda Drama
Theatre 32

中庭

国际戏剧节在克莱佩
达戏剧院举办





Quo vadis, Europe?

On 25 March, the European Union, officially still uniting 28 states, inhabited by 500 million Europeans and speaking 24 different languages, celebrated its 60th birthday.

This anniversary was also marked by a loss, since the Great Britain has officially started its withdrawal already the following week. Even despite the fact that on 25 March 2017 the leaders of the already 27 member states gathered in Rome to sign a declaration, stating that the "European unity is a bold, far-sighted endeavour".

Sixty years ago, on 25 March 1957, in Rome EU signatories – representatives of six European countries – signed the Treaty of Rome, thus creating the most important project of peace and unity in the 20th century.

The Europeans returning to destroyed cities and villages from the World War II and concentration camps pushed aside their resentment and hatred between nations and states for the common good and the future, making a commitment to seek for peaceful, united and prospering Europe without restraining national identities.

The Treaty of Rome created a common market for a free movement of people, goods, services and capital, as well as conditions for the prosperity and stability of the European citizens. Based on this treaty and common values of democracy, legal state and respect for human rights, the EU expanded, uniting the continent after the fall of the Berlin Wall and ensuring prosperity, as well as social and economic well-being for 500 million citizens.

It has been doing quite a good job in implementing the goal to create a better world for everyone for six decades. Even after sixty years this bold vision still looks promising and makes us proud of these impressive achievements. The EU became the largest trade block in the world. The common value of the 27 EU member states is about 5.8 trillion Euros. This constitutes more than one third of the world's export, exceeding Chinese exports by more than 2.5 times and U.S. exports – by more than 3 times. The EU is the major trade partner for 80 countries. According to the former German Chancellor Konrad Adenauer, "European unity was a dream of a few people. It became a hope for many. Today it is a necessity for all."

The dawn of the 12 October 2012 brought the world a message – the European Union received a Nobel Peace Prize. The EU, living through not some of its best times, was taken on an emotional rollercoaster. "A tragic mistake." "Stupid and absurd." "A prize for idiocy." "More than funny." "A mean joke." "A nasty slap in the face." That's only a few of the reactions from some of the newspapers and politicians of the Great Britain and other countries, shaken by political crises, debts and difficulties in managing their public situation.

"The Nobel Committee honoured the idea of European integration." stated the German Chancellor Angela Merkel.

Although the European Union is currently undergoing serious economic difficulties and social uncertainties, the Nobel Committee highlighted the most important result – a successful role in advancement of peace and reconciliation, democracy and human rights in Europe, which helped to "transform most of Europe from a continent of war to a continent of peace". The EU, formed on a basis of nego-

tiations, as well as trade and cooperation agreements, rather than war and annexations, successfully passed the six-decade exam and is worth of the best grade.

Sixty is the age between young and old. It's characterised by maturity, certain knowledge and even more existential questions.

Where are we going and why? Do we live the way we wanted and hoped for? Are we getting closer or further from our goals?

According to the theory of generations, the European Union, as a subject, belongs to the lost generation or the so-called "baby boomers" (1944-1963). I also belong to the lost generation, a large part of which also once belonged to another union – the union of Soviet Socialist Republics or the Soviet Union. Nobody asked our parents and grandparents if they wanted it. There were no referendums or ascension procedures, the Union just came to our country, the home of my ancestors, and had its way here for fifty years. We grew up and reached maturity in the shade of its physical and spiritual repressions. We have experience in both silent and open resistance, because namely my country – Lithuania – was the first to start speaking about freedom and independence, the first one to leave the union of fifteen countries and the first to move a small stone, which eventually resulted in the collapse of the powerful union (1922-1991).

After twelve years of complete independence, as well as doubts, calculations and long discussions, in a referendum, which took place on 11 May 2003, Lithuanian people expressed their good will voting "Yes" to the ascension to the European Union. In the heat of the most rapid EU expansion, on 1 May 2004, Lithuania joined the European Union together with Czech Republic, Estonia, Cyprus, Latvia, Poland, Malta, Slovakia, Slovenia and Hungary.

After the 20th century, which brought huge losses and Soviet occupation, also restoration of our independence and establishment of the right to free will, we returned to Europe, firmly determined to build our home, hoping for peace, freedom, love, friendship, mutual understanding and support, spiritual peace and material prosperity.

Were our expectations of building the new European home proven right?

In most cases – yes. Europe learned to help and share. We opened our homes and hearts to people from different cultures and traditions fleeing from war-torn countries, determined to become their brothers and sisters, sharing bread and peaceful sky, yet, instead of peace and harmony, Europe was filled with terror, while our hearts – with fear, distrust and, perhaps, even hatred.

How should we deal and live with this?

Survival instinct tells us to leave the home that has become unsafe. Get away. Close all doors. Build walls. Run! This is exactly what the Great Britain is doing. Even the apostle Peter ran from Rome and Christian persecution, leaving his comrades behind. The legend says that fleeing from Rome he met the risen Jesus, carrying his cross, walking the opposite direction – towards Rome. Peter asked: "Quo vadis, Domine?" ("Where are you going, Lord?"). Jesus replied: "If you desert my people, I am going to Rome to be crucified a second time."

Peter realised that he was running from his duty and responsibility against the people, with whom he shared the same roof, bread and ideas. He returned to the city...

Sincerely Yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of the magazine

Quo vadis, 欧洲？

3月25日，欧盟官方正式联合28个国家和5亿欧洲人，用24种不同的语言庆祝了其60岁生日。

这个周年纪念也有一个缺失，因为英国已经在下一周正式开始撤出。即使在2017年3月25日，已有27个成员国的领导人聚集在罗马签署了一项声明，声明欧洲团结是一场大胆而有远见的努力。

六十年前，1957年3月25日，六个欧盟签署国的欧洲国家代表在罗马签署了“罗马条约”，从而建立了二十世纪和平统一的最重要项目。

二战以后的欧洲人回到沦陷城市，摧毁集中营，为了共同利益和未来，不顾国家和国家之间的怨恨和仇恨，致力于寻求和平、团结、繁荣的欧洲，不要限制民族认同。

“罗马条约”创造了人民、货物、服务和资本自由流通的共同市场，以及欧洲公民繁荣稳定的条件。根据这一条约和民主、合法国家和尊重人权的共同价值观，欧盟在柏林墙倒塌之后扩大了整个欧洲大陆，确保了繁荣昌盛，以及5亿公民的社会和经济福祉。

欧盟在实现六十年来为每个人创造更美好的世界的目标方面做得很好。即使在六十年后，这个大胆的愿景仍然看起来很有前途，并使我们为这些令人印象深刻的成就感到自豪。欧盟成为世界上最大的贸易集团。27个欧盟成员国的共同出口额约为5.8万亿欧元。这占世界出口额的三分之一以上，超过中国的出口额2.5倍，超过美国出口额3倍。欧盟是80个国家的主要贸易伙伴。据前德国总理康拉德·阿登纳(Konrad Adenauer)介绍，欧洲团结是几个人的梦想。它成为许多人的希望。今天是有所有人的必需品。

2012年10月12日的黎明。全世界传播着欧盟获得诺贝尔和平奖的信息。欧盟经历一些不是最好的生活时期，被带到情绪过山车上。“一个悲剧性的错误”。“愚蠢和荒谬”。“愚蠢的奖品”。“不仅仅好笑”。“一个小气的笑话”。“脸上挨了一个讨厌的巴掌”。这只是英国和其他国家的一些报纸和政治家的反应中的一小撮，管理他们的公共事态由于政治危机、债务和困难而摇摆不定。

诺贝尔委员会荣幸地认识到欧洲一体化。德国总理默克尔(Angela Merkel)表示。

尽管欧盟目前正面临严重的经济困难和社会不确定因素，但诺贝尔委员会强调了最重要的成果，欧盟在欧洲推进和平与和解，民主与人权方面起到了成功的作用，这有助于欧洲大部

分地区从欧洲大陆转变成对一个和平大陆，远离战争在磋商的基础上形成的欧盟，以及贸易和合作协议，而不是通过战争和吞并，这成功地通过了六十年的测试，价值最高。

六十岁是年老之间的年龄。它的特点是成熟，具备某些知识且存在更多问题。

我们要去哪里，为什么？我们是否按照我们想要的方式生活？我们是否越来越远离目标？

根据世代理论，欧盟作为一个主题，属于失落的一代或所谓的婴儿潮一代(1944-1963)。我也属于失落的一代，其中很大一部分也曾经属于苏维埃社会主义共和国或苏联的另一个工会。没有人问我们的父母和祖父母是否愿意。没有公民投票或升旗程序，联盟刚刚来到我们祖国，在这里五十年。我们在身体和精神压迫的阴影下长大成熟。我们在沉默和公开抗议方面有经验，因为我国立陶宛是第一个开始谈论自由和独立的国家，第一个离开十五个国家的联盟，第一个离开了的一个小石头，最终导致了强大的联盟崩溃(1922-1991)。

在2003年5月11日举行的全民投票中，经过十二年的完全独立，以及疑虑，计算和长时间的讨论，立陶宛人民对欧盟的上升表示善意。

在欧盟迅速扩张的热潮中，2004年5月1日，立陶宛与捷克共和国、爱沙尼亚、塞浦路斯、拉脱维亚、波兰、马耳他、斯洛伐克、斯洛文尼亚和匈牙利等国加入欧盟。

二十世纪以后，造成巨大的损失和苏维埃占领，也是恢复我们的独立，建立自由意志的权利，我们回到了欧洲，坚定地建设我们的家园，希望获得和平、自由、爱、友谊、相互理解和支持，精神和平与物质繁荣。

我们期望建立新的欧洲家庭被证明是正确的吗？

在大多数情况下是的，欧洲学会帮助和分享。我们向来自饱受战争蹂躏的国家逃离的不同文化和传统的人们开放了我们的家园和心灵，决心成为他们的兄弟姐妹，分享面包和平安的天空，而不和平与不和谐，会让欧洲充满了恐怖，而我们心有恐惧，不信任甚至仇恨。

我们应该如何处理和生活？

生存本能告诉我们离开家园变得不安全。逃离，关闭所有的门和建防跑墙！这正是英国正在做的事情。即使是圣彼得也从罗马和基督教的迫害出发，让他的同志落后。传说说，从罗马逃离，他遇见了复活的耶稣，背着他的十字架，朝着罗马走了相反的方向。圣彼得问：摩瓦迪斯，多米尼克？（你去哪里，主？）耶稣回答说：Quo vadis, Domine? 如果你们脱离我的子民，我将再次到罗马被钉在十字架上。

圣彼得意识到他正在履行对人民的责任和他与他们分享到相同的屋顶、面包和想法。他回到了城市...



你真诚的朋友
Zita Tallat-Kelpšaitė
杂志出版者



FRAGILE GROWTH EXPECTED FOR LOGISTICS INDUSTRY IN 2017

By Justinas Liuima,

Senior Industry Analyst of Euromonitor International

2016 was marked by increased political uncertainty and business volatility, which hindered the performance of the logistics industry. A period of high uncertainty is expected to continue in 2017, but, despite this, global growth is anticipated to accelerate.

Global real GDP growth is forecast to reach 3.4 % in 2017, thanks to accelerating growth in emerging markets in Asia Pacific and Eastern Europe and better-than-expected growth in the EU. This is anticipated to translate into new opportunities for logistics providers, with the logistics industry forecast to grow by 2 % in 2017, in comparison to the decline of 0.3 % registered in 2016.

Yet, despite improving economic growth, business and consumer confidence remains fragile. Political instability in Europe, fear of free trade restrictions and terrorism will remain the key issues constraining business confidence and the logistics industry's growth in 2017. However, the introduction of new transportation modes and redistribution of trade routes at the same time will provide new opportunities for logistics providers operating on Europe-Asia trade routes and within the EU.

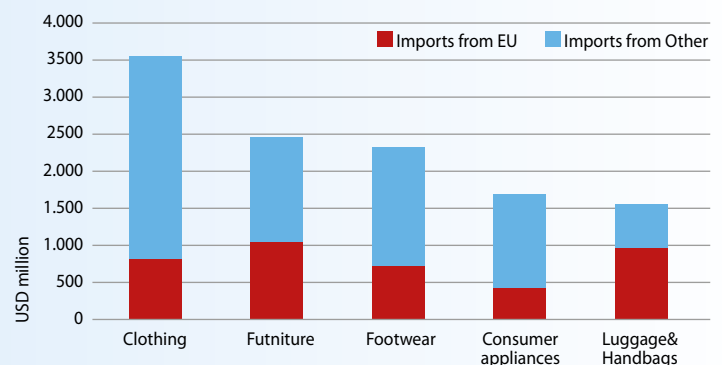
Recovering EU, China and India will drive Europe-Asia trade growth

Traditionally, Europe-Asia is expected to be one of the largest and most promising trade routes on the global level. The EU is expected to sustain growth momentum, with real GDP forecast to grow by 1.5 % in 2017. This growth is associated with increasing manufacturing production in the EU and expanding exports, particularly in Germany, as well as Scandinavian, Central and Eastern European countries. For the logistics industry in Europe, this means more trade in industrial goods. Moreover, growing manufacturing is expected to translate into lower unemployment levels and stimulate demand for fast moving consumer goods transportation.



Real GDP growth in China, on the contrary, is expected to slow and stand at 6.4 % in 2017. However, this is not likely to impact European manufacturers and the logistics industry as private consumption remains on the rise and is boosting demand for various consumer and designer goods. For example, European countries are among China's key import partners in the apparel and footwear, home furnishings and consumer electronics industries. Growing private consumption is expected to sustain demand for European designer goods in 2017 and offer growth opportunities for logistics providers.

EU remains China's key import partner of luxury goods



Source: Euromonitor International from national statistics, UN data

Besides China, India is expected to emerge as one of the key players on the Europe-Asia trade route in 2017. India's real GDP growth is forecast to overtake China's and expand to 8 % in 2017. More importantly, India has managed to attract new investment from foreign manufacturers. For example, European automotive companies BMW, Daimler, and Peugeot, amongst others, are investing into production facilities in India. The automotive industry requires long and sophisticated supply chains; thus new opportunities for multinational as well as Indian logistics providers will emerge in 2017 and beyond.



Kazakhstan to benefit from growing railway trade between Europe and China

2016 was a breakthrough year for the Trans-Asian railway, connecting China with major European cities. A number of infrastructure projects were completed or under construction during 2016, with trade flows via railways expected to increase even further in 2017. For example, a new train line connecting London and China, carrying consumer and designer goods, was launched in early 2017.

Railways are becoming an attractive alternative for logistics companies, as rail transportation costs less than air transportation, and is faster than shipping. For example, it takes 15–16 days for a train to travel from China to Europe, in comparison to upwards of 30 days when goods are shipped. Time savings are particularly relevant for consumer and designer goods retailers in both Europe and China.

This also provides new opportunities for countries standing on the crossroads of Europe-China trade. Kazakhstan, for example, is becoming an important player on the new Silk Road. Kazakhstan Railways claims it operates 11 routes in China and aims to increase China-Europe trade flow to USD 800 billion. Growing trade flows are benefiting Kazakhstan's logistics industry, as the country is becoming an important logistics hub for goods carried on the Trans-Asian railway. In 2017, Kazakhstan's logistics industry is forecast to finally recover from slumped trade flows with Russia seen during 2015–2016 and expand by 8% in value terms.

Brexit to have little impact in 2017, but it will change trade routes in the long term

Contrary to expectations, the logistics industry in the UK expanded by 4% in 2016 as the depreciation in the pound sterling helped to increase exports. In 2017, UK logistics growth is expected to remain sluggish, with the industry expanding by just 0.4%, as expanding exports will not completely offset shrinking private consumption.

Brexit itself will not completely eliminate trade volumes in Europe, but it could redistribute supply chains and distribution channels in the long term. Key British manufacturers, which export a large share of production output to the EU, are eyeing Central and Eastern European countries to relocate their production to. For example, aerospace company Rolls Royce is investing in Poland while automotive producer Jaguar Land Rover is building a new factory in Slovakia.

Business and Consumer Confidence in the UK on Decline

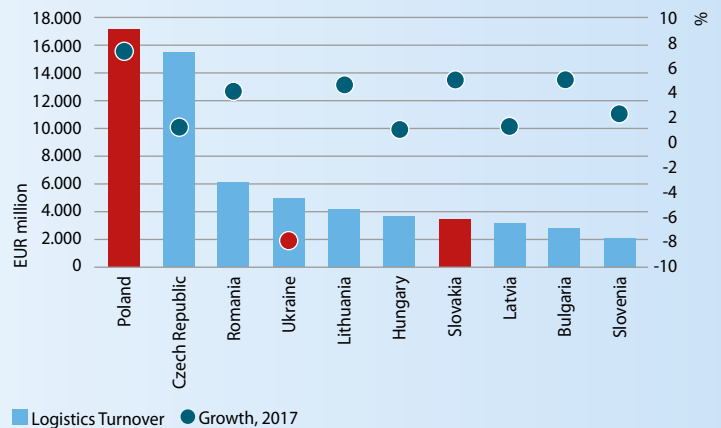
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------|-------|------|-------|-------|------|
| Business Confidence Index | 93.6 | 96.3 | 104.4 | 103.2 | 99.3 |
| Consumer Confidence index | -19.8 | -9.8 | 3.5 | 3.3 | -2.4 |

Source: Euromonitor International from national statistics, Eurostat

Note: The business confidence index measures the amount of optimism or pessimism that business managers have with regards to the current situation and the prospects for their organisations. The consumer confidence index measures consumer optimism or pessimism about their current and future situations.

Such a situation means that the supply chain for various components, such as plastic and rubber parts, glass, electronics and others, will change, with demand shifting from the UK to Eastern Europe. The logistics industry is already witnessing changes in the supply chain, with Poland and Slovakia boasting some of the fastest growing logistics industries in Europe in 2017.

Top 10 Logistics Industries in Eastern Europe (Excluding Russia), 2017



Source: Euromonitor International from national statistics

Besides manufacturers, UK retailers and fast-moving goods carriers are also preparing for possible changes in distribution channels. In order to avoid double taxation and constraints in the transportation system, UK retailers are considering relocating their distribution centres to the EU. Germany and the Netherlands, having an excellent logistics infrastructure, are most likely to attract new investments. However, no significant changes in distribution chains are expected in 2017, as retailers are waiting for Brexit negotiations to end, and hopes that some sort of free trade agreement with the EU will be reached remain.

Russia and Turkey to provide alternative trade routes with Asia and the Middle East

Russian logistics industry has been particularly hit by Western sanctions and shrinking commodities prices, which have disrupted established supply and distribution chains and led to an economic downturn.

However, Russian logistics industry is set to recover and post a modest growth of 2% in 2017. Western sanctions are likely to remain throughout 2017; however new trade routes with China are expected to improve the situation. Trade flows between Russia and China stood at just USD 50 billion during the first three quarters of 2016 (down from USD 100 billion in 2014), but both countries aim to increase bilateral trade to USD 200 billion by 2020. Despite slowing growth, China still needs vast amounts of energy resources, as well as various commodities and agricultural goods from Russia. Western sanctions, meanwhile, are forcing Russia to search for alternative trade partners. As a result, Russia is increasingly importing machinery, vehicles, consumer electronics and other goods from China, which is helping to establish new trade routes and lift Russian logistics industry.

Turkey will be another key market for the logistics industry, providing alternative trade routes. Improving trade flows on the New Silk Road and Trans-Asian railway have placed Turkey in an excellent position, as it stands on the crossroads between Asia and Europe. Moreover, Turkey hopes to sign a free trade deal with the UK after Brexit and boost bilateral trade flows between the two countries. Lastly, civil war in Syria is disrupting trade flows in the Middle East, with Turkey potentially emerging as a new logistics hub. For example, in 2016, Turkey and Jordan signed an agreement to export Jordan's goods to Gulf countries via Turkish ports.

Nevertheless, high political uncertainty and deteriorating business conditions in Turkey will constrain the logistics industry's growth in the country. Despite improving transit flows, Turkey still relies heavily on domestic consumption; thus, declining consumer confidence, rising inflation and stalling business investments will hurt consumption and the logistics industry. In 2017, Turkey's logistics industry is forecast to expand by 5%, although this will be slower than the growth levels witnessed over the last five years.



2017年物流业 预计微弱增长

国际欧洲指导组织的高级行业分析师
Justinas Liuima

2016年标志着政治的不确定性和业务波动的加剧，阻碍了物流业的表现。预计2017年将会持续高度不确定的时期，但尽管如此，预计全球增长将会加快。

由于亚太地区和东欧新兴市场的增长加快，欧盟的增长率高于预期，预计2017年全球实际GDP增长将达到3.4%。这预计将为物流供应商带来新的机遇，物流业预计2017年将增长2%，而2016年下降0.3%。

然而，尽管经济增长有所改善，但商业和消费者信心依然脆弱。欧洲的政治不稳定，对自由贸易限制的恐惧和恐怖主义，仍然是限制商业信心和物流业在2017年增长的关键问题。然而，同时引入新的交通模式和重新分配贸易路线，将为物流供应商在欧洲 - 亚洲的贸易路线和欧盟范围内运作。

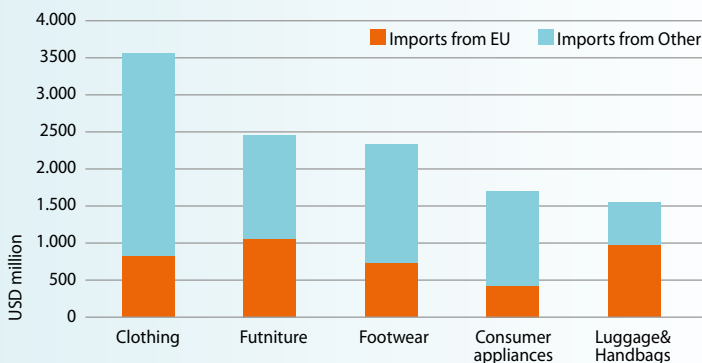
恢复欧盟，中国和印度将推动欧亚贸易增长

传统上，欧亚预计将成为全球最大，最有希望的贸易航线之一。欧盟预计将保持增长势头，实际国内生产总值预测在2017年将增长1.5%。这一增长与欧盟制造业生产增长和出口扩大有关，特别是在德国以及斯堪的纳维亚、中欧和东欧国家。对于欧洲的物流业来说，这意味着更多的工业产品贸易。此外，日益增长的制造业预计将转化为较低的失业水平，并刺激对快速消费品运输的需求。

相反，中国的实际国内生产总值增长预计在2017年将放缓至6.4%。然而，随着私人消费继续增长，这不可能对欧洲制造商和物流行业产生影响，正在推动对各种消费者的需求和设计师商品。例如，欧洲国家是中国在服装和鞋类、家居装饰和消费电子行业的主要进口合作伙伴。增长的私人消费预计将在2017年持续对欧洲设计师品牌的需求，并为物流供应商提供增长机会。



欧盟仍然是中国奢侈品的 主要进口合作伙伴。



资料来源：国际欧洲指导组织国际统计，联合国数据

除了中国，印度预计将出现成为2017年欧亚贸易航线的主要参与者之一。印度实际GDP增长预计将超过中国，并在2017年扩大至8%。更重要的是，印度设法吸引新的来自国外厂商的投资。例如，欧洲汽车公司宝马，戴姆勒和标致等，正在印度投资生产设施。汽车行业需要长期和复杂的供应链；因此，跨国和印度物流供应商的新机会将在2017年及以后出现。



哈萨克斯坦将从欧洲和中国的铁路贸易增长中获益

2016年是泛亚铁路的突破性一年，连接中国与欧洲主要城市。一些基础设施项目于2016年完成或正在建设中，2011年经过铁路的贸易流量预计将进一步增长。例如，连接伦敦和中国的新的火车线路，携带消费者和设计师商品，于2017年初推出。

铁路运输成本低于航空运输，铁路运输速度比海运速度要快，成为物流公司有吸引力的替代品。例如，火车从中国到欧洲需要15-16天的时间，而货物运送的时间要长达30天。时间节省对于欧洲和中国的消费者和设计师商品零售商尤为重要。

这也为处于欧中贸易十字路口的国家提供了新机遇。例如，哈萨克斯坦正在成为新丝绸之路上的重要角色。哈萨克斯坦铁路公司声称在中国经营11条航线，目的是将中欧贸易额增加到8000亿美元。越来越多的贸易流动正在使哈萨克斯坦物流业受益，因为该国正在成为跨越亚洲铁路货物的重要物流枢纽。2017年，哈萨克斯坦物流业预计将在2015-2016年之前从俄罗斯的贸易逆差中回升，价格上涨8%。

在2017年，脱欧几乎没有什么影响，但会长期改变贸易路线

与预期相反，英国物流业在2016年扩大了4%，因为英镑的贬值有助于增加出口。2017年，英国物流增长预计将继续低迷，行业扩张仅为0.4%，因为扩大出口并不能完全抵消私人消费的缩减。

脱欧本身不会完全消除欧洲的贸易量，但可以长期重新分配供应链和分销渠道。主要的英国制造商向欧盟出口大量的生产产能，正在关注中欧和东欧国家将其生产转移【到】。例如，航空航天公司劳斯莱斯 (Rolls Royce) 正在波兰投资，而汽车制造商捷豹路虎在斯洛伐克兴建新工厂。

英国商业和消费者信心下滑

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------|-------|------|-------|-------|------|
| 商业信心指数 | 93.6 | 96.3 | 104.4 | 103.2 | 99.3 |
| 消费者信心指数 | -19.8 | -9.8 | 3.5 | 3.3 | -2.4 |

资料来源：欧洲统计局国家统计局国际欧洲指导组织

注：商业信心指数衡量业务经理对目前情况和组织前景的乐观或悲观程度。消费者信心指数衡量消费者对当前和未来情况的乐观情绪或悲观情绪。

这样的情况意味着，随着英国到东欧的需求转变，各种零部件，如塑料和橡胶部件，玻璃、电子产品等的供应链将会发生变化。物流业已经见证了供应链的变化，波兰和斯洛伐克在2017年拥有欧洲增长最快的物流业。

2017年东欧十大物流业 (不包括俄罗斯)



资料来源：国际欧洲指导组织国家统计局数据

除了制造商，英国零售商和快速增长的货物运输商也在准备可能的分销渠道的变化。为了避免双重征税和运输系统的制约，英国零售商正在考虑将配送中心迁往欧盟。德国和荷兰拥有良好的物流基础设施，最有可能吸引新的投资。然而，由于零售商等待脱欧谈判结束，预计2017年分销链将发生重大变化，希望与欧盟达成某种自由贸易协议。

俄罗斯和土耳其为亚洲和中东提供替代贸易航线。俄罗斯物流业受到西方制裁和商品价格萎缩的特别打击，这破坏了供应和分销链，导致经济衰退。

然而，俄罗斯物流业在2017年将恢复并恢复到2%的温和增长。西方制裁在2017年可能会持续下去。但预计中国的新贸易路线会有所改善。2016年前三季度俄罗斯与中国的贸易流入仅为500亿美元，低于2014年的1000亿美元，但到2020年，双边贸易额将达到2000亿美元。尽管中国经济增长放缓，但仍需要来自俄罗斯的大量能源资源以及各种商品和农产品。西方制裁同时迫使俄罗斯寻求替代贸易伙伴。因此，俄罗斯越来越多地从中国进口机械、车辆、消费电子产品等，这有助于建立新的贸易路线，提升俄罗斯的物流业。

土耳其将成为物流业的另一个重要市场，提供替代贸易路线。改善新丝绸之路和泛亚铁路的贸易流动使得土耳其处于良好的地位，因为它处于亚欧之间的交叉路口。此外，土耳其希望在脱欧之后与英国签署自由贸易协议，并促进两国之间的双边贸易流动。最后，叙利亚的内战正在扰乱中东的贸易流入，土耳其可能成为新的物流枢纽。例如，2016年，土耳其和约旦签署了通过土耳其港口将约旦货物出口到海湾国家的协议。

然而，土耳其的政治不确定性和商业条件恶化将限制该国物流业的发展。尽管过境流量有所改善，但土耳其仍然大量依赖国内消费。因此，消费者信心下降，通货膨胀上升和商业投资停滞将损害消费和物流业。2017年，土耳其物流业预计将扩大5%，尽管这比过去五年的增长水平慢。



Why Airports Should Stop Relying on Car Parking Revenues?



Milda Manomaityte,
Director, Global AirRail Alliance

This march I had a privilege to speak at the annual Passenger Terminal Conference, celebrating its 20th anniversary in Amsterdam. With nearly 7000 visitors, speakers and conference participants, the Passenger Terminal Expo & Conference is clearly the largest and most important annual gathering for global airports and suppliers. Among 11 different conference tracks "Airport Cities, Transport Connections & Tourism" session discussed various airport access issues. Over the years, as the director of the Global AirRail Alliance, I have been asked one question so many times, that I thought it would be a good idea to address it during my presentation, titled "Why airports should stop relying on car parking revenues?", and maybe challenge the "we've always done it this way" thinking. And the question that I'm asked very often is – "why should we, the airport, invest in rail links when most of our revenue comes from people parking their vehicles at our car parks?"

That is a fair question, as according to the Airports Council International (ACI), car parking revenue brings about 20 % of total operational (aeronautical and non-aeronautical) revenue for airport hubs of all sizes. In the meantime, passenger airline landing fees bring about 18% of total operational revenue. The numbers shift a little bit if you look at Large (19 % car parking and 16 % airline fees), Medium (15 % and 24 %), and Small (10 % and 26 %) airports.

And even though car parking and car rental concessions are still a core revenue stream for airports, they can no longer be taken for granted as a consistent source of business.

According to ACI, real per-passenger revenues from each fell by -3.6 % and -4.2 % in 2013 alone. Compared to 2008 levels, revenues are down -14 % and -25.1%, respectively.

So will future airport car parks become something like Olympic stadiums from the past? Probably not, but there are two major disruptors that will impact car parking business at airports – new technology and changes in behaviour.

The biggest disruptor for this business model will be the arrival of driverless cars. A report by KPMG found that 74 % of UK automotive executives think that by 2025, more than half of car owners today will not want to own a vehicle, as self-driving technology and Mobility as a Service will take priority. This massive change is less than a decade away and now is the time for airports to seriously consider how it will affect their ground transport services and terminal design.

The increase in uptake of ride-hail and shared economy is also making a significant impact to car parking business at airports. Beijing International Airport reported car parking revenue dip in 2015 due to the decrease in long-term car parking because of the rise in the car-hailing and valet parking services.

Uber is available at airports in over 400 cities worldwide and Lyft serves over 130 airports in the USA.

At the Passenger Terminal Conference sessions airports emphasized the struggle they are facing in dealing with car-hailing companies where this service is still illegal. That includes blocking the Uber app on the airport Wi-Fi or working with taxi drivers, who spot and report Uber drivers lingering at the airport.

But this approach in no way benefits the passengers. And one passenger group is bringing a massive change in the way we will travel in the future – Millennials are the largest generation that is now approaching their peak spending age.

According to the American Public Transportation Association, the reasons and motivations for transportation choices are pragmatic – 46 % of Millennials state that their choices are driven by the need to save money; 46 % also note convenience, 44 % want to exercise, and 35 % say they live in a community where it just makes more sense to use transit.

Millennials are multimodal, they choose the best transportation mode (driving, transit, bike, or walk) based on the trip they are planning to take. Communities that attract Millennials have a multitude of transportation choices. So, naturally, they will want the same from airports.

In fact, at the beginning of March a national public opinion survey found that 93 % of Americans believe airport terminals could be better connected to the region's ground transportation and transit networks.

In order to cater the future travelers, airports must think about multimodal hubs that will integrate rail, bus, car hailing or sharing, driverless, cycling and walkable travel options. By doing so, airports really need to think about the passenger journey experience and create a seamless and intuitive flow and wayfinding to, from and through terminals.

Airports cannot afford to be protective of the car parking revenues, because the market is changing rapidly and this business model is no longer reliable to sustain its financial growth.

Nobody really knows how the new technology and the new generations of travellers will affect car parking business, but one thing is clear, there is a need to focus on providing multimodal seamless travel options for the connected passenger. ■



为什么机场应该停止对停车收入的依赖？

Milda Manomaityte,
全球航空联盟总监

今年三月我有幸在庆祝阿姆斯特丹成立二十周年的年度客运大会上发表演讲。有近7000名观众、演讲嘉宾和会议参与者，旅客码头博览会和会议显然是全球机场和供应商最大和最重要的年度聚会。

在11条不同的会议轨道中，“机场城市、交通连接与旅游”会议讨论了各种机场接入问题。

多年来，作为全球航空联盟总监，我曾多次提出过一个问题，我在演讲中提出了一个题目是“为什么机场应该停止对停车收入的依靠？也许这挑战了“我们一直这样做”的想法。

而我经常问到的问题是——“当我们大部分的收入来自人们在停车场的停车费，为什么我们机场还要投资铁路呢？”



这是一个公平的问题，根据国际机场理事会（ACI）的说法，停车收入占所有规模机场枢纽总营业额（航空和非航空）的20%。同时客运航空公司的着陆费约占营业总收入的18%。如果你查看大型（19%的停车场和16%的航空公司费用）、中型（15%和24%）以及小型（10%和26%）的机场，这些数字会有所转移。

尽管停车场和租车优惠仍然是机场的核心收入来源，但它们不能再被视为一致的业务来源。

根据ACI，2013年的每位乘客实际收入分别下降了-3.6%和-4.2%。与2008年相比，收入分别下降了-14%和-25.1%。

那么未来的机场停车场是否会像过去的奥运场馆一样？可能不是，但是有两个主要的破坏者会影响机场的停车场业务——新技术和行为变化。

这种商业模式的最大破坏者将是无人驾驶汽车的到来。毕马威会计师事务所的一份报告发现，74%的英国汽车行业高管认为到2025年，当今超过一半的车主不会拥有自己的车辆，因为自动驾驶技术和移动即服务将会被优先考虑。这个巨大的变化不到十年，现在是机场认真考虑如何影响地面运输服务和码头设计的时候了。

乘坐冰雹和共享经济的增加也对机场停车场产生重大影响。北京国际机场由于停车场和代客泊车服务的上升，导致长途停车场的下降，2015年停车收入下滑。

Uber在全球400多个城市机场提供服务，Lyft在美国超过130个机场提供服务。

在客运大会上，机场强调了他们在处理这种服务和仍然违法的汽车公司时

所面临的斗争。这包括阻止机场无线网络上的Uber应用程序或与出租车司机合作，发现和报告在机场徘徊的Uber司机。

但这种做法绝对不会让乘客受益。而一个乘客团体正在带来我们未来旅行方式的巨大变化——千禧一代是目前接近高峰时期的最大一代人。

据美国公共交通协会介绍，交通运输选择的原因和动机是务实的——46%的千禧一代说明，他们的选择是被节省资金的需要推动。46%也注意方便，44%想锻炼，35%表示他们生活在一个社区，只是使用运输更有意义。

千禧一代是多模态的，他们根据他们计划选择采取旅行最好的交通工具（驾驶、过境、自行车或步行）。吸引千禧一代社区有许多交通选择。所以，自然而然他们也会想要机场有一样的设施。

事实上，在3月初，全国民意调查发现，93%的美国人认为机场航站楼可以更好地连接到该地区的地面运输和过境网络。

为了迎接未来旅客，机场必须考虑将多个轨道、公共汽车、汽车兜售或共享无人驾驶、骑自行车和步行旅行建成多式联运枢纽。通过这样做，机场真的需要考虑乘客的旅程经验，创造一个无缝直观的流程并寻找来自和通过码头的通道。

机场不能保护停车收入，因为市场正在迅速变化，凭借这种商业模式以维持其经济增长不再可靠。

没有人真的知道新技术和新一代旅行者如何影响停车场业务，但有一点很清楚，即需要在连通乘客方面提供多模式的无缝旅行选择。



GLOBAL WATER RISK: BUILDING A RESILIENT BUSINESS

Classed by the World Economic Forum as the world's number one long term risk, water crisis is a key issue impacting a huge number of businesses, from energy production, to agriculture, food production, apparel and heavy end use industries such as beauty and personal care, laundry detergent and laundry appliances. This report looks at how a range of companies are tackling this pressing concern, from supply chain management to community initiatives and product innovation.

Water crisis: the global long-term risk

The growing level of water stress – the need for products requiring less water for rinsing – can pose risks for businesses at different levels, including the loss of sales due to lack of environmental compatibility. Some water-reliant brands have been exploring ways to make their brands more compatible with environmental indicators, but there are scopes for improvement.

Water crisis rising up the agenda

In 2015, the World Economic Forum named water crisis as the number one long-term global threat. This is the fourth time that water crisis has appeared in the annually published list, but it is the first time it has secured the top spot. One third of the world's population lives in a water-stressed area, and according to the UN, this will rise to two thirds by 2025.

Huge potential impact on business

Still underestimated by many businesses, water risk is a very serious and complex issue threatening wildlife, human access to clean water and continuation of business through scarcity, flooding and pollution. A well-

managed water strategy, conversely, can help to build a resilient and innovative business and a strong ethical brand image.

Water resilience is an important issue for a large number of businesses, from food production to clothing and laundry appliances. Even where water is not a key part of the manufacturing process, it is often critical to provision of raw materials or to the end use of the product.

Risk avoidance and opportunities

When considering the importance of water, businesses need to look at three main areas of impact: operational, reputational and regulatory. However, water management is not just about mitigating risk – it can also offer opportunities for businesses to strengthen efficiencies, differentiate and innovate.

Physical and operational risks to production

Operational risks consist of managing water resources to maintain business continuity both in direct operations and the supply chain. These include scarcity, or too little water to maintain production; flooding, or too much water to operate and distribute; and pollution, or water that is unfit for use, leading to pre-treatment costs or scarcity.



Global water crises – from drought in the world's most productive farmlands to the hundreds of millions of people without access to safe drinking water – are the biggest threat facing the planet over the next decade. The nexus of water, food, energy and climate change is one of the overarching megatrends that will shape the world in 2030.

World Economic Forum's Global Risks Report, 2015.



Nearly 1 billion people live without access to safe drinking water

Damage to brand image

Reputational risks encompass managing company image among local communities and fellow watershed users, investors and end users. These include stakeholders' real or alleged negative perceptions affecting future business viability as well as local community concerns or protests about the impact on local water resources, communities, worker health and ecosystems. Consumer concerns about the ethical positioning of a company can also have a profound effect on success.

Costs and issues relating to governance

Regulatory issues involve keeping on top of changes that may raise additional costs or rationing on water. Changes in public water governance can lead to more stringent water allocation or regulation, as well as higher costs. Ineffective or inconsistent water regulation can also be a hurdle for companies.

Strong water management creates opportunities, as well as a resilient and innovative company

Companies that manage water risk do so throughout the company and their supply chain through clear, measurable and time-specific goals. They consider the full watershed context for maximum resilience, working with other users of the river basin to optimise access for all. This not only builds resilience but also opens up opportunities for cost efficiencies, brand differentiation and end product innovation.

Good water management creates opportunities for new goods and services focusing on reducing water footprints as a USP – this includes laundry and personal care products that use less water, for example. It also has significant benefits along the supply chain and operations, allowing for a more resilient supply chain that can adapt to short-term water shortfalls, and creating a more efficient operational structure with lower costs. Crafting an image as a water-responsible brand also has positive impact on many consumers, especially those who are ethically and environmentally aware. Similarly, it has an impact on investors, allowing, for example, listing as part of a pension or investment portfolio focusing on responsible companies.

Water management across product chain

Water management is not only an issue for direct operations, but also for the supply chain and post-sales use. For food production in particular, control over water use in the supply chain is critical – the use of water in agriculture to grow raw materials is extremely high. Concerns over water need to be extended into a broader approach to water stewardship, which considers the long-term implication in protecting the water supply at river basin level for all users, thus safeguarding supplies and maintaining a strong connection with the local community.

After-sales use is also an issue to be considered, and is particularly important for industries such as textiles, household cleaning and household appliances where the greatest amount of water use tends to occur at consumer level. This is particularly the case in drought-impacted areas, where there is a strong demand for low water products from consumers and an opportunity for targeted innovation.

Moving towards a water policy

360° inclusion

Water risk assessment and management needs to extend across all business aspects and drill through the supply chain into end-consumer use. Policies need to be company-wide and third-party suppliers assessed and given clear targets.

Robust targets

Clear, quantifiable targets with deadlines are important. Coca-Cola, General Mills, Kellogg, Nestlé and Unilever all have deadline-driven goals for water management practices.

Watershed inclusion

Currently, few companies look at the river basin or watershed context – this is a critical step forward that companies should consider carefully, engaging other watershed users into a responsible and considered river basin policy.

Source: Euromonitor International



全球水危机：建立灵活业务

由世界经济论坛列为世界第一长期风险，水危机是影响大量企业的关键问题，从能源生产到农业、食品生产、服装和重型终端用途行业（如美容和个人护理）、洗衣粉和洗衣用具。本报告研究了一系列公司从供应链管理到社区举措和产品创新如何应对这一迫切关注。

水危机：全球长期风险

水分胁迫水平越来越高——产品需求需要较少的水冲洗——可能对不同层次的企业构成风险，包括缺乏环境兼容性导致的销售损失。一些依赖水资源的品牌一直在探索使品牌更符合环境指标的方法，但也有改进的范围。

水危机上升至议程

2015年，世界经济论坛将水危机视为长期的全球威胁。这是在每年出版的清单中第四次发生水危机，但这是第一次获得首发。三分之一的世界人口生活在一个受水压力的地区，据联合国统计，这个数字将在2025年前上升到三分之二。

对企业的巨大潜在影响

水危机是一个非常严重和复杂的问题，这仍然被许多企业低估，威胁到野生动物，人类获得清洁水资源，并通过匮乏，洪水和污染继续经营。相反，一个管理良好的水资源战略可以帮助建立一个有弹性和创新的商业并树立强大的伦理品牌形象。

耐水性是许多企业的重要问题，从食品生产到服装和洗衣设备。即使水不是制造过程的关键部分，通常至关重要是提供原材料或最终使用该产品。

避免风险和机会

在考虑水的重要性时，企业需要考察三个主要的影响因素：业务、声誉和监管。然而，水资源管理不仅仅是减轻风险，还可以为企业提高效率提升，区分和创新的机会。

生产的物理和操作风险

操作风险包括管理水资源，以保持直接运营和供应链的业务连续性。这些包括稀缺性，或者太少的水来维持生产，洪水或太多的水运行和分配，污染或不适合使用的水，导致预处理费用或稀缺性。

损害品牌形象

声誉风险包括在当地社区和其他流域用户，投资者和最终用户之间管理公司形象。这些包括利益相关者真实或所谓的负面看法，会影响未来的业务活力，以及当地社区对当地水资源、社区、工人健康和生态系统的影响的担忧或抗议。消费者对公伦理理定位的担忧也可能对成功产生深远影响。

与治理相关的成本和问题

监管问题涉及到可能增加额外成本或配水的变化。公共水域治理的变化可能导致更严格的水资源分配或监管，以及更高的成本。无效或不一致的水调节也可能是企业的障碍。

强大水资源管理创造机会，以及一个有弹性和创新的公司

管理水资源风险的公司，通过明确在整个公司及其供应链中进行可测量时间和具体目标。他们认为全面的流域环境具有最大的弹性，与流域的其他用户合作，以优化所有人的访问。这不仅增强了韧性，而且开创了成本效益、品牌差异化和终端产品创新的机会。

良好水资源管理为新产品和服务创造了机会，重点是减少



水足迹作为USP —— 其中包括使用较少水的洗衣和个人护理产品。它在供应链和运营方面也具有显著的优势，从而形成一个能够适应短期缺水的更具弹性的供应链，并以更低的成本创造更有效率的运营结构。制定形象作为水品牌也对许多消费者负责任，特别是那些在道德和环保意识上的消费者也有积极的影响。同样，它也会对投资者产生影响，例如将其列为养老金或投资组合的一部分，重点放在负责任的公司上。

产品链水管理

水管理不仅是直接经营问题，也是供应链和售后服务问题。特别是对于粮食生产来说，供应链中用水的控制至关重要 —— 在农业中使用水来增加原材料是非常高的。对水资源的关注需要扩大到更为广泛的水资源管理方式，其中考虑到所有用户在保护流域水域供水方面的长期意义，从而维护用水供应并与当地社区保持密切联系。

售后使用也是一个需要考虑的问题，对纺织、家用清洁和家用电器等行业而言尤其重要，因为用水量最多的消费者往往会发生消费。特别是在受干旱影响的地区，消费者对低水产品的需求旺盛，有针对性的创新机会。

全球化水危机 —— 从世界上最有生产力的农田到数亿人无法获得安全饮用水的干旱 —— 这是未来十年地球面临的巨大威胁。水、食物、能源和气候变化的关系是2030年世界形成的首要大趋势之一。

世界经济论坛2015年全球风险报告。

趋向水政策

360°包含

水风险评估和管理需要跨越所有业务领域，并通过供应链钻研终端消费者使用。政策需要全公司和第三方供应商进行评估并给出明确的目标。

坚定的目标

具有期限的清晰，可量化的目标是重要的。可口可乐、通用磨坊、凯洛格、雀巢和联合利华都有水管理实践的最终期限目标。

流域范围

目前很少有公司关注流域或流域背景 —— 企业应慎重考虑其他流域用户，考虑流域责任的流域政策的关键一步。

资料来源: *Euromonitor International*



**近十亿人生活在
无法获得安全饮用
水的地方**



The Development of Multimodal Transport In the Region Elbe/Oder

Zita Tallat-Kelpšaitė

The Seine-Scheldt Canal is an example of Central European transnational cooperation.

Inland waterway transport as an environmental-friendly and promising transport mode continues to receive too little attention from the public and business structures. The White Paper of the European Union highlights the goal to reduce CO² emissions by 20 % before 2030, compared to 2008. Inland waterway transport creates a potential and opportunities for multimodal environmental-friendly solutions by integrating inland waterway transport into the international network. This requires specific infrastructure in Central Europe.

This issue has been discussed at the conference for the Development of multimodal transport in the region Elbe/Oder, which took place on 15-16 March in Belgium and was organised by the Ministry of Regional Development and Transport of the German federal state Saxony-Anhalt and the Chambers' Union Elbe/Oder.

The conference featured presentations of Thomas Webel, Minister of Regional Development and Transport of the German federal state Saxony-Anhalt, Nikolaus von Peter, Member of the Cabinet of Violeta Bulc, the European Commissioner for Mobility and Transport, Mathieu Grosch, European Coordinator for the Orient-East Med Corridor, Bogusław Liberadzki, Vice-President of the European Parliament, Dariusz Więcaszek, Member of the Presidium of the Chambers' Union Elbe/Oder, Jerzy Materna, Vice-Minister of Maritime Economy and Inland Navigation of the Republic of Poland and Lubomir Fojtu from the Waterways Directorate of the Czech Republic.

41 000 km of waterways in Europe

The event began with a trip in the city of Kortrijk (Belgium), situated in the middle of the province of West Flanders, near the Belgian-French border. The delegation was welcomed by Chris Danckaerts, Executive Director of the Flemish Waterways Board (De Vlaamse Waterwegen). In his presentation he introduced the importance of the system of natural waterways and canals to the region's development, as well as integration into the European transport system and the international network of transport corridors.

1 000 km out of almost 41 000 km of European waterways are located in Flanders. This is one of the densest waterway networks. Talking on the efficiency of this transport mode, as well as its economic and environmental benefits, Mr. Danckaerts highlighted that one 1 200 t barge can transport 40 railway wagons' or 60 trucks' worth of cargo.

The canal system is also important for the country's flood control. De Vlaamse Waterwegen is the leader in the field, responsible for planning, implementing and managing flood control.

The junction between the Seine-Scheldt rivers, connecting France, Belgium and the Netherlands, was demonstrated to the participants of the conference and inland navigation experts as a successful and exemplary project of transnational cooperation, inland navigation and integration into the international chain of transport corridors. The implementation of the 98-million-euro project, co-funded by the European Union, will open the waters of Seine-Scheldt for CEMT Vb class, 4 500 deadweight tonne or 19x11.40x 3.5 m container ships, which can carry up to three layers of containers.

The Seine-Scheldt inland navigation and coastal infrastructure project should be completed this year.

However, this project is not only about riverbeds...





Seven bridges of Kortrijk

On a pleasant mid-March afternoon Frank Serpentier, Seine-Scheldt Project Manager of Waterwegen en Zeekanaal NV company, invited to take a walk along Leie – the left tributary of the Scheldt.

The 10 000 steps walk, introducing local architecture, is a very popular route in Kortrijk. However, the purpose of our walk was different – Mr. Serpentier invited us to get to know the city’s bridges, which also play a large role in this project being no less important than the canal opening and closing system, the so-called locks.

He says that the implementation of the Seine-Scheldt project in Kortrijk involved greatest infrastructure changes ever. First of all, the navigation on Leie had to meet all project requirements in order to be fit to host vessels of a certain size and draft. They had to build new bridges, which now make a total of seven.

The bridges were designed by different architects and each of them is unique, making a completely new contribution to the city’s silhouette. All of them were built on a 7 m clearance above the normal level of the river. As ships pass by, the height of the bridges can be adjusted.

The most interesting and impressive of all seven is the 207 m S-shaped, snake-like suspension bridge for pedestrians and bicycles, designed according to the project of the famous engineer Laurent Ney. The original bridge, created with love for the nature and people, was built by the Flemish authorities, as a compensation for all the inconveniences incurred by the citizens due to the several years of constructions. Although the parameters and shape of the bridge is quite different, the builders say that it wasn’t much more expensive than the other six and costed about 4.5 million euros.

“On my plane to Brussels I read *The Bridges of Madison County* by

Robert James Waller. What a coincidence – the number of the bridges featured there was also seven. One of them was special. It’s a story about love”, – I said, remembering the novel, based on a real story.

“Well, this is a story about mo-

ney”, – smiled Mr. Serpentier.

Love and money are often closely related, at least by the fact that they generate stories worth of novels.

The bridges of Kortrijk confirmed that the union of love and money can be successful. ■





在易北/奥德区域发展多式联运



Zita Tallat-Kelpšaitė

塞纳河运河是中欧跨国合作的一个例子

内陆水路运输作为一种环保型、有前途的交通运输模式继续受到公众和商业结构的关注。欧盟白皮书强调，与2008年相比，二氧化碳排放量在2030年前减少了20%。通过将内陆水路运输融入国际网络，内陆水路运输为多式联运环保解决方案创造了潜力和机遇。这需要中欧的具体基础设施。

3月15日至16日在比利时举行的易北/奥德地区多式联运发展会议上讨论了这个问题，并由德国联邦国家萨克森 - 安哈尔特地区发展运输部和易北河/奥德分庭组织。

这次会议的特约来宾有德国联邦国家萨克森 - 安哈尔特地区发展和运输部长 Thomas Webel, 玮欧莱特布克内阁成员欧洲移动运输委员 Nikolaus von Peter, 东帝汶走廊欧洲协调员 Mathieu Grosch, 欧洲议会副主席 Bogusław Liberadzki, 易北河/奥德分庭会主席 Dariusz Więcaszek, 波兰共和国海运经济和内陆航运部副部长 Jerzy Materna, 以及来自捷克共和国水道局的 Lubomir Fojtu。

欧洲的41000公里的水路

活动开始于位于比利时 - 法国边界附近的西弗兰德省中部的科特赖克市(比利时)。代表团受到弗兰德水运局执行董事克里斯·丹克夏 (Chris Danckaerts) 的欢迎。在他的介绍中，他介绍了自然水道和运河系统对该地区发展和融入欧洲运输系统和国际运输走廊网络的重要性。

距佛兰德斯大约41000公里的欧洲水道有1000公里。这是最密集的航道网络之一。谈到这种运输方式的效率，以及其经济和环境效益，Danckaerts 先生强调，一艘1200吨的驳船可以运输40辆铁路货车或60辆卡车的货物。





运河系统对于国家的防洪也很重要。De Vlaamse Waterwegen是该领域的领导者，负责规划、实施和管理防洪工作。

连接法国、比利时和荷兰的塞纳河畔的塞纳河流域之间的交汇处已经向会议和内陆航运专家的参与者展示，成为跨国合作，内陆航行和融入国际运输链条链的成功典范项目。由欧盟共同资助的9800万欧元项目的实施将开放塞纳河畔的CEMT Vb类，4500载重吨或19x11.40x3.5米的集装箱船，可以承担三层集装箱。

塞纳河畔内河航运和沿海基础设施项目今年应完成。

但是，这个项目不仅仅是河床...

科特赖克的七座桥梁

在3月中旬一个愉快的中午，Waterwegen en Zeekanal NV公司的Seine-Scheldt项目经理Frank Serpentier邀请了沿斯里班德河左岸支流的Leie散步。

据介绍，当地建筑的10000步的步行路线是科特赖克非常受欢迎的路线。不过，我们步行的目的是不一样的——Serpentier先生邀请我们去认识这个城市的桥梁，比起运河开闭系统所谓的锁，这个桥梁在这个项目中也扮演着重要的角色。

他说，在科特赖克的Seine-Scheldt项目的实施涉及到最大的基础设施变革。首先，Leie的导航必须满足

所有项目要求，才能适应一定规模和草案的船只。他们不得不建立新的桥梁，现在共有七个。

桥梁由不同的建筑师设计，每一座都是独一无二的，为城市的轮廓做出了全新的贡献。所有这些都建在距离河流正常水平7米的高度。随着船只经过，桥梁的高度可以调整。

这七个最有趣和令人印象深刻的是根据著名工程师Laurent Ney的项目设计的207米S型蛇形悬索桥，用于行人和自行车。由佛兰德当局建造的以自然与人为爱的原始桥梁，是为了赔偿公民因多年建设而造成的一切不便。虽然桥梁的参数和形状是完全不同的，但是建

筑商们认为这并不比其他六款贵得多，成本约450万欧元。

“在我飞往布鲁塞尔的飞机上，我读了罗伯特·詹姆斯·沃勒的小说《麦迪逊县的桥梁》。有些巧合——这里的桥梁数量也是七个。其中一个特别关于爱情的故事”，我说，记住这本小说，基于一个真实的故事。

“嗯，这是一个关于金钱的故事”，史坦捷先生笑了起来。

爱情和金钱往往密切相关，至少是因为它们的故事都能产生有价值的小说。

科特赖克的桥梁证实，爱情与金钱的结合可以取得成功。





THE PORT OF KLAIPĖDA FOLLOWS THE RHYTHM OF THE GLOBAL SHIPPING TRENDS

Showing flexibility in adapting to global shipping tendencies and market conditions, the Port of Klaipėda summed up the last year with a new cargo handling record by exceeding 40 million tonnes. The results of the fastest-growing port in the region illustrate continuous investments into its infrastructure and superstructure. In order to create the most convenient conditions and increase competitiveness, last year the Port of Klaipėda dredged the external shipping channel and increased the draft. The partners of the port soon felt the benefits and importance of this project with the only Lithuanian seaport receiving increasingly larger ships, looking forward to accept the largest ships entering the Baltic Sea in the future.

On average the Port of Klaipėda increases its cargo handling volumes by about 6.6 per cent every year. Last year was no exception with 40.14 million tonnes of handled cargo. This result exceeded 2015, which featured cargo volumes of 38.5 million tonnes. The record-breaking results were mostly determined by increasing oil, liquefied natural gas, container and ro-ro cargo volumes.

“For the first time in the port’s history, the Port of Klaipėda maintained its leading position among the Baltic ports and achieved the new best result by exceeding 40 million tonnes. This includes a huge input of the port’s cargo handling companies, which keep investing into modern technologies and warehousing, also the Seaport Authority’s consistent investments into infrastructure, significantly contributing to increasing cargo

handling volumes. Investments into infrastructure is the key component for the growth of the cargo flow,” says Arvydas Vaitkus, Director General of Klaipėda State Seaport Authority.

Last year began with a new page in the history of the ice-free Port of Klaipėda: upon dredging an about 1 200 metre strip of the port’s external shipping channel, the 13.4 m allowable draft at some of the parts of the port was increased to 13.8 m. This was a signal for goods exporters

that the port is now capable of accepting larger ships with even more cargo.

According to the Director of the Seaport Authority, the achievement of this new qualitative leap, increased the competitiveness of the Port of Klaipėda in the context of the neighbouring ports. The implementation of this project became a substantial opportunity for Lithuania to maintain the flows of transit cargo, increasing their volumes and competing with the neighbouring ports by attracting new transit



cargo. At the same time this is a huge return of the investments the Seaport Authority made into the port's infrastructure.

Increasing ships

The world notices a tendency of increasing ship capacities. This also reflects on the statistics of the Port of Klaipėda. The number of ships visiting the port last year was smaller, but the capacities of the ships were larger.

The goal of the Port of Klaipėda is to accept the largest ships coming into the Baltic Sea through the Great Belt. The dredging works implemented in the open sea last year, deepening the shipping channel to 15.5 m were the first steps of the Port of Klaipėda in the attempts to achieve the depth of 17 metres, which would open new opportunities in accepting even larger ships.

"We follow the tendencies of Panama Canal, which greatly increased its depth last year and accepts the new *Panamax* type ships. The Port of Klaipėda already accepts ships longer than 340 m (for comparison, this is the height of Vilnius Television Tower). The port is determined to implement ambitious projects, the need for which is dictated by global shipping tendencies, and accept the largest ships entering the Baltic Sea." talked the head of the port, sharing future plans.

Among some of the nearest ones is the reconstruction of the port's entrance channel and the piers. These are especially important in order to secure a safe entrance for the largest ships in difficult weather conditions, at the same time maintaining their higher speed.

New territories

In recent 25 years the port's cargo handling volumes have increased more than twice, while the territory of the port didn't change much and constitutes 552 ha, thus some of the most nearest tasks for the port involve not only increasing depth, but increasing its area as well.

It is expected that the port will use up its potential by 2026 and further development will be possible only by including new territories. Currently the port is already preparing the new general plan, which will provide new opportunities for the port's development

in the next 25 years. It will include transport corridors, railways and other port infrastructure.

"The Port of Klaipėda has long outgrown the level of a local port, becoming a global player, showing excellent cargo handling results. Therefore, we cannot stop – the port must continue to develop and we must plan its future decades ahead. The concept of the general plan features expansion both in the northern part by building an external port near the deep water berths, and the southern part by forming a peninsula in the Curonian Lagoon and using the reserved territories assigned to the port. This means that the major developments will take place in the water. The Port of Klaipėda is the leader among the nearest Baltic ports, but we need more land and see new territories in the water, further from residential areas, in order to ensure minimum disturbances to the citizens. Ships at the external port would be wharfed 1.5 km from the actual shore." talked Mr Vaitkus.

According to the head of the Seaport Authority, currently this is one of the major projects in Lithuania, which will give a positive influence for the development of Klaipėda city, region and the entire country. Currently the Port of Klaipėda creates about 6 per cent of the country's gross domestic product. The implementation of the maximum development could increase the annual cargo handling potential. It is expected that the development of the port-related companies could create about 30 thousand new jobs.

There is no doubt that the port's expansion would give a powerful incentive to develop manufacturing industry and production, also transport and logistics, especially with Klaipėda Free Economic Zone, located quite close to the port, offering attractive conditions, as well as good railway access to the port. The Port of Klaipėda is one of the most environmental-friendly ports in Europe and 80 per cent of the cargo come to the port by rail. Business representatives also highly appreciate high-quality motor roads.

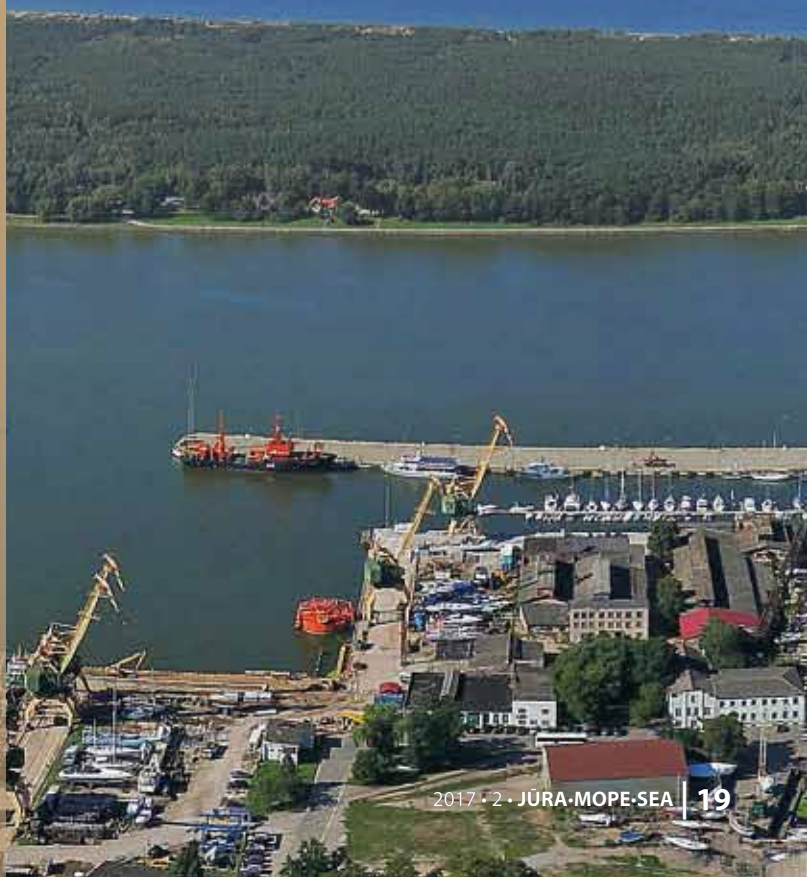
Transit cargo constitutes about 40 per cent of the port's total turnover. The port handles liquid, bulk and general cargoes, as well as operates 33 multi-purpose terminals.

克莱佩达港口 遵循全球航运 趋势的节奏

显示着适应全球航运趋势和市场状况的灵活性，克莱佩达港在去年总结了新的货物处理记录超过4000万吨。该地区港口的最快增长结果说明了其基础设施和上层建筑的持续投资。为了创造最便利的条件和增加竞争力，去年，克莱佩达港疏通了外部航运渠道，并增加了预案。港口的合作伙伴很快就感受到这个项目的利益和重要性，唯一的立陶宛海港接受越来越大的船只，期待接受未来最大的进入波罗的海的船只。

平均而言，克莱佩达港的货物处理量增加了约6.6%。去年也不例外，处理货物为4014万吨。这一结果超过2015年，其货物量为3850万吨。创纪录的成果主要取决于石油、液化天然气、集装箱和滚装货物量的增加。

"在港口历史上，克莱佩达港在波罗的海港口保持领先地位，达到4000多万吨的最佳新成绩，其中包括港口货物装卸公司的大量投入，不断投资现代技术和仓储，海港管理局对基础设施的一贯投资，大大有助于增加货物处理量。对基础设施的投资是货物流量增长的关键组成部分。"克莱佩达国家海事局局长Arvydas Vaitkus说。





去年开始，克莱佩达无冰港历史上有了新的一页：疏浚了约一百二十米长的带港和港口的外部航道，港口部分地区的13.4米允许吃水面积增加到了13.8米。这是货物出口商的信号，港口现在能够接受更多的货物和更大的船只。

据海港管理局局长介绍，实现这一新的质的飞跃，提高了克莱佩达港在邻近港口的竞争力。该项目的实施成为立陶宛维持过境货物流通量，增加数量，并通过吸引新的过境货物与邻近港口竞争的重大契机。同时，这也是海港管理局对港口基础设施投资的巨大回报。

增加船只

世界注意到船舶载重量增加的趋势。这也反映了克莱佩达港的统计。去年访问港口的船只数量较少，但船舶载重量较大。

克莱佩达港的目标是接受通过大贝耳特海峡进入波罗的海的最大船只。去年在公海执行的疏浚工程，将航道拓宽至15.5米，是克莱佩达港试图达到17米深的第一步，这将为接受更大的船舶开辟新的机会。

“我们遵循巴拿马运河的趋势，去年大大增加了其深度并接受了新的巴拿马型船舶，克莱佩达港已经接受了超过340米的船舶（相比之下，这是维尔纽斯电视塔的高度）。港口决心实施雄心勃勃的项目，其需要由全球航运趋势决定，并接受进入波罗的海的最大船舶。”港口负责人分享未来的计划时这样说到。

其中最近的一些是重建港口的入口通道和重建码头。这些特别重要，以便在恶劣天气条件下确保最大船舶的安全入口，同时保持较高的速度。

新领域

近25年来，港口货物装卸量增加了两倍多，港口面积没有变化，达到552公顷，港口最近的工作不仅涉及深度上升，而且也增加了区域。

预计港口将在2026年之前利用其潜力，只有通过包括新的领土才能进一步发展。目前港口正在准备新的总体规划，为未来25年的港口发展提供新机遇。它将包括运输走廊、铁路和其他港口基础设施。

“克莱佩达港长期以来一直占据了当地港口的水平，成为全球的一员，显示出优良的货物处理效果，所以我们不能停止——港口必须继续发展，我们必须提前几十年来进行未来总体概念规划，在北部通过在深水泊位附近建造一个外部港口，南部地区通过在库尼亚泻湖形成一个半岛，并把保留区域分配给港口使用，这意味着未来克莱佩达港将是最近的波罗的海港口发展的主要领导者，但是我们需要更多的土地，并在居民区内进一步了解水中新领域，以确保对公民的最小干扰。外部港口距离实际海岸1.5公里。”Vaitkus先生谈到。

据海港管理局局长介绍，这是立陶宛目前的重大项目之一，将对克莱佩达市、区域和全国的发展产生积极的影响。目前，克莱佩达港占该国国内生产总值约6%。最大限度发展的实施可能会增加年度货物处理潜力。预计港口相关公司的发展可以创造约3万个新的工作岗位。

毫无疑问，港口扩张将有力发展制造业和生产，运输和物流，特别是为位于非常接近港口的克莱佩达自由经济区，提供有吸引力的条件，以及良好的铁路通行港口。克莱佩达港是欧洲最环保的港口，80%的货物通过铁路进入港口。商务代表也高度赞赏了高品质的机动道路。

过境货物约占港口总营业额的40%。港口处理液体、散货和一般货物，并经营33个多功能码头。





17th Intermodal AFRICA 2017

Follow us on:
LinkedIn



Associate Members



SOUTHERN SUN CAPE SUN, CAPE TOWN, SOUTH AFRICA
WEDNESDAY 19 AND THURSDAY 20 APRIL 2017

HOSTED BY
TRANSNET



national ports

ORGANISED BY



TRANSPORT EVENTS

SPONSORED BY



• Technical Site Visit • 60 International Exhibition Stands • 35 International Conference Speakers • 300 Conference Delegates
Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies at only €795! Save €500!
• FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) • Networking Welcome Dinner •

KEY SPEAKERS.... PLUS MANY MORE!

- Minister Lynne Brown (MP)**
Minister of Public Enterprises, Ministry of Public Enterprises, South Africa
- Siyabonga Gama**
Chief Executive, Transnet Group, South Africa
- Richard Vallihu**
Chief Executive, Transnet National Ports Authority, South Africa
- Mahesh Fakir**
Chief Executive Officer, The Ports Regulator of South Africa, South Africa
- Nozipho Mdawo**
Secretary General, Ports Management Association of Eastern and Southern Africa (PMAESA), Kenya
- Frank Luisman**
Director, Maritime Transport Business Solutions, Netherlands
- Aasim Siddiqui**
Chairman, All Pakistan Shipping Association (APSA), Pakistan
- Wu Di**
Assistant President, China Harbour Engineering Company Ltd., China
- Kees Anton Von Wallie**
Divisional Chief Executive, Grindrod Intermodal, South Africa
- James O. Ngongo**
Infrastructure Director – Northern Corridor, Trade Mark East Africa, Kenya
- Nachi Mendelow**
General Manager – Global Business Development Sub-Saharan Africa, WiseTech Global, South Africa
- Phumzile Sithole**
Acting General Manager for Commercial, Transnet Freight Rail, South Africa
- Jean Francois Laurent**
Chief Executive Officer, Port Reunion, Reunion Island
- Silvester Kasuku**
Director General, LAPSET Corridor Development Authority, Kenya
- Lukas Sturm**
Divisional Manager – Maritime Cranes, Liebherr Africa (Pty) Ltd, South Africa

HIGHLIGHTED TOPICS

- Repositioning South Africa's maritime role globally and regionally to boost trade and economic growth
- The importance of governance in ensuring competitiveness for South African ports as trade hub of Africa
- African Port PPP outlook: cases in East and West Africa
- New Trade Routes to Africa Under 'One Belt One Road (OBOR) Initiative' of China
- The important roles of development finance institutions (DFIs) in transport and infrastructure development in Africa
- Mobilising private investments in Africa's ports sector
- Enhancing Africa's trade capabilities and competitiveness
- Increasing market access in East Africa – Strategies and challenges
- Facilitating connectivity in Sub-Saharan Africa: Transnet Freight Rail's perspectives
- Port Reunion - Improving regional connectivity
- Roles of LAPSET Corridor in bridging trade and transport of goods in Sub-Saharan Africa.
- Why competition from new African ports is a good thing – Transnet Port Terminal's experience
- Increasing transshipment traffic through East Africa – KPA's positioning
- Creating value for Eastern and Southern Africa ports: roles of hinterland countries

For more information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: enquiries@transportevents.com Website: www.transportevents.com Follow us on: **LinkedIn**



Future Energy

EXPO 2017 Participants' Meeting In Astana



On 22–23 February Astana, the capital of Kazakhstan, hosted the third meeting for the participants of the global EXPO 2017, attended by 326 delegates from more than 100 countries. This was the last and most important meeting of such scale until the opening of the exhibition on 10 June.

The delegates were provided with the key facts on the progress of the project, as well as introduced to the exhibition's system of accreditation and operational management. It was finally stated that at the end of February the participation at the global EXPO was officially confirmed by 115 countries and 18 international organisations. This number has already made EXPO 2017 a record-breaker in terms of participants throughout the entire history of these exhibitions. Since Kazakhstan offered a visa-free regime for 45 countries throughout the exhibition, organisers expect that the number of visitors should exceed 5 million.

Vicente Loscertales, BIE Secretary General: "Now I am sure"

Vicente Loscertales, Secretary General of the Bureau of International Exhibitions (BIE), who opened the meeting, appreciated the level of preparation for the exhibition and expressed his confidence in the success of the three-month event, which will take place in the capital of Kazakhstan.

"I want to thank the organisers of the exhibition, who approached all stages of preparation with great responsibility, bringing us to its final stage. Now I am sure that our joint efforts will lead us to success," Loscertales said.





Akhmetzhan Yessimov, Chairman of the Board of the National company Astana EXPO 2017, emphasized that the organisers of the exhibition are closely cooperating with the Bureau of International Exhibitions and all participants of the exhibition. Leaders of the company had 150 meetings last year alone, including 36 meetings with prime ministers, vice-prime ministers and ministers of foreign affairs of foreign countries.

Currently the pavilions are already being commissioned to international participants for further installation works and many of them have already started construction. Mr Yessimov encouraged the rest of the participants to activate the works on their pavilions too.

All services at the Unified Service Centre

The participants of the meeting, visiting the construction site, were also introduced to the Accreditation and Unified Service Centres. The work there has already gained momentum in performing visa registration, banking, insurance, tax and other operations. The Accreditation information system minimises the time necessary to complete these procedures.

Diyas Azbergenov, Director of the Service De-

partment at Astana EXPO 2017, emphasized that the purpose of the one-stop service centre operating 24/7 is to service the official participants of the exhibition, commissioners of the pavilions and their teams. This centre will host representatives of Kazakhstan's state authorities and other necessary organisations, including the Ministry of Interior, tax and other institutions, enabling them to provide their services fast and efficiently. The centre will offer services regarding visa support, migration accounting, tax, customs, copyrights, sanitary epidemiological control, the use of radio frequencies, banking, insurance, logistics, notary services, consultations, translations, plane ticket sales, express mail and others.

On-line registration to the EXPO and inspection of Kazakhstan's law enforcement bodies

Marken Akhmetov, Director of Operations and Risk Management Department at the National company Astana EXPO 2017, introduced the Accreditation Centre, which was established based on international experience in developing accreditation systems and started its operation in December last year.

"All persons wishing to gain access to the ter-

ritory of the exhibition or its individual objects must register at our on-line system and pass the inspection, conducted by Kazakhstan's law enforcement bodies. This is one of the elements, which should ensure security at the event," says Mr Akhmetov.

Action takes place not only at the exhibition complex. The staff of the exhibition will be accommodated at a 1374-apartment campus on the EXPO 2017 grounds.

The organisers have repeatedly emphasized that they're doing everything they can to ensure the safety of the exhibition's participants and visitors. "We have carefully studied the experience of exhibitions in Milan and Shanghai, the Olympic Games in Sochi and Rio de Janeiro. Based on that study, we have developed an operational plan that covers all security issues. It will help to ensure maximum safety for all the participants of the exhibition," stated Akhmetzhan Yessimov, Chairman of the Board of Astana EXPO 2017.

Bilateral meetings and agreements

The third meeting of EXPO 2017 participants also included bilateral meetings between Akhmetzhan Yessimov, Chairman of the Board ▶



of Astana EXPO 2017, and Commissioners of German, French and Lithuanian national pavilions – Dietmar Schmidt, Pascal Lorot, Romas Jankauskas, as well as Jean Claude Knebel, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Luxembourg.

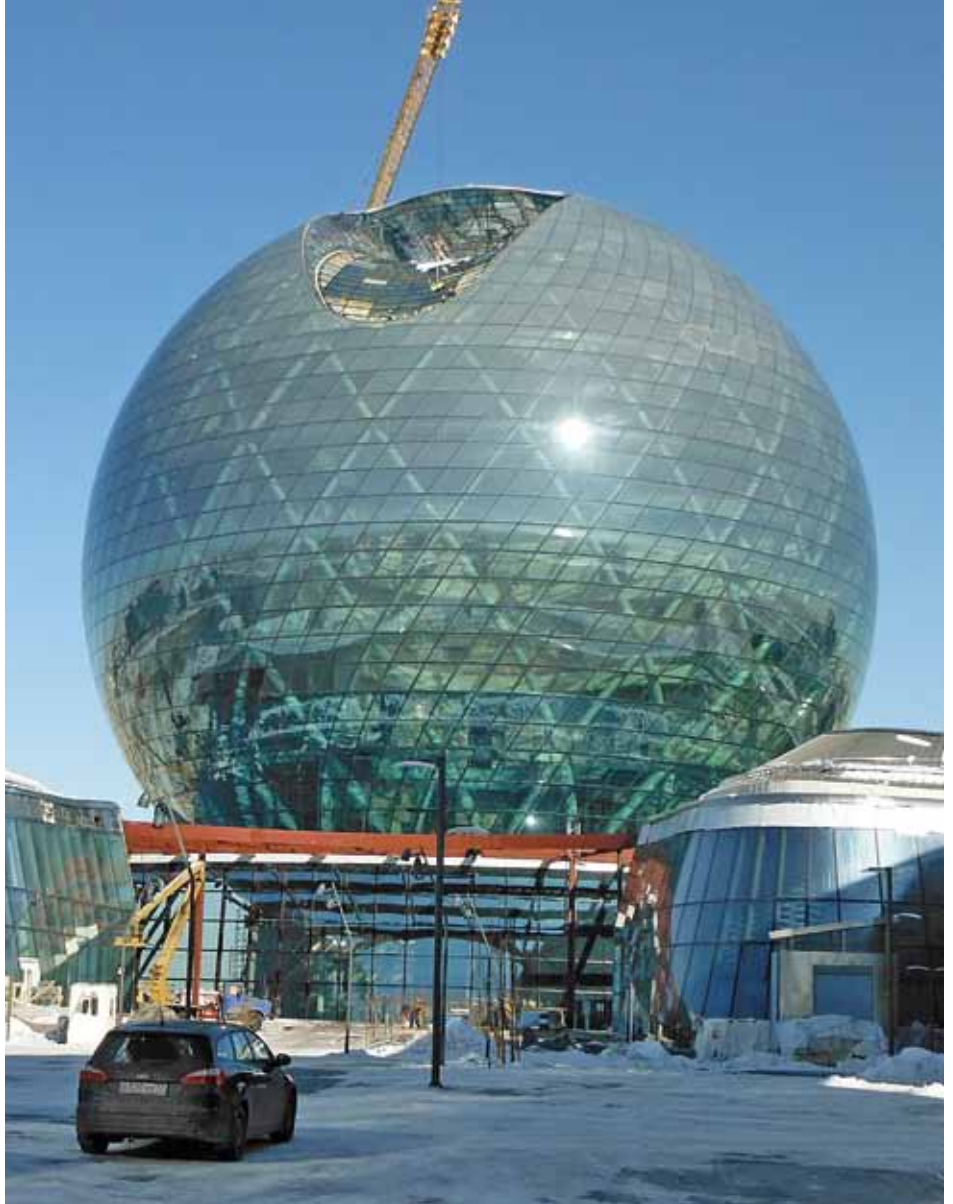
They discussed the issues of pavilion design, operations and mutual cooperation, also promotion of the exhibition in the said countries, in order to attract more tourists to this future-energy-promoting event.

Based on the memorandum of mutual understanding and cooperation, signed earlier, the meeting with Simon Clegg, Director of EXPO 2020, which will take place in Dubai, United Arab Emirates, involved reaching an agreement to set up a bilateral EXPO 2020 Dubai-EXPO 2017 Astana working group, the purpose of which would be to transfer Kazakhstan's experience in organising EXPO to the UAE.

Lithuanian Commissioner Romas Jankauskas elected as EXPO 2017 Chairman of the Steering Committee

The chairman of the College of Commissioners and Steering Committee was elected in a closed session of the Commissioners of the participating countries. Upon receiving official suggestions from several states, Astana EXPO 2017 Commissioner Rapolas Žilinskas submitted the candidacy of the Lithuanian Commissioner Romas Jankauskas.

Mr Jankauskas has been appointed as Lithuania's Commissioner of the world EXPO for



already the sixth time. He is a member of the Bureau of International Exhibitions and was a member of the Steering Committee at the two previous exhibitions in Milan and South Korea. The candidacy was supported by Commissioners of Germany, Monaco, Poland, Japan and several other states, with no objections or offers to abstain.

In total the Steering Committee consists of 22 state representatives. During its constituent session, which took place right after the meeting of the College of Commissioners, the Steering Committee appointed three deputy chairmen – Pascal Lorot (France), Tomiyasu Nakamura (Japan) and Albina Assis Africano (Angola).

The Committee will meet every month with the most important task – to coordinate smooth cooperation between EXPO organisers and all participants in solving important issues regarding preparations and successful course of the exhibition.

EXPO 2017 Grounds to Become a Centre of Green Technology

EXPO practice shows that the majority of campuses are not meant to stay and are usually dismantled after the exhibition. This sometimes causes as much trouble as to build them. Similar

experience was shared by Lithuania, the Netherlands, Spain, Yemen, Monaco and other countries after Hanover EXPO 2000, when pavilions, which required millions of investments, had to be removed from the exhibition area. Lithuania had sold its pavilion for one litas in order to avoid even more costs in demolishing the pavilion and managing the territory.

Only a few of extremely successful pavilions of high urban value remain and get a new life by housing companies, shopping centres, as well as objects of tourism, culture, etc. The Chinese pavilion of Shanghai EXPO 2010 is an excellent example of such reincarnation: the building has become an art museum and continues to draw crowds of people.

The organisers of Astana EXPO 2017, with its credo of Future Energy, chose a rational solution. After the exhibition the unified architectural complex built in the outskirts of Astana will not be demolished, but rather merge with the landscape of the capital and the smart spaces of pavilions arranged under a single roof will eventually house new activities. A large part of these will include renewable energy and green technology.

During the meeting at the beginning of February, when Akhmetzhan Yessimov, Chairman of the Board of Astana EXPO 2017, and Cihan



Sultanoglu, UN Commissioner-General, Director of the Regional Bureau for Europe and the Commonwealth of Independent States (CIS), signed an agreement regarding UN's participation at the exhibition, the Commissioner-General stated: "We support the President of Kazakhstan Nursultan Nazarbayev's initiative of opening the Centre for Green Technologies and we are ready to encourage this project. I am sure that EXPO 2017 is a great opportunity for Kazakhstan to raise the subject of renewable energy on an international scale."

The fact that the subject has been already raised, is illustrated by the premium of 20 000 euros for the best innovative project on the topic of Future Energy, introduced during the third meeting for the participants of the global EXPO 2017. The creators and founders of the premium – Expo'90 Foundation of the Bureau of International Exhibitions and Japan – will award the premium for the initial development of the project. All members of the Bureau of International Exhibitions can participate at the competition and the winner will be announced at the end of the exhibition, which will take place until 10 September.





EXPO 2017

• **Future Energy** •
Astana Kazakhstan

Reducing CO₂ emissions

Living energy efficiency

Energy for all

- Where:** Astana, the capital of the Republic of Kazakhstan
- When:** From **10 June to 10 September 2017**
- Visitors:** More than 5 million visits estimated
- Participants:** More than 100 countries and up to 20 International organizations



Future Energy Rays from Lithuania

L I T H U A N I A
ASTANA EXPO 2017

530m² national pavilion

Renewable energy

Energy efficient life

Future laser technologies



More info:

www.expo2017astana.com

www.expo2017.lt

კონფერენციის ორენოვანი
თარგმანი ინგლისურიდან
ქართულ ენაზე
Georgian to English
Bilingual Conference
Translation

6TH BLACK SEA PORTS & SHIPPING 2017

SHERATON BATUMI HOTEL, GEORGIA
THURSDAY 18 AND FRIDAY 19 MAY 2017

Follow us on:
LinkedIn



Associate Member
IAPH

HOSTED BY



ORGANISED BY



SPONSORED BY



Supporting Media



- Technical Site Visit • 50 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 300 Conference Delegates • Networking Welcome Dinner
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies at only €795! Save €500!
- FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) •

KEY SPEAKERS.... PLUS MANY MORE!

1. **Roy van Eijsden**
Director Maritime Advisory, WSP Parsons Brinckerhoff, United Kingdom
2. **Nishal Saaredoo**
Principal Consultant, Ocean Shipping Consultants, United Kingdom
3. **Mihai Petre**
Senior Manager Customs and Global Trade, Deloitte Tax SRL, Romania
4. **Giorgi Chugoshvili**
Head of Business Intelligence, Anaklia Development Consortium, Georgia
5. **Catalin Petre**
General Manager, China Shipping Romania SRL, Romania

HIGHLIGHTED TOPICS

- Enhancing competitiveness and exploring current opportunities in the Black Sea economy
- Trade outlook in the Black Sea and looking into increasing cargo traffic flow for ports
- Key benefits brought by the Union Customs Code for EU ports in the Black Sea to improve trade
- Maximizing financial and economic value through tailored Port PPP Structures
- Improving shipping operations in the region and identifying opportunities in domestic and international trade
- Applying best business practices in the markets of Central and Western Europe
- Automation, integration and interoperability along the supply chain: concrete opportunities of building terminal optimization and International Fast Trade Lanes

For more information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: enquiries@transportevents.com Website: www.transportevents.com Follow us on: **LinkedIn**



未来能源

2017年世博会参加者相聚阿斯塔纳

Vicente Loscertales , BIE秘书长：“现在我确信”

国际展览局（BIE）秘书长 Vicente Loscertales 主持了开幕仪式，并对展会的准备程度表示赞赏，他表示相信，三月活动将成功在首都哈萨克斯坦举办。

“我要感谢展会的组织者，他们在各个阶段的准备工作承担着很大责任，使我们进入了最后阶段，我相信我们的共同努力将使我们取得成功。” Loscertales 说。

2月22日至23日，哈萨克斯坦首都阿斯塔纳主办了2017年全球世博会参加者的第三次会议，来自100多个国家的326名代表出席了会议。这是6月10日展览开幕前的最后一次最重要会议。

代表们介绍了项目进展情况，并介绍了展会的认证和运营管理体系。最后表示，截至二月底，全球115个国家和18个国际组织正式确认参加全球博览会。这一数字已经使世博会在整个这些展览的历史上成为破纪录者。

由于哈萨克斯坦在整个展览会期间为45个国家提供了免签证制度，组织者预计参观人数将超过500万人。





2017年阿斯塔纳国际博览会国际公司董事长阿赫梅赞·耶西莫夫 (Akhmetzhan Yessimov) 强调, 展会的组织者与国际展览局和展会的所有参与者紧密合作。公司领导人仅去年就举行了150次会议, 其中36次与总理、副总理兼外交部长会晤。

目前, 展馆已经投入使用, 为国际参与者进行进一步的安装工作, 其中许多已经开工建设。Yessimov先生鼓励其余参与者也在展馆内启动作品。

统一服务中心的所有服务

访问施工现场的与会者也被介绍给认可和统一服务中心。在这方面

的工作已经在执行签证登记, 银行业务, 保险业务, 税务和其他业务方面取得了进展。认证信息系统最大程度地缩短了完成这些程序所需的时间。

2017年阿斯塔纳世博会服务部主任迪亚斯·阿斯伯格诺夫 (Diyas Azbergenov) 强调, 一站式服务中心全天候服务的目的是为展会的正式参与者、展馆专员及其团队提供服务。该中心将由哈萨克斯坦国家当局和其他必要组织的代表主办, 包括内政部、税务机关等机构, 使他们能够快速有效地提供服务。该中心将提供有关签证支持、移民会计、税务、海关、版权、卫生流行病学控制、无线电频率、银行、保险、物流、公证服务、咨询、翻译、飞机票销售、快递等服务。

在线登记参加世博会并检查哈萨克斯坦执法机构

2017年阿斯塔纳博览会运营与风险国家公司管理部总监Marken Akhmetov介绍了根据国际发展认证体系经验建立的认证中心, 并于去年12月开始运作。

“所有希望进入展览领域的个人物件或人员必须在我们的在线制度进行登记, 并通过哈萨克斯坦执法机构进行的检查, 这是确保安全的一个要素事件。”阿赫梅托夫先生说。

工作不仅在展览馆进行。该展览的工作人员将被安置在2017年EXPO世博会的1374间园区公寓内。

主办方一再强调, 他们正在竭尽全力确保展览参与者和观众的安全。“我们仔细研究了米兰和上海的展览经验, 索契奥运和里约热内卢的经验, 在此基础上, 制定了涵盖所有安全问题的运行计划, 有助于确保所有展览参与者的安全。”2017年阿斯塔纳世博会董事会主席阿赫梅赞·耶西莫夫 (Akhmetzhan Yessimov) 说。

双边会议和协议

2017年世博会参加者第三次会议还包括2017年阿斯塔纳世博会主席阿什米兹·耶西莫夫, 德国、法国和立陶宛国家馆委员德马特·施密特、帕斯卡洛洛特、罗马·扬库斯卡斯, 以及卢森堡特命全权大使让·克劳德·肯贝尔。

他们讨论了展馆设计、运营和相互合作的问题, 并在上述国家推广展





会，以吸引更多的游客参加未来的能源促进活动。

根据之前签署的谅解备忘录，与阿拉伯联合酋长国迪拜举行的2020年世博会主任Simon Clegg会晤，达成了2020年迪拜世博会共同协议。阿斯塔纳工作组的目的是将哈萨克斯坦在组织世博会的经验转移给阿联酋。

立陶宛专员罗马斯·扬库斯卡斯当选为2017年EXPO指导委员会主席

委员兼指导委员会主席在参加国专员的非公开会议上当选。在接受几个州的正式建议后，2017年阿斯塔纳EXPO专家委员Rapolas Jonkuskauskas提交了立陶宛专员罗马斯·扬库斯卡斯的候选资格。

扬库斯卡斯先生被任命为立陶宛世博会专员，这已经是第六次了。他是国际展览局的成员，并在米兰和南韩的两次展览中担任指导委员会成员。候选人得到德国、摩纳哥、波



兰、日本等几个国家的支持，没有反对意见或建议弃权。

指导委员会总共由22名国家代表组成。指导委员会在委员会会后召开的组委会中，任命了三名副主席Pascal Lorot（法国），日本中村友和日本的Albina Assis Africano（安哥拉）。

委员会每个月都会举行最重要的任务，协调世博组织者和所有参与者之间的顺利合作，解决有关筹备工作和成功举办过程中的重大问题。

2017年世博会成为绿色科技中心的理由

EXPO实践表明，大多数校园不是留下来，通常在展览后下车。这有时会导致构建它们的麻烦。立陶宛、荷兰、西班牙、也门、摩纳哥和其他国家在2000年汉诺威世博会之后也共享了类似的经验，届时需要数百万投资的展馆必须从展览区移除。立陶宛展馆售价为1立特，以避免更多的拆卸馆和管理领土的费用。

只有少数非常成功的高价值的展馆仍然存在于新的生活、住房公司、购物中心以及旅游、文化等方面。2010年上海世博会中国馆是这样——一个转世的典范：该建筑已成为一个艺术博物馆，并不断吸引人心。

2017年阿斯塔纳国际博览会的组织者以其未来能源的信条选择了理性的解决方案。展览结束后，阿斯塔纳郊区建成的统一建筑群落将不会被拆除，而是与首都景观相融合，安置在单一屋檐下的亭子的智慧空间将最终融入新的活动中。其中很大一部分将包括可再生能源和绿色技术。

在二月初的会议上，阿斯塔纳2017年世博会主席Akhmetzhan Yessimov，以及联合国负责人、欧洲和独立国家联合体（CIS）主任Cihan Sultanoglu，签署了关于联合国参加展会的协议，主任专员指出：“我们支持哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫开设绿色科技中心的倡议，我们愿意鼓励这个项目，我相信2017年世博会是哈萨克斯坦在国际上提出可再生能源议题的一个很好的机会。”

事实上，这个问题已经提出，这是为了在2017年全球世博会参加者的第三次会议期间，为未来能源的最佳创新项目提供了2万欧元的奖金。国际展览会世博90创始者和日本国际博览馆大基金会将为项目的初步开发奖励奖金。国际展览局的所有成员都可以参加比赛，获奖者将在展会结束时的9月10日公布。





THEATRIUM



TheATRium

International Theatre Festival at Klaipėda Drama Theatre

TheATRium – the first international theatre festival – will take place at Klaipėda Drama Theatre on 1-25 June 2017.

The Lithuanian and foreign theatres, invited to participate at the festival, are acknowledged professionals that have gained recognition both in their homelands and abroad. The festival will feature non-commercial, yet highly artistic performances and will make use of the entire reconstructed Klaipėda Drama Theatre and the Theatre Square.



“The purpose of this event, which will take place in June, is to introduce plays that weren't offered by other Lithuanian festivals, as well as well-known directors, who will perhaps become superstars in the future. We are looking forward to meeting Nowy Teatr from Poland and their Director Michał Borczuch. His play *Apocalypse* was acknowledged as one of the best plays in Poland of 2015. The festival will also feature other theatres from Poland, Latvia, Estonia, the Great Britain, as well as the most famous Lithuanian troupes. Renewed and geared with all modern technical features, Klaipėda Drama Theatre is ready to invite top-level artists and provide them with excellent conditions for their boldest and most impressive ideas. The purpose of the festival is to improve the cultural level of the local audience, as well as introduce, educate and encourage Klaipėda and Klaipėda region to get to know and enjoy modern theatre.”

Tomas Juočys, Director of Klaipėda Drama Theatre.

TheATRium participants:

Liepaja Theatre (Latvia) with Maria Krapivina's performance *Stavanger (Pulp People)*, directed by Konstantin Bogomolov. The performance features Latvian actors, graduates of Klaipėda University, as well as students of Velta and Vytautas Anužiai. *Stavanger (Pulp People)* is a story about the broken dreams of married life and the search for love in the vastness of the Internet. This performance has been awarded with the second prize at Kontakt International Theatre Festival in Torun and intro-

duced as one of the key plays at the Golden Mask Festival in Russia.

Theatre NO99 (Estonia) – one of the most interesting of contemporary theatres in Estonia – made its début in 2015 at the prestigious International Theatre Festival in Avignon (France). The troupe introduced themselves as the Theatre NO99 and moves along sequential numbers to zero with each new performance, thus reminding of the passing time and that there's none to waste. At the festival the Estonians will show their NO43 – *Filth*.

Sutari (Poland) is a group of three actors, singers and musicians, well-known and acknowledged outside the borders of their home country. The title and the entire creative activity was inspired by Lithuanian polyphonic songs (Lth. *sutartinės*). The group performs Polish folk songs according to the principle of the Lithuanian polyphonic songs with a syncopated rhythm. Their first album *Wiano*, released in 2014, was included into Poland's TOP 30 albums. Sutari also had a live performance at the legendary American Kexp radio. This will be their first performance in Lithuania.

Nowy Teatr (Poland). Tomasz Śpiewak's performance *Apocalypse*, directed by Michał Borczuch. This is one of the most promising young directors in Poland. *Apocalypse* was acknowledged as the best performance at Poland's prestigious theatre festival Boska Komedia (2015). This performance is as if a way to join in the debate posing questions about how we follow either Pasolini or Fallaci in defining our European identity. Hopefully, M. Borczuch will soon stage a performance at Klaipėda Drama Theatre as well.

The Tiger Lillies (Great Britain) is a cult theatrical band, founded in 1989 by the songwriter and frontman Martyn Jacques. Often referred to as the forefathers of Brechtian Punk Cabaret, the Tiger Lillies are well-known for their unique sound and style, uniting the macabre magic of pre-war Berlin and the savage edge of punk music.

Lithuanian shows: the festival will feature Oskaras Koršunovas Theatre and Lithuanian National Drama Theatre – their performances are currently under discussion. Klaipėda Drama Theatre will show *The Father* and *Keep Out*. ■

TheATRium PROGRAMME:

1 June – Sutari (Poland). Festival's opening concert.
3 June – Sutari (Poland). Concert / performance *Watermelon*.
4 June – Klaipėda Drama Theatre. *The Father* by A. Strindberg.
7 June – Liepaja Theatre (Latvia). *Stavanger* (16+).
10 and 11 June – Nowy Teatr (Poland). *Apocalypse*.
13 June – Lithuanian National Drama Theatre. *The Great Evil*.
15 June – Klaipėda Drama Theatre. *Keep Out*.
17 June – Padi Dapi Fish (Lithuania) and Alban Richard (France). *Shake That Devil!*
18 June – Oskaras Koršunovas Theatre. *Cleansed*.
20 June – NO99 (Estonia). NO43: *Filth*.
25 June – The Tiger Lillies (Great Britain).
A festival closing concert in the Theatre Square.



Furniture for hotels, offices
conference centres,
and for homes
Summer outdoor furniture
for terraces and gardens
VADASIGA - a reliable partner



UAB EKSPOBALTA
Kauno g. 36
LT-03202 Vilnius, Lietuva
Tel. +370 5 2132535
Fax +370 5 2132628
info@ekspobalta.com
www.ekspobalta.com

EKSKLIUZYVINĖS EKSPOZICIJOS VISAME PASAULYJE



- Parodos ekspozicijos koncepcijos sukūrimas;
- Dalyvavimo parodoje scenarijaus sukūrimas ir priežiūra;
- Stendų projektavimas, vizualizavimas, techninių brėžinių parengimas;
- Ekspozicijų dizaino projektų realizavimas, inžinieriniai sprendimai;
- Ekspedijavimas nuosavu transportu ir visi multinės formatai;
- Ekspozicijų įrengimas Lietuvos ir užsienio parodose-mugėse;
- Servisas parodos metu, įskaitant ir personalo nuomą;
- Ekspozicijos dokumentavimas įvairiomis priemonėmis;
- Nestandartinės ekspozicinės įrangos nuoma Lietuvoje ir užsienyje;
- Klientų ekspozicinės įrangos sandėliavimas ir priežiūra;
- Modelių ir nestandartinės parodinės įrangos projektavimas ir gamyba;
- Projektorių, kompiuterių, plazminių monitorių ir kitos multimėdiijos įrangos nuoma;
- Videodarbai: reklaminiai videoklipai, kompiuterinės instaliacijos, projekcijos ir kt.





OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

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

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



中庭

国际戏剧节 在克莱佩达 戏剧院举办

中庭 —— 第一届国际戏剧节将于2017年6月1-25日在克莱佩达戏剧院举行。

国内外公认的知名专业人士被邀请参加到外国剧院，参加立陶宛的这个节日。节日将演出非商业性的、高度艺术性的表演，并将利用整个重建的克莱佩达戏剧院和剧院广场。

参加者：

利亚非亚剧院 (拉脱维亚) 与玛丽亚·克拉皮维纳的表演《Stavanger》(纸浆人)，由康斯坦丁·博戈莫洛夫执导。表演的特点是拉脱维亚演员，克莱佩达大学毕业生，以及Velta和Vytautas Anužiai的学生。《Stavanger》(纸浆人)是关于婚姻生活破碎的梦想和在互联网浩瀚中寻找爱情的故事。这次表演已经在托伦获得联络国际戏剧节二等奖，并被介绍为在俄罗斯金色面具节的关键剧目之一。

99号剧院 (爱沙尼亚) 是爱沙尼亚最有趣的当代剧院之一，2015年在阿维尼翁 (法国) 举办的著名国际戏剧节上做到了突出表现。该剧团将自己介绍为99号剧院，随着每一次新演出，顺序号码移动到零，从而提醒没有浪费过去的时光。在节日期间，爱沙尼亚人将展示他们的43号——《污秽》。



这次活动计划在6月份举办，是介绍其他立陶宛节日节目以及知名导演不提供的节目，未来可能会成为超级明星。我们期待着会见来自波兰的Nowy Teatr和他们的导演Michał Borczuch。他的戏剧“启示录”被公认为是2015年波兰最好的作品之一。这个音乐节还将呈现的特色来自于波兰、拉脱维亚、爱沙尼亚、英国其他剧院以及最著名的立陶宛剧团。克莱佩达戏剧院随着所有现代技术特色而重新装修，准备邀请顶级艺术家，并为他们提供了极好的条件，以实施其最大胆和最令人印象深刻的创意。

节日的目的是提高当地观众的文化水平，并介绍、教育和鼓励克莱佩达和克莱佩达地区了解和欣赏现代剧院。

克莱佩达戏剧院总监Tomas Juočys

Sutari (波兰) 是三位演员、歌手和音乐家的组合，是在国外得到承认的知名人士。标题和整个创作活动的灵感来自立陶宛的和弦歌曲 (立陶宛sutartinės)。该组织根据立体声和弦歌曲的原理，以笛卡儿节奏演奏波兰民歌。他们的第一张专辑Wiano在2014年发行，被列入波兰的专辑前30强。Sutari也在传奇的美国Kexp广播电台进行了现场表演。这将是他们在立陶宛的第一次表演。

Nowy Teatr (波兰)。Tomasz Śpiewak的表演《启示录》由Michał Borczuch执导。这是波兰最有希望的年轻导演之一。这个启示录被认为是波兰著名剧院Boska Komedia (2015) 的最佳表现。这样的表现好像是加入辩论的一种方式，提出了关于我们选择帕索里尼还是法兰西来定义我们的欧洲身份的问题。希望Borczuch先生即将在克莱佩达戏剧院演出。

老虎丽莉 (英国) 是一个信徒戏剧乐团，由歌手和前卫马丁·雅克 (Martyn Jacques) 于1989年创立。通常被称为Brechtian朋克歌舞表演的祖父，老虎丽莉以其独特的声音和风格而闻名，将战前柏林的疯狂魔法与朋克音乐的野蛮之处结合在一起。



立陶宛表演：这个节日将由Oskaras Koršunovas剧院和立陶宛国家戏剧院组成——他们的演出目前正在讨论之中。克莱佩达戏剧院将上演《父亲与永恒》。■

时间安排：

- 6月1日 - Sutari (波兰)：音乐节开幕式
- 6月3日 - Sutari (波兰)：音乐会/节目《西瓜》
- 6月4日 - 克莱佩达戏剧院。《父亲，A. Strindberg作品。
- 6月7日 - 利亚非亚剧院 (拉脱维亚)：《纸浆人》(16+)
- 6月10日和11日 - Nowy Teatr (波兰)：《启示录》
- 6月13日 - 立陶宛国立戏剧院。《大恶魔》
- 6月15日 - 克莱佩达戏剧院。《避开》
- 6月17日 - Padi Dapi Fish (立陶宛) 和 Alban Richard (法国)。《摇那恶魔!》
- 6月18日 - Oskaras Korsunovas剧院。《清洁》
- 6月20日 - NO99 (爱沙尼亚) 43号：《污秽》
- 6月25日 - 老虎丽莉 (英国)：在剧院广场免费举行节日闭幕音乐会



MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP



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

АО «КЛАЙПЕДСКАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ»

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

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

info@klasco.lt

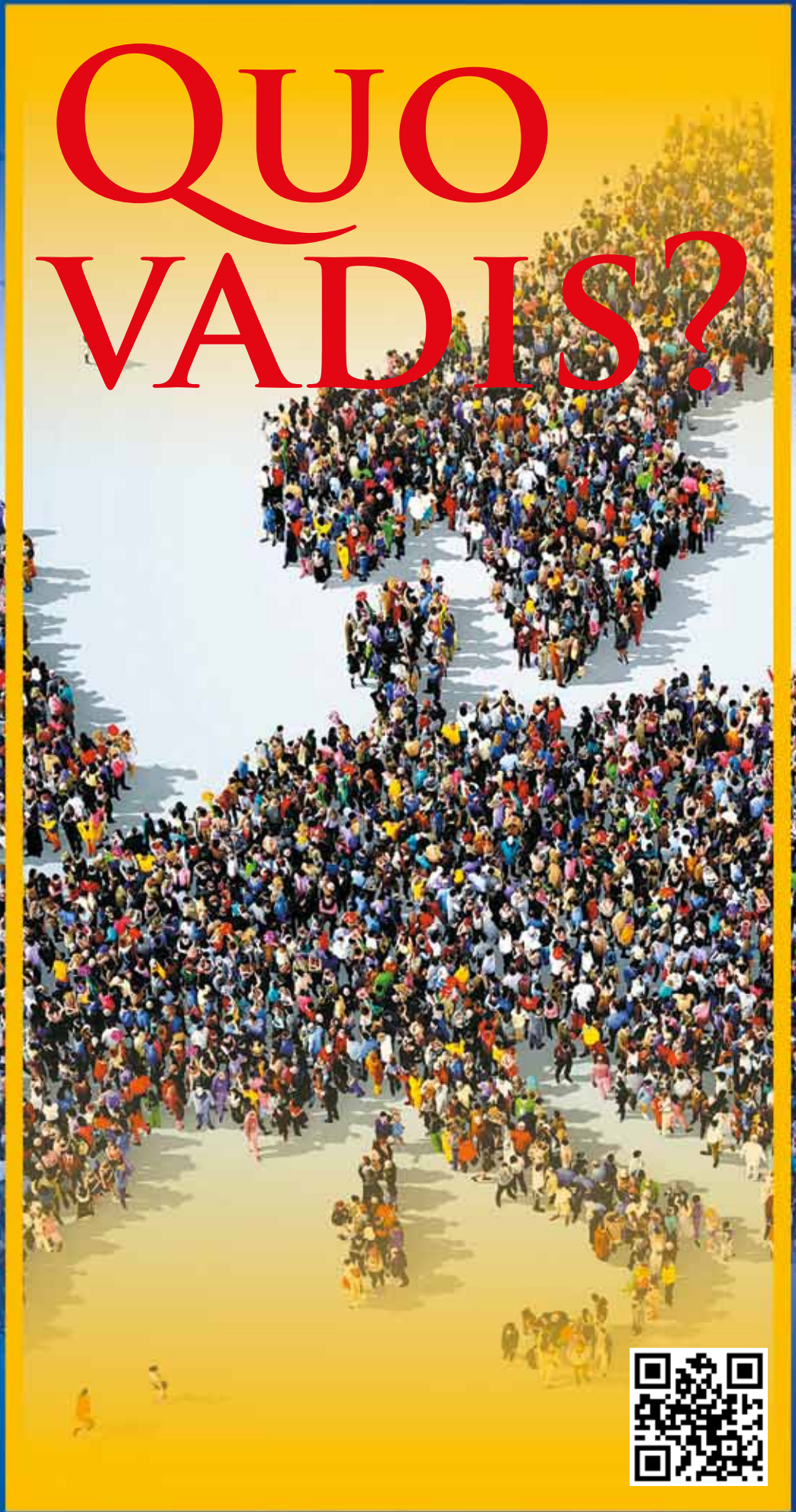
www.klasco.lt

JURA.MORF.SEA

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

TRANSPORT • LOGISTICS • ENERGY • SCIENCE & TECHNOLOGIES • ENVIRONMENT
交通 • 物流 • 能源 • 石油和天然气 • 科学和技术 • 环境

QUO VADIS?





XXIII

KLAIPĖDOS PILIES DŽIAZO FESTIVALIS

BIRŽELIO 1-3 D.

IR BALTIC SAIL BURLAIVIAI

Kruizinių laivų terminalas, Klaipėda
Gera muzika geriems žmonėms!



XXIII

KLAIPEDA CASTLE JAZZ FESTIVAL

1-3 OF JUNE


AND BALTIC SAIL TALL SHIPS

Cruise Ships Terminal, Klaipėda
Good music for good people!



KLAIPĖDA
LIETUVOS KULTūros FONDAS
2017

 @KlaipedaJazz2017

 @KlaipedaJazz

 KlaipedosPiliesDziazoFestivalis

www.jazz.lt

Tarptautinis verslo žurnalas
JŪRA MOPE SEA
ISSN 1392-7825

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

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

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

Vertėja
Betty Chen

Žurnalo atstovybės:

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

Kinijoje, Šanchajuje
Betty Chen
Room 2505, Universal Mansion Tower A,
168 Yu Yuan Road, Jing'an District,
Shanghai, China
P.C.: 200040
Tel. 86 21 60522098
Mob. 86 137611065911
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

Turkmėnistane, 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, Cecina Str. 76, 82205
Gilching bei München

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

Šį numerį iliustravo:
V. Karaciejus, A. Džežulskaitė,
Martin Dittmer, Vytautas Liaudanskas.
Žurnale panaudotos Dalaso ir Denverio
tarptautinių oro uostų nuotraukos.

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

Tiražas 4 000 egz.

40 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Quo vadis, Europa?
LEIDĖJOS ŽODIS
Quo vadis, Europa?

42 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗЫ

В 2017 году рост
логистического сектора
ожидается слабым

RINKA. ANALIZĖ. PROGNOZĖS

2017 m. logistikos
sektorius augimas žada
būti silpnas



46 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗЫ

Почему аэропортам не
следует полагаться только
на доходы, получаемые от
автостоянок

RINKA. ANALIZĖ. PROGNOZĖS

Kodėl oro uostams nevertėtų
kliautis vien iš automobilių
stovėjimo aikštelių
gaunamomis pajamomis?



48 РЕСУРСЫ

Глобальный риск
нехватки воды: создание
жизнеспособного бизнеса
IŠTEKLIAI
Pasaulinė vandens trūkumo
rizika: lankstaus verslo
kūrimas



52 ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Развитие
мультимодального
транспорта в регионе
Эльбы и Одера
VIDAUS VANDENYS
Multimodalinio transporto
plėtra Elbės ir Oderio
regione



56 ПОРТЫ

Работа Клайпедского
порта в ритме мировых
тенденций судоходства

UOSTAI

Klaipėdos uosto darbas
pasaulinių laivybos
tendencijų ritmu



60 EXPO 2017

Энергия будущего
Участники EXPO 2017
совещались в Астане

EXPO 2017

Ateities energija
EXPO 2017 dalyviai tarėsi
Astanoje



70 TEATR

TheATRIUM
Международный
театральный фестиваль
в Клайпедском
драматическом театре
TEATRAS
„TheATRIUM“
Tarptautinis teatrų festivalis
Klaipėdos dramos teatre





Quo vadis, Европа?

25 марта Европейский союз, официально еще объединяющий 28 государств и 500 миллионов европейцев, говорящих на 24 языках, отметил свое 60-летие.

Этот юбилей ознаменован и знаком утраты, ибо уже на следующей неделе после него Великобритания официально начала процесс выхода из ЕС. Несмотря на это, 25 марта 2017 г. в Риме главы всех теперь уже 27 государств-членов подписали декларацию, в которой говорится, что «формирование европейского единства – смелое и рассчитанное на долгий срок начинание».

Прошло 60 лет с того дня, как 25 марта 1957 г. в Риме представители шести европейских стран поставили подписи под Римским договором, таким образом создав важнейший проект мира и единства XX века.

Европейцы, вернувшиеся с полей Второй мировой войны и из концлагерей в разрушенные города и деревни, ради будущего и общего благополучия предав забвению обиды и раздоры между народами и государствами, обязались стремиться к мирной, единой и процветающей Европе, не стесняя национальный идентитет.

Римским договором был создан общий рынок, где люди, товары, услуги и капитал могли свободно передвигаться; созданы условия для благополучия и стабильности граждан Европы. Опираясь на эту основу и общие ценности демократии, правового государства и уважения к правам человека, союз расширялся, объединив материк после падения Берлинской стены и обеспечив процветание, социальное и экономическое благополучие для 500 млн граждан.

В течение шести десятилетий Евросоюзу неплохо удавалось претворять в жизнь это начинание – создание лучшего мира для всех. Даже и 60 лет спустя эта смелая идея дарит оптимизм и позволяет нам гордиться впечатляющими достижениями. ЕС стал крупнейшим торговым блоком в мире. Общая стоимость экспорта 27 государств ЕС составляет около 5,8 трлн евро. Это превышает треть всего мирового экспорта и более чем в два с половиной раза превышает масштабы экспорта Китая, более чем в три раза – США. ЕС является основным торговым партнером 80 стран. Как сказал бывший канцлер Германии Конрад Аденауэр, «Европейское единство было мечтой немногих. Оно стало надеждой для многих. Сегодня оно – необходимость для всех нас».

Утро 12 октября 2012 г. принесло известие – Европейскому союзу присуждена Нобелевская премия мира. Эта весть вызвала бурю эмоций в Евросоюзе, уже тогда переживавшем не лучший свой период. «Трагическая ошибка». «Глупо и абсурдно». «Приз за идиотизм». «Более чем смешно». «Злая проделка». Такими и подобными эпитетами на новость отреагировали некоторые газеты и политики Великобритании и других стран сотрясаемого кризисом, тяготящегося долгами и с трудом справляющегося с гражданской ситуацией Евросоюза.

«Нобелевский комитет отдал должное идее европейской интеграции», – ответила евроскептикам канцлер Германии Ангела Меркель.

Хотя Евросоюз переживает серьезные экономические трудности и большие социальные волнения, комитет по присуждению Нобелевской премии мира обратил внимание на его основной результат – успешную борьбу за мир и примирение, демократию и права человека, стабилизирующую роль ЕС, которые помогли большей части Европы превратиться из материка войн в материк мира. Союз, который был создан на основе не военной добычи и аннексий, а переговоров, договоров о торговле и сотрудничестве, успешно сдал экзамен шести десятилетий и достоин высшей оценки.

Шестьдесят – не юность, но и не старость. Зрелость, по достижении которой приходят определенные знания и еще больше экзистенциальных вопросов.

Куда мы идем? Зачем идем? Живем ли мы так, как хотели, как надеялись? Приближаемся или отдаляемся от намеченных целей?

Согласно теории поколений, Евросоюз как субъект относится к потерянному, или так называемому поколению бэби-бумеров (1944–1963). И я принадлежу к тому самому потерянному поколению, немалой части которого довелось пожить и в другом союзе – Советских Социалистических Республик, иначе говоря – в Советском Союзе. Наших отцов и дедов никто не спрашивал, хотят ли они жить в этом Союзе. Не было референдумов и процедур вступления, Союз сам пришел в мою страну, в дом моих предков и хозяйничал в нем пятьдесят лет. Мы выросли и созрели в атмосфере практикуемых этим Союзом физических и духовных репрессий. У нас есть опыт и тихого сопротивления, и открытой борьбы, поскольку именно моя страна – Литва – была первой, решившейся громко заговорить о свободе и независимости, первой выйти из союза пятнадцати республик, первой расшевелила в фундаменте могущественного Союза небольшой камушек, с которого начался развал СССР, существовавшего 69 лет (1922–1991).

После двенадцати лет совершенно самостоятельной жизни, после колебаний, долгих раздумий и дискуссий на состоявшемся 11 мая 2003 г. всеобщем референдуме люди Литвы сказали «да» вступлению в Европейский союз. 1 мая 2004 г., в разгар крупнейшего расширения ЕС, вместе с Венгрией, Кипром, Латвией, Мальтой, Польшей, Словакией, Словенией, Чехией и Эстонией Литва вступила в Евросоюз.

Пережив в прошлом столетии болезненные потери, перенеся советскую оккупацию, восстановив независимость и закрепив право свободного самоопределения, исторически мы снова вернулись в Европу, твердо решив создавать общий дом, в котором, мы надеялись, будут царить мир, свобода, любовь, дружелюбие, взаимопонимание и взаимопомощь, душевное спокойствие и материальное благополучие.

Оправдались ли надежды и чаяния всех людей, по доброй воле создававших общий европейский дом?

В большинстве отношений – да. Европа научилась помогать и делиться. Мы открыли свои дома и сердца измученным войнами людям другой культуры и других традиций, полные решимости стать им братьями и сестрами, делиться с ними хлебом и мирным небом, однако вместо мира и согласия через наши открытые двери в Европу прокрался террор, а в сердца – страх, недоверие и, возможно, ненависть.

Как с этим справиться и как с этим жить?

Инстинкт самосохранения шепчет: покинуть эту семью, становящуюся небезопасной. Отделиться. Замкнуться. Отгородиться стенами. Бежать! Как и делает Великобритания. Ведь даже апостол Петр бежал из Рима, бросив своих соратников, когда начались гонения на христиан. Как гласит предание, тайно покинув Рим, за городом Петр встретил Христа, несущего крест и направляющегося в Рим. «Quo vadis, Domine?» («Куда идешь, Господи?»), – спросил апостол Петр. А Христос ему ответил: «Раз ты оставляешь народ Мой, Я иду в Рим на новое распятие».

Апостол Петр понял, что бежит от своего долга и ответственности перед людьми, с которыми делил кров, хлеб и идеи. И вернулся в город...

Искренне ваша -
Зита Таллат-Кялпшайте,
издатель журнала



Quo vadis, Europa?

Kovo 25-ąją Europos Sąjunga, oficialiai dar jungianti 28 valstybes ir 24 skirtingomis kalbomis kalbančių 500 mln. europiečių, paminėjo savo 60-ąjį gimtadienį.

Šis jubiliejus paženklintas ir netekties ženklų, nes jau kitą savaitę po jo Didžioji Britanija oficialiai pradėjo išstojimo iš ES procesą. Nepaisant to, 2017 m. kovo 25 d. Romoje visų dabar jau 27 valstybių narių vadovai pasirašė deklaraciją, kurioje sakoma, kad „Europos vienybė yra drąsus ir toliaregiškas siekis“.

Praėjo 60 metų nuo tos dienos, kai 1957 m. kovo 25 d. Romoje ES signatarai – šešių Europos šalių atstovai – padėjo parašus po Romos sutartimi, taip sukurdami svarbiausią XX a. taikos ir vienybės projektą.

Iš Antrojo pasaulinio karo ir koncentracijos stovyklų į sunaikintus miestus ir kaimus grįžę europiečiai, dėl ateities ir bendros gerovės užmarštin nustumę nuoskaudas ir nesantaiką tarp tautų bei valstybių, įsipareigojo siekti taikos, vieningos ir klestinčios Europos, nevarždami nacionalinio identiteto.

Romos sutartimis buvo sukurta bendra rinka, kurioje žmonės, prekės, paslaugos ir kapitalas gali laisvai judėti, ir sudarytos sąlygos Europos piliečių gerovei bei stabilumui. Remdamasi šiuo pagrindu ir bendrosiomis demokratijos, teisinės valstybės ir pagarbos žmogaus teisėms vertybėmis, Sąjunga plėtėsi, suvienijo žemyną po Berlyno sienos griūties ir užtikrino klestėjimą, socialinę bei ekonominę gerovę 500 mln. piliečių.

Šešis dešimtmečius Europos Sąjungai neblogai sekėsi įgyvendinti siekį – sukurti geresnį pasaulį visiems. Net ir po 60 metų ši drąsi vizija suteikia optimizmo ir leidžia mums didžiuotis įspūdingais pasiekimais. ES tapo didžiausiu prekybos bloku pasaulyje. Bendra 27 ES valstybių narių eksporto vertė yra apie 5,8 trln. eurų. Tai sudaro per trečdali visą pasaulio eksporto ir daugiau kaip du su puse karto viršija Kinijos, o daugiau kaip tris kartus – JAV eksporto mastą. ES yra pagrindinė 80 šalių prekybos partnerė. Anot buvusio Vokietijos kanclerio Konrad Adenauer, Europos vienybė buvo nedaugelio svajonė. Ji tapo daugelio viltimi. Šiandien ji yra būtinybė visiems.

Išaušusi 2012 m. spalio 12 d. pasauliui atnešė žinią – Europos Sąjungai paskirta Nobelio taikos premija. Žinia sukėlė tikrą emocijų audrą jau tuomet ne patį geriausią laikotarpį išgyvenusiai Europos Sąjungai. „Tragiška klaida.“ „Kvaila ir absurdiška.“ „Prizas už idiotiškumą.“ „Daugiau negu juokinga.“ „Pikta išdaiga.“ „Nemalonus akibrokštas.“ Tokiais ir panašiais epitetais į žinią reagavo kai kurie Didžiosios Britanijos bei kitų politinės krizės kreciamos, skolų slegiamos ir pilietinę situaciją sunkiai valdančios ES šalių laikraščiai ir politikai.

„Nobelio komitetas pagerbė Europos integracijos idėją“, – euroskeptikams atsakė Vokietijos kanclerė Angela Merkel.

Nors Europos Sąjunga išgyveno rimtus ekonominius sunkumus ir didelius socialinius neramumus, Nobelio taikos premijos komitetas atkreipė dėmesį į svarbiausią jos rezultatą – sėkmingą kovą dėl taikos ir susitaikymo, demokratijos ir žmogaus teisių, stabilizuojantį ES vaidmenį, padėjusį didžiąją dalį Europos iš karo žemyno paversti taikos žemynu. Sąjunga, kuri buvo sudaryta ne karo grobio ir aneksijų pagrindu, o derybomis, prekybos ir bendradarbiavimo sutartimis, sėkmingai išlaikė šešių dešimtmečių egzaminą ir yra verta geriausio pažymio.

Šešiasdešimt – ne jaunystė, bet ir ne senatvė. Branda, kurią pasiekus, aplanko tam tikras žinojimas ir dar daugiau egzistencinių klausimų.



Kur einame? Kodėl einame? Ar gyvename taip, kaip norėtume, kaip tikėjomės? Artinamės ar tolstame nuo užsibrėžtų tikslų?

Pagal kartų teoriją Europos Sąjunga kaip subjektas priklauso prarastajai, arba vadinamajai kūdikių bumo (1944–1963) kartai. Priklausau tai pačiai prarastajai kartai, kurios nemažai daliai teko pagyventi ir kitoje sąjungoje – Tarybų Socialistinių Respublikų, arba vadinamojoje Sovietų Sąjungoje. Mūsų tėvų ir senelių niekas neklausė, ar jie nori gyventi toje sąjungoje. Nebuvo referendumų ir stojimo procedūrų, Sąjunga pati atėjo į mano šalį, mano protėvių namus ir šeimininkavo juose penkiasdešimt metų. Užaugome ir subrendome šios sąjungos praktikuojamų fizinių ir dvasinių represijų atmosferoje. Turime ir tylios rezistencijos, ir atviros kovos patirties, nes būtent mano šalis – Lietuva – buvo pirmoji ryžusis garsiai prabilti apie laisvę ir nepriklausomybę, pirmoji pasitraukusi iš penkiolikos respublikų sąjungos, pirmoji galingos sąjungos pamate išjudinusi nedidelį akmenėlį, nuo kurio prasidėjo 69 metus gyvavusios (1922–1991) TSRS griūtis.

Po dvylikos visiškai savarankiško gyvenimo metų, po dvejonų, ilgų svarstymų ir diskusijų 2003 m. gegužės 11 d. įvykusiam visuotiniame referendume Lietuvos žmonės gera valia pasakė „taip“ stojimui į Europos Sąjungą. 2004 m. gegužės 1 d. didžiausios ES plėtros įkarštyje kartu su Čekija, Estija, Kipru, Latvija, Lenkija, Malta, Slovakija, Slovėnija ir Vengrija Lietuva įstojo į Europos Sąjungą.

Praėjusiame šimtmetyje išgyvenę skaudžius nuostolius, patyrę sovietinę okupaciją, atkūrę nepriklausomybę ir įtvirtinę laisvo apsisprendimo teisę, istoriškai mes vėl sugrįžome į Europą, tvirtai pasiryžę kurti bendrus namus, kuriuose tikėjomės vyraus taika, laisvė, meilė, draugiškumas, savitarpio supratimas ir pagalba, dvasinė ramybė ir materialinė gerovė.

Ar pasiteisino mūsų ir visų, gera valia bendrus Europos namus kūrusių, žmonių lūkesčiai?

Daugeliu požiūrių – taip. Europa išmoko padėti ir dalintis. Mes atvėrėme savo namus ir širdis karų nualintiems, kitos kultūros ir kitų tradicijų žmonėms, pasiryžę tapti jiems broliais ir seserimis, dalintis su jais duona ir taikiu dangumi, tačiau vietoj taikos ir darnos pro mūsų atviras duris į Europą įsėlino teroras, o į širdis baimė, nepasitikėjimas ir galbūt neapykanta.

Kaip su tuo susidoroti ir kaip su tuo gyventi?

Savisaugos instinktas kužda: palikti tą nesaugia tampančią šeimą. Atsiskirti. Užsidaryti. Atsitverti sienomis. Bėgti! Kaip ir daro Didžioji Britanija. Juk net apaštalas Petras bėgo iš Romos, palikęs savo bendražygius, prasidėjus krikščionių persekiojimams. Legenda byloja, kad bėgdamas savo vizijoje jis sutikęs Kristų, nešantį kryžių ir einantį priešinga kryptimi, į Romą. „Quo vadis, Domine?“ („Kur eini, Viešpatie?“) – paklašęs apaštalas Petras. O Kristus jam atsakęs: „Jei tu palieki mano žmones, tai aš einu pas juos, kad būčiau antrą kartą nukryžiuotas.“

Apaštalas Petras supratęs, kad bėga nuo savo pareigos ir atsakomybės prieš žmones, su kuriais dalinasi pastoge, duona ir idėjomis. Jis grįžo į miestą...

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo leidėja



В 2017 ГОДУ РОСТ ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕКТОРА ОЖИДАЕТСЯ СЛАБЫМ

Юстинас Люйма,

старший промышленный аналитик «Euromonitor International»

2016 год ознаменовался ростом политической нестабильности и колебаниями деловой активности, что препятствовало работе логистической отрасли. Ожидается, что период высокой неопределенности сохранится и в 2017 году, но, несмотря на это, намечается ускорение глобального роста.

Согласно прогнозам, благодаря ускорению роста на развивающихся рынках в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Восточной Европе и более благоприятному, чем ожидалось, росту в ЕС, глобальный рост реального ВВП в 2017 году составит 3,4 %. Это предоставит новые возможности поставщикам логистических услуг, развитие самой логистической отрасли вырастет на 2 % по сравнению со снижением на 0,3 %, зарегистрированным в 2016 году.

Несмотря на улучшение экономической ситуации, настроение деловых кругов и потребителей остается неустойчивым. Политическая нестабильность в Европе, страх перед ограничениями свободной торговли и терроризмом будут оставаться ключевыми проблемами, сдерживающими уверенность деловых кругов и рост логистической отрасли. Однако введение новых видов транспорта с перераспределением торговых маршрутов предоставит новые возможности для поставщиков логистических услуг, работающих на торговых маршрутах Европа-Азия и в рамках ЕС.

Восстановление ЕС, Китая и Индии будет способствовать росту торговли в Европе и Азии

Традиционно ожидается, что одним из крупнейших и наиболее перспективных торговых маршрутов на глобальном уровне будет Европа-Азия. ЕС должен сохранить динамику роста, поскольку реальный ВВП, как прогнозируется, в 2017 году вырастет на 1,5 %. Этот рост связан с увеличением производства в ЕС и расширением экспорта, особенно в Германии, а также странами Скандинавии, Центральной и Восточной Европы. Для логистической отрасли в Европе это означает больше торговли промышленными товарами. Более того, рост производства, как ожидается, приведет к снижению уровня безработицы и стимулирует спрос на быстрые перевозки потребительских товаров.

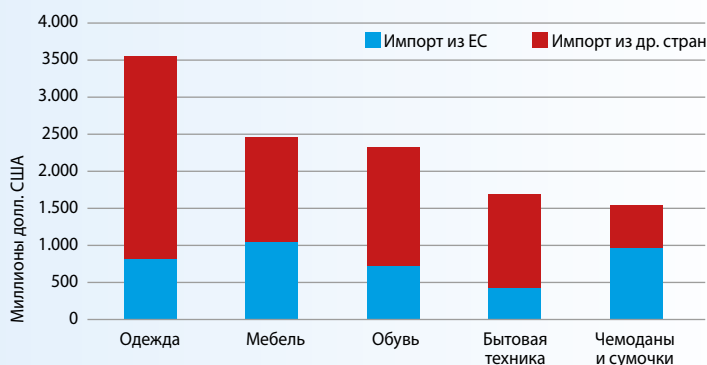
Как ожидается, реальный рост ВВП в Китае в 2017 году замедлится и составит 6,4 %. Однако это вряд ли повлияет на европейских произво-



EUROMONITOR INTERNATIONAL

дителей и логистический сектор, так как частное потребление продолжает расти и стимулирует спрос на товары различных потребителей и дизайнерские товары. Например, европейские страны входят в число основных импортных партнеров Китая в области одежды и обуви, товаров для дома и бытовой электроники. Ожидается, что рост частного потребления обеспечит спрос на европейские дизайнерские товары в 2017 году и предоставит возможности роста для поставщиков логистических услуг.

ЕС остается основным партнером Китая по импорту предметов роскоши



Источник: «Euromonitor International» из национальной статистики, данные ООН

Помимо Китая, одним из ключевых игроков на пути торговли между Европой и Азией в 2017 году обещает стать Индия. Согласно подсчетам, в 2017 году реальный ВВП Индии превысит китайский и вырастет до 8 %. Что еще более важно, Индии удалось привлечь новые инвестиции от зарубежных производителей. Например, европейские автомобильные компании, в частности, BMW, «Daimler» и «Peugeot» инвестируют в производственные мощности в Индии. Автомобильной промышленности требуются длительные и сложные цепи поставок; поэтому в 2017-м и в последующие годы для многонациональных, а также индийских поставщиков логистических услуг появятся новые возможности.

Казахстан получит выгоду от расширения железнодорожной торговли между Европой и Китаем

2016 год стал годом прорыва Трансазиатской железной дороги, связывающей Китай с крупными европейскими городами. В том же году был завершен или продолжался ряд инфраструктурных проектов, а в 2017 году ожидается дальнейший рост торговых потоков по железным дорогам. Так, в начале 2017 года была запущена новая железнодорожная линия, связывающая Лондон и Китай, по которой идет поставка потребительских и дизайнерских товаров.

Железные дороги становятся привлекательной альтернативой для логистических компаний, поскольку железнодорожные перевозки дешевле авиаперевозок и быстрее морских. Скажем, перевозка товаров поездом из Китая в Европу занимает 15–16, тогда как судно доставит их более чем за 30 дней. Экономия времени особенно актуальна для розничных продавцов потребительских и дизайнерских товаров как в Европе, так и в Китае.

Это также открывает новые возможности для стран, стоящих на перекрестке торговых путей между Европой и Китаем. Казахстан, например, становится важным игроком на Новом шелковом пути. Представители «Казахстанских железных дорог» утверждают, что они эксплуатируют 11 маршрутов в Китае и рассчитывают на увеличение товарооборота между Китаем и Европой до 800 млрд долл. США. Растущие торговые потоки приносят выгоду логистическому сектору Казахстана, поскольку страна становится важным логистическим центром для грузов, перевозимых по Трансазиатской железной дороге. В 2017 году ожидается, что отрасль логистики в Казахстане оправится после падения торговых потоков с Россией в период 2015–2016 годов и увеличится на 8 % в стоимостном выражении.

Влияние Brexit в 2017 году будет едва ощутимым, но это изменит торговые маршруты в долгосрочной перспективе

Вопреки ожиданиям, логистическая отрасль в Великобритании в 2016 г. выросла на 4 %, так как снижение курса фунта стерлингов способствовало росту экспорта. Ожидается, что в 2017 г. темпы роста британской логистики будут оставаться медленными, а объем отрасли увеличится всего на 0,4%, поскольку расширение экспорта не будет полностью компенсировать сокращение частного потребления.

Сам по себе Brexit не сократит объемы торговли в Европе, но он может со временем перераспределить цепи поставок и каналы распределения. Основные британские производители, которые экспортируют значительную часть своей продукции в ЕС, присматриваются к странам Центральной и Восточной Европы, чтобы перенести в них производство. Например, аэрокосмическая компания «Rolls Royce» инвестирует в Польшу, а производитель автомобилей «Jaguar Land Rover» строит новый завод в Словакии.

Доверие предпринимателей и потребителей в Великобритании снижается

| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|--|-------|------|-------|-------|------|
| Индекс предпринимательской уверенности | 93,6 | 96,3 | 104,4 | 103,2 | 99,3 |
| Индекс потребительского доверия | -19,8 | -9,8 | 3,5 | 3,3 | -2,4 |

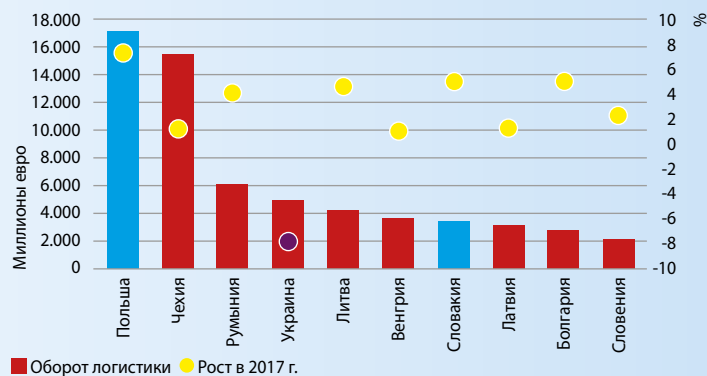
Источник: «Euromonitor International» из национальной статистики, Евростат

Примечание. Индекс предпринимательской уверенности измеряет уровень оптимизма или пессимизма бизнес-менеджеров по поводу текущей ситуации и перспектив для их организаций. Индекс потребительского доверия измеряет оптимизм или пессимизм потребителей относительно их текущей и будущей ситуации.

Это означает, что если спрос переместится из Великобритании в Восточную Европу, изменится цепочка поставок для различных компонентов, таких как пластмассовые и резиновые детали, электроника и др. В логистической отрасли уже наблюдаются изменения в цепочке поставок: Польша и Словакия могут похвастаться одними из самых быстрорастущих логистических отраслей в Европе в 2017 г.

Топ-10 логистических отраслей Восточной Европы (за исключением России), 2017 г.

Помимо производителей, британские ритейлеры и быстроходные грузовые перевозчики также готовятся к возможным переменам в каналах распределения. Во избежание двойного налогообложения и ограничен-



Источник: «Euromonitor International» из национальной статистики

ний в транспортной системе, британские розничные торговцы рассматривают возможность переноса своих распределительных центров в ЕС. Германия и Нидерланды, имеющие прекрасную логистическую инфраструктуру, с наибольшей вероятностью будут привлекать новые инвестиции. Однако никаких значительных изменений в распределительных цепочках в 2017 году не ожидается, так как розничные торговцы ждут завершения переговоров Brexit и надеются, что будет достигнуто какое-то соглашение о свободной торговле с ЕС.

Россия и Турция предоставляют альтернативные торговые пути со странами Азии и Ближнего Востока

Российская индустрия логистики особенно пострадала от санкций со стороны Запада и сокращения цен на сырьевые товары, что привело к нарушению сложившихся цепочек поставок и распределения и к экономическому спаду.

Тем не менее, российская логистическая отрасль настроена в 2017-м восстановиться и продемонстрировать скромный рост в 2 %. Западные санкции, вероятно, останутся на протяжении 2017 года, однако ожидается, что новые торговые маршруты с Китаем улучшат ситуацию. Торговые потоки между Россией и Китаем в течение первых трех кварталов 2016 г. составляли всего 50 млрд долларов США (по сравнению с 100 млрд долларов США в 2014-м), но обе страны стремятся к 2020 году увеличить двустороннюю торговлю до 200 млрд долларов. Несмотря на замедление роста, Китай все еще нуждается в огромном количестве энергоресурсов, а также различных потребительских и сельскохозяйственных товаров из России. Тем временем, западные санкции заставляют Россию искать альтернативных торговых партнеров. В результате Россия все чаще импортирует из Китая оборудование, транспортные средства, бытовую электронику и другие товары, что способствует установлению новых торговых путей и подъему российской логистической отрасли.

Еще одним ключевым рынком для логистической отрасли станет Турция, предоставляющая альтернативные торговые пути. Улучшение торговых потоков на Новом шелковом пути и Трансазиатской железной дороге поставило Турцию в отличное положение, поскольку она находится на перекрестке между Азией и Европой. Более того, Турция надеется подписать соглашение о свободной торговле с Великобританией после Brexit и повысить двусторонние торговые потоки между двумя странами. Наконец, война в Сирии разрушает торговые потоки на Среднем Востоке, и Турция может стать новым логистическим центром. Например, в 2016 г. Турция и Иордания подписали соглашение об экспорте иорданских товаров в страны Персидского залива через турецкие порты.

Тем не менее, политическая неопределенность и ухудшение условий ведения бизнеса в Турции сдерживают рост логистической отрасли в стране. Несмотря на улучшение транзитных потоков, Турция по-прежнему в значительной степени зависит от внутреннего потребления; таким образом, снижение потребительского доверия, рост инфляции и срыв бизнес-инвестиций повредят потреблению и логистической отрасли. Ожидается, что в 2017-м индустрия логистики Турции расширится на 5 %, хотя это будет медленнее, чем уровни роста, наблюдавшиеся в течение последних пяти лет. ■



2017 M. LOGISTIKOS SEKTORIAUS AUGIMAS ŽADA BŪTI SILPNAS

Justinas Liuima

„Euromonitor International“ vyresnysis pramonės analitikas

2016-ieji pasižymėjo padidėjusiu politiniu nestabilumu ir svyravimais verslo srityje, kurie pakenkė ir logistikos sektoriaus efektyvumui. Netikrumo laikotarpis turėtų tęstis ir 2017-aisiais, tačiau, nepaisant to, numatomas greitėjantis pasaulinis augimas.

Dėl intensyvėjančio augimo besivystančiose Azijos ir Ramiojo vandenyno bei Rytų Europos rinkose ir geresnio, nei tikėtasi, augimo Europoje, 2017 m. pasaulinis realiojo BVP augimas turėtų siekti 3,4 %. Tai turėtų atnešti naujų galimybių logistikos paslaugų tiekėjams, o logistikos sektorius – ūgtelėti 2 %, palyginti su 2016 m. užfiksuotu 0,3 % nuosmikiu. Nepaisant gerėjančios ekonominės situacijos, verslo ir vartotojų nuotaikos tebėra trapios. Nestabili Europos politinė situacija, laisvosios prekybos apribojimų bei terorizmo baimė ir toliau liks pagrindiniais verslo pasitikėjimo bei logistikos augimo stabdžiais. Vis dėlto naujų transporto rūšių pasiūla ir prekybos kelių persiskirstymas suteiks naujų galimybių tarp Europos ir Azijos bei pačioje ES dirbantiems logistikos tiekėjams.

Atsigaunanti ES, Kinija bei Indija taps Europos ir Azijos prekybos augimo varikliu

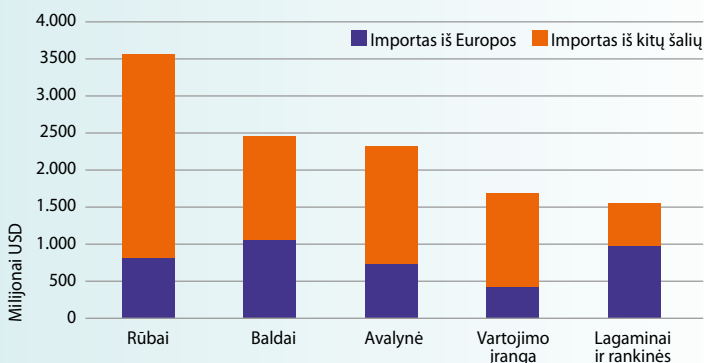
Įprastai tikimasi, kad didžiausia bei intensyviausia prekyba vyks tarp Europos ir Azijos. ES turėtų išlaikyti augimo tempus, o 2017 m. prognozuojamas BVP augimas – siekti 1,5 %. Šis augimas siejamas su augančia ES gamybine produkcija ir didėjančiomis eksporto apimtims. Tai ypač taikoma Vokietijai, Skandinavijai, Vidurio ir Rytų Europos šalims. Europos logistikos tiekėjams tai reiškia intensyvesnę prekybą. Be to, auganti gamyba turėtų sumažinti nedarbingumo lygį ir skatinti greito vartojimo prekių pervežimo paklausą.



 EUROMONITOR INTERNATIONAL

Tuo tarpu realusis BVP augimas Kinijoje 2017 m. turėtų sulėtėti ties 6,4 %. Tačiau tai neturėtų daryti įtakos Europos gamintojams ir logistikos sektoriui, kadangi privataus vartojimo apimtys tebedidėja bei didina įvairių vartojimo ir dizainerių kuriamų prekių paklausą. Pavyzdžiui, Europos šalys yra vienos iš pagrindinių Kinijos rūbų ir avalynės, namų apdailos ir elektronikos prekių importo partnerių. Augantis privatus vartojimas 2017 m. turėtų išlaikyti Europos dizainerių kuriamų prekių paklausą ir sudaryti sąlygas logistikos tiekėjų augimui.

ES lieka pagrindiniu Kinijos prabangos prekių importo partneriu



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką, JT duomenys

Be Kinijos, vienu iš pagrindinių žaidėjų Europos ir Azijos prekyboje 2017 m. žada tapti Indija. Manoma, kad Indijos realusis BVP augimas aplenks Kinijos ir 2017 m. išsiplės iki 8 %. Be to, Indija sugebėjo pritraukti naujų užsienio gamintojų investicijų. Pavyzdžiui, be visų kitų į gamybinę infrastruktūrą Indijoje investuoja ir Europos automobilių gamintojai „BMW“, „Daimler“ bei „Peugeot“. Automobilių pramonei reikalingos ilgos ir sudėtingos tiekimo grandinės; todėl 2017-aisiais ir vėlesniais metais nusimato naujos galimybės tarptautiniams bei Indijos logistikos paslaugų tiekėjams.



Kazachstanas žada pasipelnyti iš augančios prekybos geležinkeliais tarp Europos ir Kinijos

2016 m. įvyko didžiulis postūmis Transazijos geležinkelyje, jungiančiame Kiniją ir didžiuosius Europos miestus. Tais metais buvo baigti arba pradėti statyti daugelis infrastruktūros objektų, todėl manoma, kad 2017 m. prekybos geležinkeliu srutai turėtų dar labiau išaugti. Pavyzdžiui, 2017 m. buvo atidaryta naujoji geležinkelio linija tarp Londono ir Kinijos, kuria gabenami vartojimo bei dizainerių kurti gaminiai.

Geležinkeliai tampa patrauklia alternatyva logistikos įmonėms, kadangi toks gabenimo būdas kainuoja mažiau nei oro transportas, bet prekės pristatomos greičiau, nei plukdomos laivais. Pavyzdžiui, palyginti su 30 dienų kelione laivu, traukinys iš Kinijos į Europą nuvažiuoja per 15–16 dienų. Laiko taupymas ypač aktualus prekybininkams, siūlantems vartojimo ir dizainerių kurtas prekes tiek Europoje, tiek Kinijoje.

Tai atveria naujas galimybes ir kelyje Europa–Kinija išsidėsčiusiems šalims. Pavyzdžiui, Kazachstanas tampa svarbiu Naujojo šilko kelio dalyviu. Kazachstano geležinkeliai teigia valdantys vienuolika kelių į Kiniją ir tikisi padidinti prekybos tarp Kinijos ir Europos apimtis 800 mlrd. dolerių. Didėjančios prekybos apimtys yra palankios Kazachstano logistikos sektoriui, kadangi šalis tampa svarbiu Transazijos geležinkeliu gabenamų prekių logistikos mazgu. Planuojama, kad 2017 m. Kazachstano logistikos pramonė pagaliau atsigaus po 2015–2016 m. patirto prekybos su Rusija nuosmukio ir išsiplės 8 %.

„Brexit“ poveikis 2017 m. bus vos juntamas, tačiau ilgainiui pakeis prekybinius kelius

Priešingai, negu buvo tikėtasi, Jungtinės Karalystės logistikos pramonė 2016 m. išaugo 4 %, kadangi svoro nuvertėjimas padėjo padidinti eksportą. 2017 m. JK logistikos augimas turėtų likti lėtas, siekiantis vos 0,4 %, kadangi augantis eksportas neatsvers besitraukiančio privataus vartojimo.

„Brexit“ nesugriaus Europos prekybos apimčių, tačiau ilgainiui gali perskirstyti tiekimo grandines ir paskirstymo kanalus. Didelę dalį savo produkcijos į ES eksportuojantys pagrindiniai Britanijos gamintojai dairsi į Vidurio ir Rytų Europos šalis, norėdami ten perkelti savo gamybą. Pavyzdžiui, aviacijos kompanija „Rolls Royce“ investuoja į Lenkiją, o automobilių gamintojas „Jaguar Land Rover“ statosi naują gamyklą Slovakijoje.

Verslo ir vartotojų pasitikėjimas Jungtine Karalyste mažėja

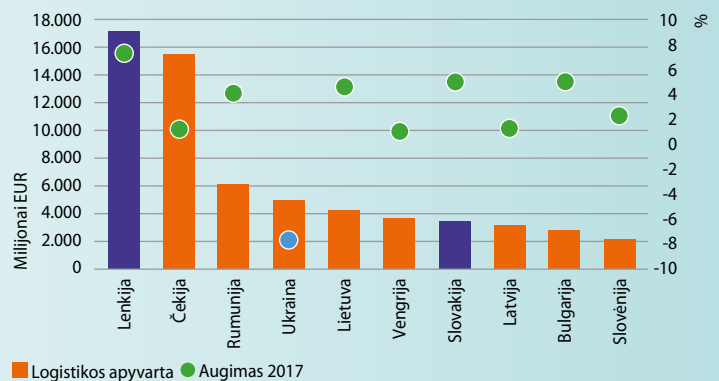
| | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------------|-------|------|-------|-------|------|
| Verslo pasitikėjimo indeksas | 93,6 | 96,3 | 104,4 | 103,2 | 99,3 |
| Vartotojų pasitikėjimo indeksas | -19,8 | -9,8 | 3,5 | 3,3 | -2,4 |

Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką, „Eurostat“

Pastaba: Verslo pasitikėjimo indeksas matuoja verslo vadybininkų optimizmo ar pesimizmo dėl susidariusios situacijos bei jų organizacijų perspektyvų lygį. Vartotojų pasitikėjimo indeksas nurodo vartotojų optimizmo ar pesimizmo dėl jų esamos ir būsimos situacijos lygį.

Tai reiškia, kad paklausai pasislinkus iš JK į Rytų Europą, pasikeis įvairių komponentų, pavyzdžiui, plastikinių ar guminių dalių, elektronikos ir pan. tiekimo grandinės. Lenkijai ir Slovakijai giriantis 2017 m. Europoje sparčiausiai besivystančia logistika, logistikos sektorius jau stebi tiekimo grandinės pokyčius.

Rytų Europos (išskyrus Rusiją) logistikos sektorių dešimtukas, 2017 m.



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką

Be gamintojų, JK prekybininkai ir greitai judančių prekių vežėjai taip pat ruošiasi galimiems pokyčiams paskirstymo kanaluose. Norėdami išvengti dvigubų mokesčių ir transporto sistemos apribojimų, JK prekybininkai svarsto perkelti savo paskirstymo centrus į ES. Didžiausias galimybes pritraukti naujų investuotojų turi puikią logistikos infrastruktūrą susikūrusios Vokietija ir Nyderlandų karalystė. Tačiau 2017 m. jokių svarbesnių pokyčių paskirstymo grandinėse nesitikima, kadangi prekybininkai laukia „Brexit“ derybų pabaigos ir tikisi kokios nors laisvosios prekybos sutarties su ES.

Rusija ir Turkija žada pasiūlyti alternatyvius prekybos kelius su Azija bei Viduriniaisiais Rytai

Rusijos logistikos sektorių ypač paveikė Vakarų sankcijos ir mažėjančios vartojimo prekių kainos, suardžiusios nusistovėjusias tiekimo ir paskirstymo grandines bei atvedusios prie ekonominio nuosmukio.

Tačiau 2017 m. Rusijos logistikos sektorius yra nusiteikęs atsigausti ir pademonstruoti nedidelį 2 % augimą. Šiais metais Vakarai sankcijas greičiausiai taikys ir toliau, tačiau naujieji prekybos keliai su Kinija turėtų pagerinti situaciją. Prekybos srutai tarp Rusijos ir Kinijos per pirmuosius tris 2016 m. ketvirčius teatnešė 50 mlrd. JAV dolerių (palyginti su 100 mlrd. 2014 m.), tačiau abi šalys iki 2020 m. tikisi padidinti abipusę prekybą iki 200 mlrd. JAV dolerių. Nepaisant lėtėjančio augimo, Kinijai vis dar reikalingi didžiuliai Rusijos energijos ištekliai, įvairios vartojimo ir žemės ūkio prekės. Tuo tarpu Vakarų sankcijos verčia Rusiją ieškoti alternatyvių prekybos partnerių. Taigi, ši šalis didina įrangos, transporto priemonių, vartotojams skirtos elektronikos ir kitų prekių importą iš Kinijos – tai padeda megzti naujus prekybos ryšius bei palaikyti Rusijos logistikos sektorių.

Dar viena iš pagrindinių logistikos rinkų, siūlančių alternatyvius prekybos kelius, yra Turkija. Dėl Naujuoju šilko keliu ir Transazijos geležinkeliu gabenamų prekių srutų, kryžkelėje tarp Azijos ir Europos išsidėsčiusi Turkija atsidūrė labai palankioje padėtyje. Be to, ši šalis tikisi po „Brexit“ pasirašyti laisvosios prekybos sutartį su JK ir padidinti abipusius šių šalių prekybos srutus. Galiausiai, karas Sirijoje trukdo prekybos ryšiams Viduriniuosiuose Rytuose ir Turkijai, kaip potencialiam logistikos mazgui. Pavyzdžiui, 2016 m. Turkija ir Jordanija pasirašė sutartį Jordanijos prekių eksportui per Turkijos uostus į Persijos įlankos šalis.

Nepaisant to, neiški politinė situacija ir prastėjančios verslo sąlygos Turkijoje apribos šios šalies logistikos sektoriaus augimą ateityje. Tranzito apimtys augs, tačiau Turkija vis dar tebėra labai priklausoma nuo vidaus vartojimo; taigi smunkantis vartotojų pasitikėjimas, kylanti infliacija ir vilkinamos verslo investicijos turės neigiamą poveikį vartojimui bei logistikos sektoriui. 2017 m. Turkijos logistikos sektorius planuoja augti 5 %, nepaisant to, kad šis augimo rodiklis yra mažesnis, nei fiksuojami per pastaruosius penkerius metus. ■



Почему аэропортам не следует полагаться только на доходы, получаемые от автостоянок

Милда Маномайтите,
директор «Global AirRail Alliance»

В марте мне выпала честь выступить с докладом на проходившей в Амстердаме ежегодной конференции «Passenger Terminal Conference», в этом году отмечающей уже свое двадцатилетие. Почти 7000 посетителей, докладчиков и участников конференции – свидетельство того, что «Passenger Terminal Expo & Conference» является крупнейшим и важнейшим ежегодным мероприятием аэропортов мира и их поставщиков.

В ходе сессии одной из тем конференции «Аэропортовские города, транспортные связи и туризм» прошла дискуссия о различных проблемах сообщения с аэропортами.

В течение ряда лет я как директор «Global AirRail Alliance» так часто слышала один вопрос, что решила затронуть его в докладе «Почему аэропортам не следует полагаться только на доходы, получаемые от автостоянок?» и, возможно, даже бросить вызов своим мнением утверждению «мы всегда делали так».

А упомянутый вопрос звучит так: «Почему мы, аэропорты, должны инвестировать в железнодорожные связи, когда крупнейшие доходы поступают от людей, которые оставляют свои автомобили на наших автостоянках?»



Вопрос действительно актуальный – по данным Международного совета аэропортов (ACI), получаемые от стоянки автомобилей доходы составляют около 20 % общих доходов от деятельности аэропортов разных размеров (как связанной, так и не связанной с авиацией). Для сравнения: сборы за посадку пассажирского самолета приносят 18 % доходов. Цифры могут несколько различаться при сравнении крупных (19 % от стоянки автомобилей и 16 % от аэропортовых сборов), средних (соответственно 15 % и 24 %) и малых (10 % и 26 %) аэропортов.

И хотя прокат и стоянка (парковка) автомобилей все еще составляют основной доход аэропортов, на них нельзя опираться как на стабильный источник.

По сообщению ACI, действительные получаемые от одного пассажира доходы в обоих случаях только за 2013 г. сократились на 3,6 % и 4,2 %. По сравнению с 2008-м доходы снизились соответственно на 14 % и 25,1 %.

Итак, окажутся ли аэропортовые автостоянки в будущем напоминающими о прошлом объектами наподобие олимпийских стадионов? Пожалуй, нет, однако бизнес автопарковок сотрясут два основных аспекта – новые технологии и изменение поведения.

Наибольшей помехой станет появление автомобилей, которым не требуется водитель. По данным KPMG, 74 % руководителей автомобильной промышленности Соединенного Королевства считают, что в 2025 г. более половины сегодняшних автовладельцев не захотят иметь машины, отдавая предпочтение мобильности как услуге и автомобилям, которыми не надо управлять. Эта разительная перемена должна произойти всего через десять лет, и потому аэропортам пора серьезно подумать, какое влияние это окажет на услуги наземного транспорта и расположение терминалов.

Растущие масштабы наемного транспорта и поиска попутчиков также оказывают значительное влияние на бизнес аэропортовых автоплощадок. В 2015 г. международный Пекинский аэропорт зафиксировал снижение доходов, получаемых от автомобильных площадок, в связи с ростом предложения наемного транспорта и парковки автомобилей с помощью служащего и, соответственно, уменьшением потребности оставлять свой автомобиль на длительный срок.

Более чем в 400 аэропортах во всем мире можно пользоваться услугой «Uber», а услуги «Luft» доступны в 130 аэропортах США.

В ходе конференции «Passenger Terminal Conference» аэропорты акцентировали трудности, с которыми они сталкиваются из-за компа-

ний наемного транспорта, где эта услуга все еще остается нелегальной, включая блокирование программы «Uber» при использовании беспроводного аэропортового Интернета или сотрудничестве с таксистами, которые замечают и сообщают о водителях «Uber», ожидающих на территории аэропорта.

Однако пассажирам такие меры не приносят никакой выгоды. А одна группа пассажиров в будущем будет оказывать большое влияние на путешествия – тысячники, или миллениалы (англ. «Millennials») являются крупнейшим поколением, приближающимся к веку, когда расходуется наибольшее количество денег.

Как говорят представители Американской ассоциации общественного транспорта, причины выбора транспорта носят прагматичный характер: 46 % миллениалов утверждают, что их выбор обусловлен желанием сэкономить, другие 46 % обращают внимание на удобство, 44 % хотят больше двигаться, а 35 % говорят, что живут в обществе, где удобнее всего пользоваться транзитным транспортом.

Миллениалы выбирают лучший вид транспорта (вождение автомобиля, транзитный транспорт, велосипед или пеший ход) с учетом планируемого путешествия. Самые привлекательные для них общины обладают огромным предложением транспорта. Поэтому естественно, что того же они ждут и от аэропортов.

Между прочим, по данным проведенного в начале марта национального опроса, 93 % американцев считают, что сообщение терминалов аэропортов с региональным транспортом и транзитными сетями могло бы быть лучше.

Для удовлетворения потребностей путешественников будущего аэропортам следует задуматься о мультимодальных транспортных узлах, в которых соединятся возможности путешествия поездом, автобусом, попутным автомобилем, беспилотным автомобилем, велосипедом или пешком. Делая это, аэропорты должны подумать об опыте пассажиров и создать гладкий поток передвижения из, на и через разные терминалы.

Аэропорты не могут себе позволить намертво вцепиться в автомобильные паркинги, поскольку рынок меняется быстро, а эта бизнес-модель уже ненадежна для обеспечения финансового роста.

Никто на самом деле не знает, как новые технологии и новые поколения путешественников изменят бизнес автомобильных площадок, однако ясно одно – необходимо сосредоточиться на предложении возможностей мультимодального транспорта для пассажира, активно пользующегося услугами Интернета. ■



Milda Manomaitytė
„Global AirRail Alliance“ direktorė

Klausimas išties aktualus – Tarptautinės oro uostų tarybos (ACI) duomenimis, iš automobilių stovėjimo gaunamos pajamos sudaro apie 20 % bendrųjų įvairiausių dydžių oro uostų mazgų veiklos (tiek susijusių, tiek nesusijusių su aviacija) pajamų. Palyginimui, keleivinių lėktuvų nusileidimo mokesčiai atneša 18 % pajamų. Skaičiai gali šiek tiek skirtis lyginant didelius (19 % už automobilių stovėjimą ir 16 % už oro uosto mokesčius), vidutinius (atitinkamai 15 % ir 24 %) bei mažus (10 % ir 26 %) oro uostus.

Ir nors automobilių nuoma bei stovėjimas (parkavimas) tebesudaro pagrindines oro uostų pajamas, jomis nebegalima remtis kaip į stabilų šaltinį.

Pasak ACI, tikrosios iš vieno keleivio gaunamos pajamos abiem atvejais vien per 2013 m. krito 3,6 % ir 4,2 %. Palyginus su 2008 m., pajamos atitinkamai krito 14 % ir 25,1 %.

Taigi – ar ateityje oro uostų automobilių stovėjimo aikštelės liks praeitį menančiais objektais tarsi olimpiniai stadionai? Turbūt ne, tačiau automobilių stovėjimo aikštelių verslą sudrebins du pagrindiniai aspektai – naujosios technologijos ir elgesio pokyčiai.

Didžiausiu kliuviniu taps automobilių, kurių reikia vairuoti, pasirodymas. KPMG duomenimis, 74 % Jungtinės Karalystės automobilių pramonės vadovų mano, kad 2025 m. daugiau nei pusė šiandieninių automobilių turėtojų jų turėti nebenorės, teikdami pirmenybę mobilumui, kaip paslaugai, ir automobiliams, kurių nereikia vairuoti. Šis milžiniškas pokytis turėtų įvykti vos po dešimtmečio, todėl oro uostams laikas rimtai pagalvoti, kokią įtaką jis turės žemės transporto paslaugoms ir terminalų išsidėstymui.

Didėjantys samdomo transporto ir pakeleivių paieškos mastai taip pat turi didelės įtakos oro uostų automobilių aikštelių verslui. 2015 m. Tarptautinis Pekino oro uostas užfiksavo sumažėjusias iš automobilių stovėjimo aikštelių gaunamas pajamas dėl išaugusios samdomo transporto bei automobilių statymo, padedant patarnautojui, pasiūlos ir atitinkamai sumažėjusio poreikio ilgam laikui palikti savo automobilį.

Kodėl oro uostams nevertėtų kliautis vien iš automobilių stovėjimo aikštelių gaunamomis pajamomis?

Kovo mėnesį man teko garbė skaityti pranešimą Amsterdame vykusioje kasmetinėje ir šiais metais jau savo dvidešimtąjį jubiliejų švenčiančioje konferencijoje „Passenger Terminal Conference“. Beveik 7 000 lankytojų, pranešėjų ir konferencijos dalyvių aiškiai parodo, kad „Passenger Terminal Expo & Conference“ yra didžiausias ir svarbiausias pasaulio oro uostų bei jų tiekėjų kasmetinis renginys.

Vienos iš vienuolikos konferencijoje nagrinėtų temų sesijos „Oro uostų miestai, transporto jungtys ir turizmas“ metu buvo diskutuojama apie įvairias susisiekimo su oro uostais problemas.

Bėgant metams aš, kaip „Global AirRail Alliance“ direktorė, taip dažnai sulaukdavau vieno klausimo, kad nusprendžiau, jog būtų gera mintis jį iškelti skaitant pranešimą „Kodėl oro uostams nevertėtų kliautis vien iš automobilių stovėjimo aikštelių gaunamomis pajamomis?“ ir gal net mesti iššūkį požiūriui „mes visada darėme taip“.

O minėtas klausimas skamba taip: „Kodėl mes, oro uostai, turėtume investuoti į geležinkelio jungtis, kai didžiausios pajamos gaunamos iš žmonių, kurie palieka savo automobilius mūsų stovėjimo aikštelėse?“



Daugiau nei 400 oro uostų visame pasaulyje galima naudotis „Uber“ paslauga, o „Lyft“ paslaugos pasiekiamos 130 JAV oro uostų.

„Passenger Terminal Conference“ konferencijos metu oro uostai akcentavo sunkumus, su kuriais susiduria dėl samdomo transporto įmonių, kur ši paslauga vis dar tebėra nelegali, įskaitant „Uber“ programėlės blokavimą naudojantis oro uosto bevieliu internetu arba bendradarbiavimą su taksi vairuotojais, kurie pastebi ir praneša apie oro uosto teritorijoje lūkuriuojančius „Uber“ vairuotojus.

Tačiau keleiviams tokios priemonės neatneša jokios naudos. O viena keleivių grupė turės ypatingai didelės įtakos kelionėms ateityje – „tūkstantinukai“ (angl. „Millenials“) yra didžiausia prie amžiaus, kai išleidžiama daugiausiai pinigų, artėjanti karta.

Pasak Amerikos viešojo transporto asociacijos, transporto pasirinkimo priežastys yra pragmatiškos: 46 % „tūkstantinukų“ teigia, kad jų pasirinkimus nulemia noras sutaupyti, kiti 46 % atkreipia dėmesį į patogumą, 44 % nori daugiau judėti, o 35 % sako gyvenantys bendruomenėje, kurioje naudotis tranzitiniu transportu yra patogiau.

„Tūkstantinukai“ geriausią transporto būdą (vairavimas, tranzitinis transportas, dviratis ar pėstute)

renkasi pagal planuojamą kelionę. Jiems patraukliausios bendruomenės turi didžiąją transporto pasiūlą. Taigi, natūralu, kad jie to paties tikėtis ir iš oro uostų.

Tarp kitko, pasak kovo pradžioje vykdytos nacionalinės apklausos, 93 % amerikiečių mano, kad oro uostų terminalai galėtų turėti geresnį susisiekimą su regioniniu transportu ir tranzito tinklais.

Norėdami patenkinti ateities keliautojų poreikius, oro uostai turi susimąstyti apie daugiarašio transporto mazgus, kuriuose susijungtų traukinių, autobusų, pakeleivių automobilių, automobilių be vairuotojų, dviračių transporto ar kelionės pėstute galimybes. Tai darydami oro uostai turėtų pagalvoti apie keleivių patirtį ir sukurti sklandų judėjimo iš, į ir per įvairius terminalus srautą.

Oro uostai negali sau leisti laikytis įsikibę automobilių stovėjimo aikštelių, nes rinka keičiasi greitai, o šis verslo modelis jau nebėra patikimas norint užtikrinti finansinį augimą.

Niekas iš tikrųjų nežino, kaip naujosios technologijos ir naujos keliautojų kartos pakeis automobilių stovėjimo aikštelių verslą, tačiau aišku viena – būtina susitelkti į daugiarašio transporto galimybių pasiūlą aktyviai interneto paslaugomis besinaudojančiam keleiviui. ■



ГЛОБАЛЬНЫЙ РИСК НЕХВАТКИ ВОДЫ: СОЗДАНИЕ ЖИЗНЕСПОСОБНОГО БИЗНЕСА

Всемирный экономический форум считает водный кризис долгосрочным риском номер один в мире. Он оказывает огромное влияние на разные сферы бизнеса – от производства энергии до сельского хозяйства, пищевой, легкой промышленности, включая производство продуктов конечного потребления, таких как средства личной гигиены и красоты, моющие и чистящие средства. В отчете форума дается обзор, как эту неотложную задачу решает целый ряд компаний – начиная от управления цепочками поставок и кончая общественными инициативами и инновационными продуктами.

Водный кризис – долгосрочный глобальный риск

Все чаще акцентируемая нехватка воды (потребность в продуктах, требующих меньше воды для полоскания) может представить угрозу для бизнеса, включая падение продаж из-за наносимого продуктами вреда окружающей среде. Некоторые ориентированные на воду бренды изучают способы совместимости своей продукции с экологическими показателями, однако остается еще большое пространство для улучшения.

Водный кризис – наверху списка

В 2015 году Всемирный экономический форум назвал дефицит пресной воды угрозой номер один в мире. Это уже четвертый раз, когда водный кризис появился в ежегодно публикуемом списке, но первое место в нем он занял впервые. Треть населения земного шара проживает в зоне, где постоянно ощущается нехватка воды, и, по данным ООН, к 2025 году эта цифра вырастет до двух третей.

Воздействие на бизнес

Хотя многие компании все еще недооценивают водный кризис, он представляет собой очень серьезную и сложную проблему. Нехватка воды, наводнения и загрязненность представляют угрозу дикой природе, источникам чистой воды и бизнесу. Зато хорошо управляемая водная стратегия, наоборот, может помочь в создании устойчивого и инновационного бизнеса и сильного этического имиджа бренда.

Водонепроницаемость важна для большого числа предприятий, от производства продуктов питания до изготовления одежды и стиральных машин. Даже там, где вода не является ключевой частью производственного процесса, зачастую она очень важна для обеспечения сырья или конечного использования продукта.

Как избежать риска и воспользоваться возможностями

При рассмотрении важности воды предприятиям необходимо рассмотреть три основные области воздействия: операционную, репутационную и нормативную. Тем не менее управление водными ресурсами – это не только смягчение риска, оно также может предоставить компаниям возможности для повышения эффективности, дифференциации и инноваций.

Почти 1 миллиард человек в мире не имеет доступа к безопасной питьевой воде.

Глобальные водные кризисы – от засухи на самых продуктивных сельскохозяйственных угодьях мира до сотен миллионов людей, не имеющих доступа к безопасной питьевой воде – являются самой большой угрозой для планеты в течение ближайшего десятилетия. Связь между водой, продовольствием, энергией и изменением климата является одним из главных тенденций, которые будут формировать мир в 2030 году. Доклад Всемирного экономического форума о глобальных рисках, 2015 г.

Материальные и операционные риски для производства

Операционные риски состоят в управлении водными ресурсами для поддержания непрерывности бизнеса как в прямых операциях, так и в цепочке поставок. К ним относятся дефицит для поддержания производства, наводнения или излишки воды, мешающие осуществлению деятельности, а также загрязнение, или вода, которая непригодна для использования, что приводит к затратам, или же дефицит воды в целом.

Вред имиджу бренда

Репутационные риски включают в себя имидж управляющей компании среди местных сообществ и пользователей тех же водосборных бассейнов, инвесторов и конечных пользователей. Сюда относятся реальные или предполагаемые негативные ощущения заинтересованных сторон, которые могут повлиять на будущую жизнеспособность бизнеса, а также опасения или протесты местного сообщества по поводу воздействия на местные водные ресурсы, общины, здоровье работников и экосистемы. Опасения потребителей по поводу этического позиционирования компании могут также оказывать влияние на успех.

Затраты и проблемы, связанные с управлением

Одна из причин, которые могут привести к дополнительным расходам на воду – это регламентные установки. Изменения в управлении водными ресурсами в госсекторе могут привести к более жесткому распределению водных ресурсов и так повысить издержки. Неэффективное или непоследовательное регулирование водных ресурсов также может осложнить деятельность компаний.

Сильное управление водными ресурсами создает возможности, а также устойчивую и инновационную компанию

Компании, которые управляют водным риском, делают это на всех уровнях компании и в цепочке поставок через четкие, обоснованные и определенные во времени цели. Они рассматривают весь контекст водораздела для максимальной устойчивости, работая с другими пользователями водного бассейна для оптимизации доступа для всех. Это не только повышает устойчивость компании, но и открывает возможности для сокращения затрат, дифференциации бренда и инноваций в отношении конечных продуктов.

Хорошая стратегия управления водными ресурсами создает возможности для новых товаров и услуг, ориентированных на сокращение следов воды у поставщика универсальных услуг, включая, к примеру, производство средств для стирки и предметов личной гигиены, которые используют меньшее количество воды. Она также отличается преимуществами в деятельности и цепочке поставок, что позволяет создать более устойчивую цепочку поставок, которая может адаптироваться к кратковременной нехватке воды и создавать более эффективную операционную структуру с

меньшими затратами. Создание имиджа компании, ответственно расходующей воду, также оказывает положительное влияние на многих потребителей, особенно пропагандирующих этическое поведение и серьезно относящихся к экологии. Создается аналогичное влияние на инвесторов, например, у компании появляется возможность быть включенной в соответствующий портфель пенсионного или инвестиционного фонда ответственных компаний.

Управление водными ресурсами в рамках всей производственной цепочки

Вопрос управления водными ресурсами связан не только с прямыми операциями компаний, но и с цепочками поставок и послепродажным использованием продукции. Контроль за использованием воды в цепочке поставок особенно важен в производстве продовольствия – количество воды, расходуемой в сельском хозяйстве, огромно. Озабоченность по поводу воды должна быть включена в более широкий спектр управления водными ресурсами, когда защита водных ресурсов в определенном водном бассейне осуществляется ради всех потребителей, обеспечивая защиту не только источника сырья, но и поддерживая тесную связь с местным сообществом.

Не менее важен вопрос послепродажного использования продукта. Это особенно актуально для таких отраслей, как текстиль, бытовая уборка и бытовые приборы, где наибольший расход воды осуществляют сами потребители. Это особенно важно для районов, пострадавших от засухи, где испытывается высокий спрос на продукцию с низким расходом воды и высокими возможностями целенаправленных инноваций.

Переход к водной политике

Продумать все

Оценка и управление водными рисками должны охватывать все аспекты бизнеса – от цепочки поставок до конечного потребителя. В водной политике должны быть установлены четкие цели, и она должна применяться во всей компании и распространяться на поставщиков.

Надежные цели

Важны четкие, поддающиеся количественной оценке цели с конкретными сроками выполнения. Компании «Coca-Cola», «General Mills», «Kellogg», «Nestle» и «Unilever» установили конкретные сроки, поставили цели в сфере практики управления водными ресурсами.

Включение всего водного бассейна

В настоящее время лишь немногие компании рассматривают водный бассейн во всем контексте, и вовлечение остальных пользователей того же водного бассейна в ответственную и продуманную политику пользования водными ресурсами – это важный шаг вперед, который компаниям следует тщательно рассмотреть.

Источник: «Euromonitor International»



PASAULINĖ VANDENS TRŪKUMO RIZIKA: LANKSTAUS VERSLO KŪRIMAS

Pasaulio ekonomikos forumas vandens krizę laiko svarbiausia pasaulio ilgalaikę rizika. Ji turi didžiulę įtaką įvairioms verslo sritims – nuo energijos gamybos iki žemdirbystės, maisto, drabužių ar galutinio vartojimo pramonės, pavyzdžiui, grožio ir asmens higienos, skalbiklių bei ploviklių. Šioje ataskaitoje apžvelgiama, kaip su šiuo rūpesčiu tvarkosi įvairios įmonės – nuo tiekimo valdymo iki bendruomeninių iniciatyvų bei inovacijų.

Vandens krizė – ilgalaikė grėsmė pasauliui

Vis dažniau akcentuojamas vandens trūkumas (poreikis produkcijos, kurios skalavimui reikia mažiau vandens) gali kelti grėsmę verslui, įskaitant dėl produkto kenksmingumo aplinkai smunkančius pardavimus. Kai kurie nuo vandens priklausomi prekės ženklai tiria įvairiausių būdus, kaip pritaikyti savo produkciją prie aplinkosaugos rodiklių, tačiau vis dar lieka daug erdvės tobulėjimui.

Vandens krizė – sąrašo viršuje

2015 m. Pasaulio ekonomikos forumas įvardino vandens krizę svarbiausia pasauline grėsme. Tai jau ketvirtas kartas, kai vandens krizė pasirodo kasmet sudaromame sąrašo, tačiau šį kartą ji užkopė į sąrašo viršūnę. Trečdalis pasaulio gyventojų gyvena vietovėse, kuriose nuolat jaučiamas vandens stygius ir, pasak JT, iki 2025 m. šis skaičius augs.

Poveikis verslui

Nors daugelis įmonių vis dar teikia tam nepakankamai dėmesio, vandens trūkumo rizika yra labai rimtas ir sudėtingas reiškinys. Jo trūkumas, potvyniai ir užterštumas kelia grėsmę gyvajai gamtai, švaraus vandens šaltiniams bei verslui. O gera vandens strategija priešingai – gali prisidėti prie lankstauso ir inovatyvaus verslo kūrimo bei stipraus ir etiško prekės ženklo įvaizdžio.

Atsparumas su vandeniu susijusiems reiškiniams svarbus daugeliui verslo įmonių, pradėdamas maisto ir baigiant aprangos ar skalbiklių gamybą. Net ir nesudarydamas gamybos pagrindo, vanduo dažnai yra būtina sąlyga žalia-
vų tiekimui ar galutiniam produkto naudojimui

Kaip išvengti rizikos ir pasinaudoti galimybėmis

Svarstydamas apie vandens svarbą, verslas turėtų atkreipti dėmesį į tris pagrindines įtakos sritis: veiklą, reputaciją ir reglamentus. Tačiau vandens valdymas nėra susijęs vien su rizikos mažinimu – jis gali atverti verslui galimybes sustiprinti efektyvumą, diferencijuotis ir kurti naujoves.

Materiali ir veiklos rizika gamybai

Veiklos riziką sudaro vandens išteklių valdymas, norint išlaikyti veiklos tęstinumą tiek vykdant tiesiogines operacijas, tiek tiekimo grandinėje. Čia galima paminėti vandens trūkumą gamybos palaikymui, potvynius arba vandens perteklių, trukdančius vykdyti veiklą, ir taršą – situacijas, kai vanduo tampa nebetinkamas naudoti bei dėl to atsirandantis valymo išlaidas arba vandens trūkumą apskritai.

Žala prekės ženklo įvaizdžiui

Prie rizikos reputacijai verta paminėti įmonės įvaizdžio valdymą vietos bendruomenėje ir tarp tų pačių vandens išteklių vartotojų, investuotojų bei galutinių vartotojų. Čia turima omenyje suinteresuotų asmenų pagrįstas ar priimtas neigiamas nuostatas, kurios gali lemti verslo gyvybingumą, bei vietos bendruomenės susirūpinimą ar protestus dėl įtakos vietos vandens resursams, bendruomenėms, darbuotojų sveikatai ir ekosistemoms. Įmonės sėkmei gali turėti įtakos ir vartotojų susirūpinimas jos etine pozicija.



Išlaidos ir valdymo reikalai

Viena svarbiausių papildomų su vandeniu susijusių išlaidų priežasčių – reglamentinės nuostatos. Vandens valdymo pokyčiai gali sugriežtinti vandens paskirstymo reglamentą ir taip padidinti išlaidas. Neefektyvūs ar neuoseklūs reglamentai taip pat gali apsunkinti įmonių veiklą.

Tvirtas vandens valdymas kuria galimybes bei atsparų ir inovatyvų verslą

Vandens rizikos valdymu užsiimančios įmonės visuose savo ir tiekimo grandinės lygiuose išdėsto aiškius, pamatuotus ir terminuotus tikslus. Jos mąsto viso vandens baseino kontekste ir dirba kartu su kitais jo vartotojais, siekdamos optimizuoti visų galimybes. Tai ne tik didina įmonės atsparumą, bet ir sukuria galimybes mažinti išlaidas, gerinti prekės ženklą matomumą bei didinti galutinio produkto inovatyvumą.

Gera vandens valdymo strategija suteikia galimybę atsirasti naujoms prekėms ir paslaugoms, mažinančioms universaliųjų paslaugų tiekėjo vandens pėdsaką, įskaitant, pavyzdžiui, skalbiklių bei asmens higienos produktų, kuriems reikia mažiau vandens, gamybą. Ji taip pat pasižymi privalumais veiklai ir tiekimo grandinei, įgalindama sukurti tvirtesnę tiekimo grandinę, galinčią prisitaikyti prie trumpalaikio vandens trūkumo, bei efektyvesnę veiklos struktūrą su mažesnėmis išlaidomis. Atsakingai vandenį vartojančios įmonės prekės ženklą kūrėms teigiamai veikia daugelį vartotojų, ypač propaguojančius etišką elgesį ir rimtai žiūrinčius į aplinkosaugą. Panašus poveikis sukuriamas investuotojams, pavyzdžiui, atsiranda galimybės įmonei būti įtrauktai į atitinkamą atsakingų įmonių pensijų ar investicinio fondo portfelį.

Prieigos prie saugaus geriamojo vandens neturi beveik milijardas pasaulio gyventojų

Vandens valdymas tiekimo grandinėje

Vandens valdymo klausimas susijęs ne tik su tiesiogine veikla, bet ir su tiekimo grandinėmis bei produkcijos vartojimu po pardavimo. Vandens naudojimas tiekimo grandinėje yra ypač svarbus maisto gamyboje – žemdirbystei suvartojamo vandens kiekis milžiniškas. Susirūpinimas vandeniu turėtų būti įtrauktas į platesnį vandens valdymo spektrą, kai vandens išteklių apsauga tam tikrame baseine vykdoma dėl visų vartotojų, taip ne tik apsaugant žaliavų šaltinį, bet ir palaikant tvirtą ryšį su vietos bendruomene.

Nemažiau svarbu apsvaistyti produkto vartojimą po pardavimo. Tai ypač aktualu tekstilės, namų valymo ir apyvokos prietaisų pramonei, kur didžiausi vandens kiekiai suvartojami pačių vartotojų. Taip pat ypač svarbu sausros paveiktoms vietovėms, kuriose jaučiamas didžiulis poreikis mažai vandens sunaudojančiai produkcijai bei didelės tikslinių inovacijų galimybės.

Judant vandens politikos link

Apgalvoti viską

Vandens rizikos įvertinimas ir valdymas turi apimti visus verslo aspektus – nuo tiekimo grandinės iki galutinio vartotojo. Vandens politikoje turi būti nustatyti aiškūs tikslai ir ji turi būti taikoma visoje įmonėje bei tiekėjams.

Tvirti tikslai

Aiškūs, suskaičiuojami ir galutinę įvykdymo datą turintys tikslai yra labai svarbūs. „Coca Cola“, „General Mills“, „Kellogg“, „Nestle“ ir „Unilever“ yra susikūrusios galutinius terminus, turinčius vandens valdymo praktikos tikslus.

Viso vandens baseino įtraukimas

Šiuo metu nedaug įmonių žiūri į visą baseino kontekstą, o kitų to paties vandens baseino vartotojų įtraukimas į atsakingą ir apgalvotą vandens baseino politiką yra svarbus žingsnis į priekį, kurį įmonės turėtų gerai apgalvoti.

Šaltinis: „Euromonitor International“

Pasaulinės vandens krizės – pradedant sausromis produktyviausiuose pasaulio laukuose ir baigiant milijonais prieigos prie saugaus geriamojo vandens neturinčių žmonių – yra didžiausia grėsmė, su kuria per artimiausią dešimtmetį teks susidurti mūsų planetai. Vandens, maisto, energetikos ir klimato kaitos ryšys yra viena svarbiausių pasaulį 2030 m. formuosiančių tendencijų.

Pasaulio ekonomikos forumo „Pasaulio rizikos“ ataskaita, 2015 m.



Развитие мультимодального транспорта в регионе Эльбы и Одера

Зита Таллат-Кялпшайте

Канал Сена–Шельда – пример межгосударственного сотрудничества в Центральной Европе

Внутренний водный транспорт как экологичный и перспективный вид транспорта привлекает все еще недостаточное внимание со стороны общества и деловых структур. В Белой книге Евросоюза поставлена цель: до 2030 г. снизить выбросы углекислого газа на 20 % по сравнению с 2008-м. Внутренний водный транспорт предоставляет потенциал и возможности для принятия мультимодальных, экологичных решений по интеграции внутреннего водного транспорта в международную сеть. Поэтому должны быть созданы условия для создания конкретной инфраструктуры в Центральной Европе. Об этом прошла дискуссия на конференции «Развитие мультимодального транспорта в регионе Эльбы и Одера», которую 15–16 марта в Бельгии организовали министерство регионального развития и транспорта федеральной земли Саксония-Ангальт совместно с Союзом промышленных палат Эльбы и Одера. С докладами на конференции выступили министр регионального развития и транспорта земли Саксония-Ангальт Томас Вебель, член кабинета еврокомиссара по вопросам транспорта Виолетты Булц Николаус фон Петер, координатор европейского транспортного коридора «Восток-Запад» Мэтью Грош, вице-президент Европарламента Богуслав Либеракский, член президиума Союза промышленных палат Эльбы и Одера Дарюш Венцашек, вице-министр морской экономики и внутреннего судоходства Польши Ежи Матерна, администратор внутренних вод Чехии Любомир Фойту.



В Европе – 41 000 км водных путей

Мероприятие началось с выездной сессии в бельгийском городе Кортрейке – центре провинции Западной Фландрия близ бельгийско-французской границы. Делегацию принял исполнительный директор управления водных путей Фландрии («De Vlaamse Waterwegen») Хрис Данкартс. В своем докладе он представил значение естественных водных путей и каналов Фландрии для развития региона и интеграции в систему транспортных дорог Европы и сеть международных транспортных коридоров.

Из почти 41 000 км европейских водных путей 1000 км находится во Фландрии. Это одна из самых густых сетей водных дорог. Говоря об эффективности такого транспорта, его экономической и экологической выгоде, Х.Данкартс отметил, что на одной барже грузоместимостью 1200 т можно перевозить столько грузов, сколько вмещается в 40 железнодорожных вагонов или 60 грузовых автомобилей.

Важную роль система бельгийских каналов играет и в регулировании наводнений. «De Vlaamse Waterwegen» является лидером в этой области, ответственным за проектирование, проведение ра-

бот и осуществление контроля за наводнениями.

В качестве успешного и достойного подражания примера межгосударственного сотрудничества, развития внутреннего судоходства и интеграции в цепочку международных транспортных коридоров участникам конференции и экспертам в области внутренней навигации был продемонстрирован канал между реками Сенной и Шельдой во Франции, Бельгии и Нидерландах. Осуществление этого проекта стоимостью 98 млн евро, который софинансирует Евросоюз, позволит курсировать по водам Сены–Шельды судам класса СЕМТ Vb дедвейтом 4500 тонн или 19x11,40x3,5м, которые могут перевозить контейнеры в три яруса.

Завершение проекта внутренней навигации по Сене–Шельде и прибрежной инфраструктуры намечено на этот год.

Но этот проект меняет не только русла рек...

Семь мостов Кортрейка

Приятным мартовским днем прогуляться вдоль притока Шельды Лейе приглашает Франк Серпентье, руководитель про-





екта Сены–Шельды компании «Waterwegen en Zeekanaal NV».

В Кортрейке популярен маршрут «10 тысяч шагов пешком – знакомство с архитектурой». Цель нашей прогулки иная – Ф.Серпентье приглашает ознакомиться с мостами Кортрейка, которые в этом проекте играют не менее важную роль, чем перемычки или так называемые замки, корректирующие закрытие и открытие каналов.

Он рассказал, что в ходе осуществления проекта Сены–Шельды в Кортрейке были осуществлены крупнейшие в истории модификации инфраструктуры. В первую очередь навигация по реке Лейе должна была соответствовать требованиям всего проекта, чтобы по ней могли курсировать суда требуемых габаритов и осадки. Пришлось построить новые мосты. Всего их семь.

Мосты проектировали разные архитекторы. Каждый мост – уникальное произведение, придающее городу новый, самобытный силуэт. Все они построены с клиренсом (высотой от поверхности воды) 7 метров. При прохождении судов высота мостов может еще корректироваться.

Самый интересный и впечатляющий – висячий велосипедный мост длиной 207 метров S-образной формы, напоминающей змею, созданный по проекту известного инженера Лорана Нея. Этот оригинальный мост, созданный с любовью к природе и человеку, власти Фландрии построили в качестве компенсации горожанам за перенесенные неудобства из-за строек, длившихся несколько лет. Хотя мост отличается своими параметрами и внешним видом, он, по словам мостостроителей, не был вдвое дороже остальных шести мостов и обошелся примерно в 4,5 млн евро.

«По пути в Брюссель в самолете я читала роман Роберта Джеймса Уоллера «Мосты округа Мэдисон». Странное совпадение – там тоже фигурировало семь мостов. Один из них был особенным. Это история о любви», – говорю я, вспоминая роман, основанный на реальных событиях.

«А эта история о деньгах», – улыбается Ф.Серпентье.

Любовь и деньги зачастую тесно связаны хотя бы тем, что из-за них рождаются достойные писательского пера истории.

Мосты Кортрейка подтверждают, что союз денег и любви может быть успешным. ■



Multimodalinio transporto plėtra Elbės ir Oderio regione

Zita Tallat-Kelpšaitė

Senos–Šeldės kanalas – tarpvalstybinio bendradarbiavimo Vidurio Europoje pavyzdys

Vidaus vandenų transportas, kaip ekologiška ir perspektyvi transporto rūšis, sulaukia vis dar per mažai visuomenės bei verslo struktūrų dėmesio. Europos Sąjungos baltojoje knygoje pabrėžiamas tikslas – iki 2030 m. CO² emisiją sumažinti 20 %, palyginti su 2008 m. Vidaus vandenų transportas suteikia potencialą ir galimybių priimti multimodalius, ekologiškus sprendimus integruojant vidaus vandens kelių transportą į tarptautinį tinklą. Todėl turi būti sudarytos sąlygos konkrečiam infrastruktūros kūrimui Centrinėje Europoje. Apie tai buvo diskutuojama Vokietijos Federacijos Saksonijos-Anhalto žemės regioninės plėtros ir transporto ministerijos kartu su Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjunga kovo 15–16 d. Belgijoje surengtoje konferencijoje „Multimodalinio transporto plėtra Elbės ir Oderio regione“. Konferencijoje pranešimus skaitė Saksonijos-Anhalto žemės regioninės plėtros ir transporto ministras Thomas Webel, Europos komisarės transporto klausimais Violetos Bulc kabineto narys Nikolaus von Peter, Europos Rytų–Vakarų transporto koridoriaus koordinadorius Mathieu Grosch, Europos Parlamento viceprezidentas Boguslaw Liberadzki, Elbės ir Oderio pramonės rūmų sąjungos prezidiumo narys Dariusz Więcaszek, Lenkijos jūrų ekonomikos ir vidaus navigacijos viceministras Jerzy Materna, Čekijos vidaus vandenų administratorius Liubomir Fojtů.



Europoje – 41 000 km vandens kelių

Renginys prasidėjo išvažiavimo sesija Belgijos mieste Kortreike – Vakarų Flandrijos provincijos centre, Belgijos ir Prancūzijos pasienyje. Delegaciją priėmė Flandrijos vandens kelių valdybos („De Vlaamse Waterwegen“) vykdančysis direktorius Chris Danckaerts. Savo pranešime jis pristatė Flandrijos natūralių vandens kelių ir kanalų sistemos reikšmę regiono vystymui bei integracijai į Europos transporto kelių sistemą ir tarptautinių transporto koridorių tinklą.

Iš beveik 41 000 km Europos vandens kelių 1 000 km yra Flandrijoje. Tai – vienas tankiausių vandens kelių tinklų. Kalbėdamas apie šio transporto efektyvumą, ekonominę ir aplinkosaugos naudą, Ch. Danckaerts pabrėžė, kad viena 1 200 t talpos barža galima gabenti tiek krovinių, kiek telpa į 40 geležinkelio vagonų arba 60 sunkvežimių.

Svarbų vaidmenį Belgijos kanalų sistema vaidina ir potvynių regulia-

vimui. „De Vlaamse Waterwegen“ yra šios srities lyderė, atsakinga už projektavimą, darbų vykdymą ir potvynių kontrolės valdymą.

Kaip sėkmingas ir sėkmingas tarpvalstybinio bendradarbiavimo, vidaus laivybos vystymo bei integravimo į tarptautinių transporto koridorių grandinę pavyzdys, konferencijos dalyviams ir vidaus navigacijos ekspertams buvo pademonstruota jungtis tarp Prancūzijos, Belgijos ir Nyderlandų Senos–Šeldės upių. Šio 98 mln. eurų vertės projekto, kurį kofinansuoja Europos Sąjunga, įgyvendinimas leis Senos–Šeldės vandenimis plaukioti CEMT Vb klasės, 4 500 deiveito tonų, arba 19x11,40x3,5 m, tris sluoksnius konteinerių gabantiems laivams.

Senos–Šeldės vidaus navigacijos ir pakrančių infrastruktūros projektas turi būti baigtas šiemet.

Bet šis projektas keičia ne tik upių vagas...



kūrinys, suteikiantis miestui naują, visiškai savitą siluetą. Visi jie pastatyti ant 7 m aukščio klirenso virš normalaus upės lygio. Tiltų aukštis plaukiant laivams gali būti koreguojamas.

Pats įdomiausias ir įspūdingiausias – 207 m ilgio kabantis, „S“ formos, į gyvatę panašus pėsčiųjų ir dviračių tiltas, sukurtas pagal garsaus inžinieriaus Laurent Ney projektą. Šį originalų, su meile gamtai ir žmogui sukurtą tiltą Flandrijos valdžia pastatė kaip kompensaciją miestiečiams už patirtus nepatogumus dėl keletą metų trukusių statybų. Nors tiltas išsiskiria savo parametrais ir išvaizda, jis, pasak statytojų, nebuvo dvigubai brangesnis už kitus šešis tiltus – kainavo apie 4,5 mln. eurų.

„Pakeliui į Briuselį lėktuve skaičiau Robert James Waller romaną „Madisono apygardos tiltai“. Keistas sutapimas – ten irgi figūravo septyni tiltai. Vienas jų buvo ypatingas. Tai istorija apie meilę“, – sakau, prisiminusi autentiškų įvykių pagrindu parašytą romaną.

„O čia istorija apie pinigus“, – šyp-teli F. Serpentier.

Meilė ir pinigai dažnai būna labai susiję, bent jau tuo, kad dėl jų gimsta plunksnos vertos istorijos.

Kortreiko tiltai patvirtina, kad pinigų ir meilės sąjunga gali būti sėkminga. ■



Septyni Kortreiko tiltai

Malonią kovo vidurio popietę pasivaikščioti palei Šeldės intaką Lejė kviečia Frank Serpentier, kompanijos „Waterwegen en Zeekanaal NV“ Senos-Šeldės projekto vadovas.

Kortreike populiarius ir mėgstamas maršrutas yra 10 tūkst. žingsnių pėsčiomis – pažintis su architektūra. Mūsų pasivaikščiojimo tikslas kitas – F. Serpentier kviečia susipažinti su Kortreiko tiltais, kurie šiame projekte vaidina ne mažiau svarbų vaidmenį nei kanalų uždarymą ir atidarymą koreguojančios užtvartos, vadinamosios spynos.

Jis pasakoja, kad įgyvendinant Senos-Šeldės projektą Kortreike atlikti didžiausi kada nors vykę infrastruktūros pokyčiai. Pirmiausia, navigacija Lejė upe turėjo atitikti viso projekto reikalavimus, kad joje galėtų plaukioti atitinkamo dydžio ir grimzlės laivai. Teko pastatyti naujų tiltų. Jų yra septyni.

Tiltus projektavo skirtingi architektai. Kiekvienas tiltas – unikalus





РАБОТА КЛАЙПЕДСКОГО ПОРТА В РИТМЕ МИРОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ СУДОХОДСТВА

Клайпедский порт, гибко приспосабливающийся к мировым тенденциям судоходства, завершил прошлый год новым рекордом грузооборота, превысившим 40 млн тонн. Результаты самого быстрорастущего порта в регионе – это отражение постоянных инвестиций в инфраструктуру и супраструктуру. С целью создания как можно более благоприятных условий деятельности и повышения конкурентоспособности в прошлом году был углублен внешний входной канал, что увеличило разрешенную осадку судов в Клайпедском порту. Партнеры порта быстро ощутили выгоду и важность этого проекта, поэтому в единственный морской порт Литвы заходят суда все большего дедевейта, а в будущем здесь ожидаются крупнейшие суда, какие только могут зайти в Балтийское море.

Грузооборот Клайпедского порта ежегодно растет в среднем на 6,6 %. Не исключение и прошлый год. В 2016-м в Клайпедском порту обработано 40,14 млн тонн грузов. Этот результат превзошел рекордные показатели грузооборота 2015-го, составившие 38,5 млн тонн. В прошлом году в Клайпедском порту наиболее возросла перевалка нефти, сжиженного природного газа, контейнеров, ролкерных грузов, что и стало причиной рекордных результатов.

«Клайпедский порт впервые в истории порта в течение всего года сохранял лидерские позиции среди портов Балтийских государств и, преодолев порог в 40 млн тонн,

добился наилучшего результата. Это результат работы портовых компаний, которые постоянно инвестируют в современные технологии, складское хозяйство, а также последовательных инвестиций дирекции порта в инфраструктуру, что вносит весомый вклад в рост грузооборота. Инвестиции в инфраструктуру – основополагающее условие роста потока грузов», – говорит генеральный директор дирекции Клайпедского государственного морского порта Арвидас Вайткус.

В прошлом году была открыта новая страница в истории незамерзающего круглый год Клайпедского порта – в открытом море, на отрезке примерно в 1200 метров,

были проведены работы по углублению внешнего судоходного канала порта, в части порта допустимая осадка судов увеличена до 13,8 м вместо прежних 13,4 м. Это послужило новым сигналом для экспортеров грузов, означающим, что в Клайпедский порт могут заходить суда больших параметров при наиболее полной загрузке.

Как утверждает глава дирекции порта, после этого нового качественного скачка конкурентоспособность Клайпедского порта по отношению к соседним портам выросла. Осуществление данного проекта стало весомой возможностью для Литвы сохранить потоки транзитных грузов, наращивать их



объемы и лучше конкурировать с соседними портами в привлечении новых транзитных грузов. Наряду с этим это большой возврат государству инвестиций дирекции порта в инфраструктуру.

Параметры судов растут

В мире отмечается тенденция ежегодного роста параметров судов. Это отражается и в статистике Клайпедского порта. В прошлом году в порт зашло меньше судов, однако их параметры выросли.

Цель Клайпедского порта – принимать крупнейшие суда, какие





только могут зайти в Балтийское море через пролив Бельт. Работы по углублению судоходного канала в открытом море до 15,5 м, проведенные в прошлом году, были первыми шагами к запланированной в Клайпедском порту глубине в 17 метров, которая предоставит новые возможности по приему судов еще большего тоннажа.

«Тенденции нам диктует Панамский канал, который в прошлом году значительно увеличил параметры глубин и принимает новые суда типа «Panamax». В Клайпедский порт уже сегодня заходят суда длиной более 340 м, что равно высоте Вильнюсской телебашни. Клайпедский порт готов к осуществлению амбициозных проектов, потребность в которых диктуют тенденции мирового судоходства, и принимать в порту крупнейшие суда, заходящие в Балтийское море», – делится планами глава дирекции порта А. Вайткус.

Среди ближайших планов Клайпедского порта – переоборудование входного канала порта и реконструкция молвов. Это особенно важно для того, чтобы крупнейшие суда, заходящие в Балтийское море, при сложных погодных условиях могли сохранять высокую скорость и безопасно доходить до ворот порта и входить в акваторию порта.

В планах – новые земельные площади

За последние 25 лет грузооборот порта вырос более чем вдвое, а занимаемая портом земельная площадь менялась незначительно и составляет 552 га, так что среди задач порта – не только увеличение глубины, но и новые земельные площади.

Согласно прогнозам, уже в 2026-м порт использует весь свой потенциал и дальнейшее развитие будет возможно лишь за счет освоения новых территорий. В настоящее время ведется разработка общего плана порта, который и наметит возможности развития порта на 25-летний период. Здесь будут предусмотрены автомобильные коридоры, прочая портовая инфраструктура.

«Клайпедский порт давно вырос из порта местного уровня и стал глобальным игроком, показывающим высокие результаты грузооборота. Поэтому мы не можем останавливаться на ме-

сте, порт обязан развиваться, мы должны видеть его будущее на несколько десятилетий вперед. В концепции общего плана предусмотрено развитие как в северной части со строительством аванпорта возле глубоководных причалов, так и в южной части с формированием полуострова в Куршском заливе и использованием отнесенных к порту резервных территорий. Это значит, что основное развитие намечено на воде. Клайпедский порт является лидером среди ближайших портов Балтики, однако нам не хватает территории на суше, новые площади мы видим на воде, в отдалении от жилых районов, чтобы на жителей оказывалось минимальное воздействие – в аванпорту суда окажутся на расстоянии 1,5 км от берега», – рассказывает А. Вайткус.

По словам руководителя дирекции порта, в настоящее время это один из крупнейших проектов в Литве, который придаст позитивный импульс развития как самой Клайпеды, так и региона, и всего государства. В настоящее время в Клайпедском порту создается около 6 % валового внутреннего продукта страны. После осуществления максимального развития годовой потенциал грузооборота может заметно возрасти. Согласно подсчетам, в ходе осуществления развития на связанных с портом предприятиях может быть создано около 30 тысяч новых рабочих мест.

Вне всяких сомнений, развитие порта станет сильным стимулом для развития обрабатывающей промышленности, производства, транспорта и логистики, тем более что в непосредственной близости от Клайпедского порта действует Клайпедская свободная экономическая зона, предлагающая бизнесу привлекательные условия, а у самого порта имеется развитая сеть железных дорог. Клайпедский порт является одним из самых экологичных в Европе, по железной дороге сюда поступает около 80 % грузов. Большим преимуществом представителя бизнеса называют и качественные автомобильные дороги.

Транзитные грузы составляют в Клайпедском порту около 40 % общего оборота. Здесь ведется перевалка наливных, насыпных, генеральных грузов, действует 33 грузовых терминала разного назначения. ■

KLAIPĖDOS UOSTO DARBAS PASAULINIŲ LAIVYBOS TENDENCIJŲ RITMU

Prie pasaulinių laivybos tendencijų ir rinkos sąlygų lanksčiai prisitaikantis Klaipėdos uostas praėjusius metus baigė nauju krovos rekordu, perkopusiu 40 mln. tonų. Labiausiai regione augančio uosto rezultatai – tai nuolatinių investicijų į infrastruktūrą ir suprastruktūrą atspindys. Siekiant sudaryti kuo palankesnes veiklos sąlygas ir būti konkurencingu uostu, pernai išgilinus išorinį laivybos kanalą Klaipėdos uoste buvo padidinta grimzlė. Uosto partneriai netruko pajusti šio projekto naudą ir svarbą, tad į vienintelį Lietuvos jūrų uostą atplaukia vis didesni laivai, o ateityje čia laukiama didžiausių į Baltijos jūrą įplauksiančių laivų.

Klaipėdos uosto krova kasmet vidutiniškai ūgteli apie 6,6 proc. Ne išimtis ir praėjusieji metai. Pernai Klaipėdos uoste perkrauta 40,14 mln. tonų krovinių. Šis rezultatas pranoko 2015 m. rekordinius krovos rezultatus, siekčius 38,5 mln. tonų. Pernai Klaipėdos uoste labiausiai augo naftos, suskystintųjų gamtinių dujų, konteinerių, ro-ro krova, lėmusi rekordinius rezultatus.

„Klaipėdos uostas pirmą kartą uosto istorijoje visus metus išlaikė lyderio poziciją tarp Baltijos valstybių uostų ir, peržengęs 40 mln. tonų ribą, pasiekė naują geriausią rezultatą. Tai yra didžiulis uosto krovos kompanijų, kurios nuolat investuoja į modernias technologijas, sandėlių ūkius, įdirbis, taip pat ir Uosto direkcijos nuoseklių investicijų į infrastruktūrą, kurios svariai prisideda prie krovos didė-





jimo, rezultatas. Investicijos į infrastruktūrą – esminė krovinių srauto augimo prielaida“, – sako Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius Arvydas Vaitkus.

Praėjusiais metais buvo atverstas naujas visus metus neužšalancio Klaipėdos uosto istorijos puslapis – atviroje jūroje, maždaug 1 200 m ruože, atlikus išorinio uosto laivobos kanalo gilinimo darbus, dalyje uosto vietoje buvusių 13,4 m leistina grimzlė padidinta iki 13,8 m. Tai tapo nauju signalu krovinių eksportuotojams, kad į Klaipėdos uostą gali įplaukti didesni laivai, kurie gali būti pakrauti dar pilniau.

Anot Uosto direkcijos vadovo, pasiekus šį naują kokybinį šuolį, Klaipėdos uostas tapo konkurencingesnis kaimyninių uostų atžvilgiu. Šio projekto įgyvendinimas tapo svaria galimybe Lietuvai išlaikyti tranzitinių krovinių srautus, auginti jų apimtį ir labiau konkuruoti su kaimyniniais uostais pritraukiant naujus tranzitinius krovinius. Kartu tai yra didelė Uosto direkcijos daromų investicijų į infrastruktūrą grąža valstybei.

Laivai vis didėja

Pasaulyje pastebima tendencija, jog kiekvienais metais laivų parametrai didėja. Tai atsispindi ir Klaipėdos uosto statistikoje. Pastaraisiais metais į uostą atplaukė mažiau laivų, tačiau jų parametrai išaugo.

Klaipėdos uosto tikslas – priimti didžiausius į Baltijos jūrą per Berto sąsiaurį galinčius įplaukti laivus. Pernai iki 15,5 m atlikti gilinimo darbai atviroje jūroje esančiame laivobos kanale buvo pirmieji žingsniai Klaipėdos uostui siekiant 17 m gylio, kuris atvertų naujas galimybes priimant dar didesnius laivus.

„Mums tendencijas diktuoja Panamos kanalas, kuris pernai stipriai padidino gylio parametrus ir priima naujuosius „Panamax“ laivus. Į Klaipėdos uostą jau šandien atplaukia laivai, ilgesni nei 340 m; toks yra Vilniaus televizijos bokšto aukštis. Klaipėdos uostas pasiryžęs įgyvendinti ambicingus projektus, kurių poreikį diktuoja pasaulinės laivobos tendencijos, ir uoste priimti didžiausius į Baltijos jūrą įplaukiančius laivus“, – planais dalijosi Uosto direkcijos vadovas A. Vaitkus.

Tarp artimiausių Klaipėdos uosto planų – ir uosto įplaukos kanalo pertvarkymas bei molų rekonstrukcija. Tai ypač svarbu, kad didžiausi Baltijos jūros laivai, esant sudėtingesnėms oro sąlygoms, galėtų išlaikyti didesnę greitį ir saugiai pasiekti uosto vartus bei akvatoriją.

Planuoja naujus žemės plotus

Per pastaruosius 25-erius metus uosto krova išaugo daugiau nei du kartus, o uosto užimamas žemės plotas keitėsi nežymiai ir sudaro

552 ha, tad tarp uosto uždavinių rikiuojasi ne tik didesnis gylis, bet ir nauji žemės plotai.

Prognozuojama, kad jau 2026 m. uostas bus išnaudojęs savo potencialą ir tolimesnė plėtra įmanoma tik panaudojant naujas teritorijas. Šiuo metu rengiamas uosto bendrasis planas, kuris ir numatys naujas galimybes uosto plėtrai 25 metų laikotarpiui. Čia būtų numatyti auto-transporto koridoriai, geležinkelio keliai, kita uosto infrastruktūra.

„Klaipėdos uostas seniai išaugo iš vietinio lygio uosto ir yra tapęs globaliu žaidėju, rodančiu puikius krovos rezultatus. Tad negalime sustoti vietoje, uostas privalo būti vystomas, turime matyti jo ateitį kelias dešimtis metų į priekį. Bendrojo plano koncepcijose numatyta plėtra tiek šiaurinėje dalyje, pasta- tant išorinį uostą prie giliavandenių krantinių, tiek pietinėje dalyje, suformuojant pusiasalį Kuršių mariose ir panaudojant uostui priskirtas rezervines teritorijas. Tai reiškia, kad pagrindinė plėtra numatoma vandenyje. Klaipėdos uostas yra lyderis tarp artimiausių Baltijos uostų, tačiau mums stinga žemės ir naujus plotus mes matome vandenyje, toliau nuo gyvenamųjų rajonų, siekdami minimalaus poveikio gyventojams – išoriniame uoste laivai atsidurtų 1,5 km atstumu nuo kranto“, – pasakojo A. Vaitkus.

Anot Uosto direkcijos vadovo, šiuo metu tai vienas didžiausių projektų Lietuvoje, duosiantis pozityvų impulsą vystyti tiek Klaipėdos miestui, tiek regionui, tiek visai valstybei. Šiuo metu Klaipėdos uoste sukuriama apie 6 proc. šalies BVP. Įgyvendinus maksimalią plėtrą, metinis krovos potencialas galėtų gerokai išaugti. Numatoma, jog vykdant plėtrą su uostu susijusiose įmonėse galėtų būti sukurta apie 30 tūkst. naujų darbo vietų.

Neabejojama, jog uosto plėtra taptų stipriu stimulu plėtojant apdirbamąją pramonę, gamybą, transportą bei logistiką, juolab kad visai šalia Klaipėdos uosto veikia patrauklias sąlygas verslui siūlanti Klaipėdos laisvoji ekonominė zona, o pačiame uoste yra išvystyti geležinkeliai. Klaipėdos uostas yra vienas ekologiškiausių Europoje, geležinkeliu į uostą atkeliauja apie 80 proc. krovinių. Verslo atstovai kaip didelį privalumą įvardija ir kokybiškus automobilių kelius.

Klaipėdos uoste tranzitiniai kroviniai sudaro apie 40 proc. bendros apyvartos. Čia kraunami skystieji, birieji, generaliniai kroviniai, veikia 33 įvairios paskirties terminalai. ■



МЕЖДУНАРОДНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

XVI ВЫСТАВКА-КОНФЕРЕНЦИЯ

ИНТЕР-ТРАНСПОРТ

31 мая - 2 июня 2017

ОДЕССА



ТЕМАТИКА

- ◆ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
- ◆ ПОРТЫ И ПОРТОВОЕ ХОЗЯЙСТВО
- ◆ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
- ◆ ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЛОГИСТИКА
- ◆ ПОДЪЕМНО-ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- ◆ МОРСКОЕ И ПОРТОВОЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО
- ◆ ТРАНСПОРТ И ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА
- ◆ СКЛАДСКИЕ КОМПЛЕКСЫ, ОБОРУДОВАНИЕ
- ◆ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЗЕРНОВОГО РЫНКА
- ◆ БЕЗОПАСНОСТЬ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



УЧРЕДИТЕЛИ



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПАРТНЕР

PLASKE
ПЛАСКЕ

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ПОРТЫ

www.ports.ua

ОРГАНИЗАТОР

"ЦЕНТР ВЫСТАВОЧНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ"

Тел./факс: +38 (048) 715 02 62, 786 05 91

e-mail: nm@expo-odessa.com

www.expo-odessa.com





Энергия будущего

Участники EXPO 2017 совещались в Астане



**Генеральный секретарь МБВ
Висенте Лоссерталес:
«Теперь я спокоен»**

Открывший встречу генеральный секретарь Международного бюро выставок (МБВ) Висенте Лоссерталес высоко оценил уровень подготовки к выставке и высказал убежденность, что всемирное мероприятие, которое будет проходить в столице Казахстана в течение трех месяцев, увенчается успехом.

«Хочу поблагодарить организаторов выставки, которые с большой ответственностью провели все подготовительные стадии, и теперь мы находимся уже на заключительном этапе. Теперь я спокоен, поскольку убежден,

22–23 февраля в столице Казахстана Астане состоялось третье международное собрание участников Всемирной выставки EXPO 2017, в котором приняли участие 326 делегатов из более чем 100 стран. Это была важная и последняя встреча стран такого масштаба перед открытием выставки 10 июня.

Делегатам была предоставлена насущная информация о ходе проекта, представлена система аккредитации и операционного управления выставки. Констатировано, что в конце февраля участие во Всемирной выставке официально подтвердили 115 стран и 18 международных организаций. С таким количеством участников EXPO 2017 уже стала Всемирной выставкой с самым большим числом участников за всю ее историю.

Ожидается свыше 5 млн посетителей, поскольку на время выставки Казахстан ввел для 45 стран безвизовый режим.





что наши общие усилия дадут хорошие результаты», – говорит В. Лоссерталес.

Председатель правления казахстанской национальной компании «Astana EXPO 2017» Ахметжан Есимов отметил, что организаторы выставки тесно общаются и сотрудничают с Международным бюро выставок и всеми участниками выставки. Только в прошлом году руководители компании провели 150 различных встреч, в том числе 36 – с премьер-министрами, вице-преьерами, министрами иностранных дел зарубежных государств.

В последнее время идет активная передача павильонов участникам выставки, многие уже приступили к строительно-монтажным работам. Медлящих с работами участников А. Есимов призвал решительнее приниматься за оборудование павильонов.

Все услуги в Едином центре обслуживания

Участники встречи, посетив стройплощадку выставки, ознакомились с недавно приступившим к работе Аккредитационным центром и Единым центром обслуживания

(ЕЦО). Здесь работа уже идет полным ходом: проводятся операции по оформлению виз, банковские, страховые, платежные и проч. Внедренная информационная система «Аккредитация» позволяет максимально сократить продолжительность процедур.

Директор департамента сервисного обслуживания НА «Astana EXPO 2017» Дияс Азбергенов подчеркнул, что центр, работающий по принципу «одного окна» на круглосуточной основе, создан для обслуживания официальных участников выставки, комиссаров павильонов и их команд. В этом центре расположатся представительства государственных органов и других организаций Казахстана, включая органы внутренних дел, таможенный и налоговый органы, которые будут своевременно и эффективно оказывать соответствующие виды услуг. В центре будут оказываться услуги в сфере визовой поддержки, миграционного учета, налогообложения, таможенного дела, авторского права, санитарно-эпидемиологического контроля, использования радиочастотного спектра, банковские, страховые, логистические, нотариальные, консультационные, переводческие, а также услуги авиакассы и экспресс-почты.



Регистрация на выставку в интернет-системе и проверка правоохранительных органов Казахстана

Директор департамента операционного управления и риск-менеджмента Национальной компании «Astana EXPO 2017» Маркен Ахметов представил Аккредитационный центр, который был запущен в декабре текущего года, а для его полноценного функционирования был применен международный опыт организации и запуска систем аккредитации.

«Отныне все лица, желающие попасть на территорию и отдельные объекты выставки, должны регистрироваться в онлайн-системе и проходить специальную проверку в правоохранительных органах Казахстана. Это обеспечит дополнительную безопасность всего мероприятия в период подготовки и проведения», – подчеркнул М. Ахметов.

Работы ускоренными темпами ведутся не только в выставочном комплексе. Для расселения персонала выставки в городке EXPO 2017 строится 1374 квартир.

Организаторы неоднократно отмечали, что особое внимание уделяется безопасности участников и посетителей выставки. «Нами внимательно изучен опыт организации Миланской и Шанхайской выставок, проведения Олимпийских игр в Сочи и Рио-де-Жанейро. На основе полученных знаний разработан операционный план по всем направлениям безопасности. Он будет способствовать обе-

спечению максимальной безопасности для всех участников выставки», – заявил председатель правления НК «Astana EXPO 2017».

Двусторонние встречи и соглашения

В ходе третьей встречи участников выставки EXPO 2017 прошли двусторонние встречи председателя правления НК «Astana EXPO 2017» А. Есимова с комиссарами национальных павильонов Германии, Франции и Литвы Дитмаром Шмидтом, Паскалем Лоро, Ромасом Янкаускасом и Чрезвычайным и Полномочным послом Люксембурга Жаном-Клодом Кнебелером.

С комиссарами Германии, Франции и Литвы А. Есимов обсудил вопросы оформления павильонов, операционной деятельности и взаимного сотрудничества. Прошли дискуссии о распространении информации о выставке в упомянутых странах с целью привлечения как можно большего числа туристов на это мероприятие, пропагандирующее энергию будущего.

На основании подписанного ранее меморандума о взаимопонимании и сотрудничестве на встрече с директором выставки EXPO, которая пройдет в столице ОАЭ Дубае в 2020 г., Саймоном Клеггом была достигнута договоренность об основании двусторонней рабочей группы между «EXPO 2020 Dubai» и «Astana EXPO 2017», цель которой – передача опыта организаторов казахстанской выставки коллегам из ОАЭ.

Комиссар павильона Литвы Ромас Янкаускас избран председателем руководящего комитета EXPO 2017

Комиссары участвующих в выставке государств на закрытом заседании выбирали председателя коллегии комиссаров и руководящего комитета. Получив официальные предложения от нескольких государств, комиссар «Astana EXPO 2017» Рапиль Жольшыбаев представил на обсуждение кандидатуру комиссара павильона Литвы Ромаса Янкаускаса.

Р. Янкаускас назначается комиссаром Литвы на всемирных и международных выставках EXPO уже в шестой раз. Он является членом Международного бюро выставок, был членом управляющего комитета двух предыдущих выставок в Милане и Корее. Выдвинутую кандидатуру литовца поддержали комиссары Германии, Монако, Польши, Японии и еще более десятка государств. Против кандидатуры представителя Литвы или воздержавшихся не было.

Всего в руководящий комитет выбраны представители 22 государств. На учредительном собрании руководящего комитета, прошедшем сразу же после заседания коллегии комиссаров, были выбраны заместители председателя. Ими стали комиссары Франции, Японии и Анголы Паскаль Лоро, Томиясу Накамура и Альбина Ассис Африкано.

Заседания комитета будут проходить ежемесячно, а основной задачей является со-



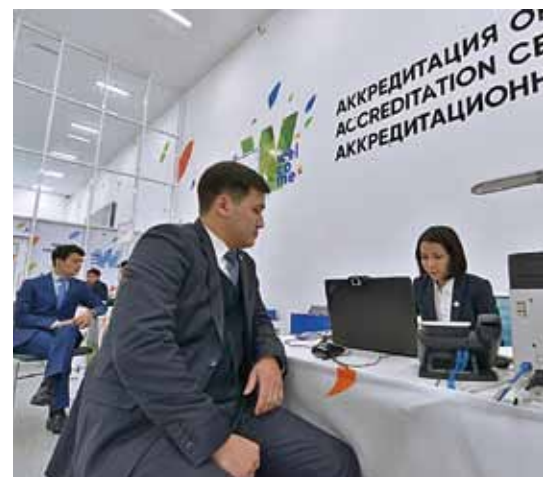
гласование сотрудничества организаторов выставки и всех ее участников в решении актуальных вопросов подготовки к выставке и ее успешного хода.

На базе EXPO 2017 – Центр «зеленых» технологий

Как показывает практика проведения всемирных выставок, городки многих выставок строятся как кратковременные павильоны, которые по окончании выставки демонтируются. Поэтому страны иногда сталкиваются с не меньшими проблемами, чем при

их установке. Такая история постигла Литву, Нидерланды, Испанию, Йемен, Монако и другие страны после прошедшей в Ганновере выставки EXPO 2000, когда павильоны миллионной стоимости пришлось убирать с территории выставки. Литва тогда продала свой павильон за один лит, чтобы не понести еще больших убытков при его сносе и уборке территории.

Обычно лишь немногие особо удавшиеся павильоны, обладающие архитектурно-урбанистической ценностью, остаются на своих местах и начинают новую жизнь. В них обустраиваются фирмы, торговые центры, объ-



екты туризма, культуры и проч. Прекрасным примером такой реинкарнации является павильон Китая на выставке, прошедшей в Шанхае в 2010 г. Теперь в бывшем павильоне расположен музей современного китайского искусства, который продолжает привлекать множество посетителей.

Организаторы «Astana EXPO 2017», кредо которой – «Энергия будущего», выбрали рациональное решение. По окончании выставки павильоны не будут снесены – в пригороде Астаны строится единый уникальный архитектурный комплекс, который после выставки великолепно вольется в ландшафт столицы, а в нынешних павильонах, расположенных под одной крышей в мудро распланированных пространствах, будет вестись новая деятельность. Немалая их часть будет связана с возобновляемой энергией и «зелеными» технологиями.

На состоявшейся в начале февраля встрече председателя правления НК «Astana EXPO 2017» А. Есимова и генерального комиссара ООН, директора Регионального бюро для Европы и стран СНГ Цихан Султаноглу, на которой было подписано соглашение об участии ООН в выставке, генеральный комиссар подчеркнула: «Мы приветствуем инициативу Президента Казахстана Нурсултана Назарбаева создать на базе EXPO 2017 Центр «зеленых» технологий и готовы поддержать этот проект. Я убеждена, что EXPO 2017 станет прекрасной возможностью для Казахстана дать импульс теме устойчивой энергии».

О том, что такой импульс уже дан, свидетельствует и заявление, сделанное в ходе третьего международного собрания участников Всемирной выставки EXPO 2017, об учреждении премии в сумме 20 тыс. евро за лучший инновационный проект на тему «Энергия будущего». Инициаторы этого социального проекта и учредители премии – Международное бюро выставок и японский фонд «Expo'90» предназначают премию на развитие стартового проекта. Для участия в конкурсе приглашены все страны, входящие в Международное бюро выставок. Результаты конкурса будут объявлены под конец выставки, которая продлится до 10 сентября. ■



Ateities energija

Vasario 22–23 d. Kazachstano sostinėje Astanoje įvyko trečiasis tarptautinis pasaulinės parodos EXPO 2017 dalyvių susirinkimas, kuriame dalyvavo 326 delegatai iš daugiau nei 100 šalių. Tai buvo svarbiausias ir paskutinis tokio masto šalių susitikimas prieš parodos atidarymą birželio 10-ąją.

Delegatams buvo pateikta esminė informacija apie projekto eigą, pristatyta akreditacijos ir parodos operacinio valdymo sistema. Konstatuota, kad vasario pabaigoje dalyvavimą pasaulinėje parodoje oficialiai patvirtino 115 šalių ir 18 tarptautinių organizacijų. Su tokiu dalyvių skaičiumi EXPO 2017 jau tapo daugiausiai dalyvių sulaukusia pasauline paroda per visą šių parodų istoriją.

Tikimasi sulaukti daugiau nei 5 mln. lankytojų, kadangi parodos metu Kazachstanas 45 šalims įvedė bevizį režimą.

TPB generalinis sekretorius Vicente Loscertales: „Dabar esu ramus“

Susitikimą atidaręs Tarptautinio parodų biuro (TPB) generalinis sekretorius Vicente Loscertales gerai įvertino pasiruošimo parodai lygį ir išreiškė įsitikinimą, kad Kazachstano sostinėje tris mėnesius vyksiantis pasaulinis renginys bus sėkmingas.

„Noriu padėkoti parodos organizatoriams, kurie labai atsakingai įgyvendino visas pasiruošimo stadijas, ir dabar mes jau esame baigiamajame etape. Dabar aš ramus, nes esu įsitikinęs, kad mūsų bendros pastangos duos gerų rezultatų“, – sakė V. Loscertales.

Kazachstano nacionalinės kompanijos „NK Astana EXPO 2017“ valdybos pirmininkas Achmetžan Jesimov pabrėžė, kad parodos rengėjai glaudžiai bendrauja ir bendradarbiauja su TPB bei visais parodos dalyviais. Vien pernai kompanijos vadovai turėjo 150 įvairių susitikimų, tarp jų 36 su užsienio šalių premjeriais, vicepremieriais, užsienio reikalų ministrais.

EXPO 2017 dalyviai tarėsi Astanoje



Pastaruoju metu vyksta aktyvus paviljonų parodoms dalyviams, daugelis jau pradėjo statybos montavimo darbus. A. Jesimov dėsiančius dalyvius paragino ryžtingiau imtis paviljonų įrangos.

Visos paslaugos Vieningo aptarnavimo centre

Susitikimo dalyviai, aplankę parodos statybų aikštėlę, buvo supažindinti su neseniai pradėjusiais veikti Akreditacijos ir Vieningo aptarnavimo centrais. Čia darbas vyksta jau pilnu tempu: atliekamos vizų įforminimo, bankinės, draudimo, mokesčių ir kitos operacijos. Įdiegta informacinė sistema „Akreditacija“ leidžia maksimaliai sutrumpinti procedūrų trukmę.

„NK Astana EXPO 2017“ Paslaugų teikimo departamento direktorius Dijaz Azbergenov pabrėžė, kad „vieno langelio“ principu ištisą parą veikiantis centras yra sukurtas aptarnauti oficialius parodos dalyvius, paviljonų komisarus ir jų komandas. Šiame centre įsikurs Kazachstano valstybinių organų ir kitų būtinų organizacijų, įskaitant vidaus reikalų, muitinės, mokesčių, bei

kitos atstovybės, galėsiančios operatyviai ir efektyviai teikti atitinkamas paslaugas. Centre bus teikiamos vizų, migracijos apskaitos, mokesčių, muitinės, autorių teisių, sanitarinės epidemiologinės kontrolės, radijo dažnių naudojimo, bankinės, draudimo, logistikos, notarinės, konsultacinės, vertimo, lėktuvų bilietų pardavimo, greitojo pašto ir kitos paslaugos.

Registracija į parodą internetinėje sistemoje ir Kazachstano teisėsaugos organų patikra

Nacionalinės kompanijos „Astana EXPO 2017“ Operacinio ir rizikų valdymo departamento direktorius Marken Achmetov pristatė pernai gruodžio mėnesį pradėjusį veikti Akreditacijos centrą, įkurtą pasitelkus tarptautinę akreditacinių sistemų kūrimo patirtį.

„Visi asmenys, norintys patekti į parodos teritoriją ar atskirus jos objektus, privalo registruotis internetinėje sistemoje ir praeiti specialią Kazachstano teisėsaugos organų patikrą. Tai yra viena iš renginio saugumo grandžių“, – sakė M. Achmetov.





Darbai sparčiai vyksta ne tik parodos komplekse. Parodos personalui apgyvendinti EXPO 2017 miestelyje statomi 1 374 butai.

Organizatoriai ne kartą pabrėžė, kad itin didelis dėmesys skiriamas parodos dalyvių ir lankytojų saugumui. „Mes atidžiai išanalizavome pasaulinių Milano ir Šanchajaus parodų, olimpinių žaidynių Sočyje ir Rio de Žaneire patirtį. Remdamiesi šia patirtimi ir kitomis žiniomis, parengėme operacinį planą visomis saugumo kryptimis. Pagal šį planą visi parodos dalyviai bus maksimaliai saugūs“, – pareiškė „NK Astana EXPO 2017“ valdybos pirmininkas A. Jesimov.

Dvišaliai susitikimai ir susitarimai

Trečiojo parodos EXPO 2017 dalyvių susitikimo metu įvyko „NK Astana EXPO 2017“ valdybos pirmininko A. Jesimov dvišaliai susitikimai su Vokietijos, Prancūzijos ir Lietuvos nacionalinių paviljonų komisarais Dietmar Schmidt, Pascal Lorot, Romu Jankausku bei Liuksemburgo nepaprastuoju ir įgaliotuoju ambasadoriumi Jean Claude Knebeler.

Su Vokietijos, Prancūzijos ir Lietuvos komisarais A. Jesimov aptarė paviljonų apipavidalinimo, operacinės veiklos ir tarpusavio bendradarbiavimo klausimus. Diskutuota apie parodos viešinimą ir informacijos sklaidą minėtose šalyse, siekiant pritraukti kuo daugiau turistų į šį ateities energiją propaguojantį renginį.

Remiantis anksčiau pasirašytu tarpusavio supratimo ir bendradarbiavimo memorandumu, susitikime su EXPO parodos, vyksiančios 2020 m. ▶





JAE sostinėje Dubajuje, direktoriumi Simon Clegg buvo pasiektas susitarimas įkurti dvišalę darbo grupę tarp „EXPO 2020 Dubai“ ir „Astana EXPO 2017“, kurios tikslas perduoti Kazachstano parodos organizatorių patirtį JAE.

Lietuvos paviljono komisaras Romas Jankauskas išrinktas EXPO 2017 valdančiojo komiteto pirmininku

Parodoje dalyvaujančių valstybių komisarai uždarame posėdyje rinko komisarų kolegijos ir valdančiojo komiteto pirmininką. Gavęs oficialius pasiūlymus iš kelių valstybių, „Astana EXPO 2017“ komisaras Rapolas Žoşybajev pateikė svarstymui Lietuvos paviljono komisaro Romo Jankausko kandidatūrą.

R. Jankauskas Lietuvos komisaru pasaulinėse ir tarptautinėse EXPO parodose paskirtas jau šeštą kartą. Jis yra Tarptautinio parodų biuro BIE narys, buvo ankstesnių dviejų parodų Milane ir Korėjoje valdančiojo komiteto nariu. Iškeltą lietuvių kandidatūrą parėmė Vokietijos, Monako, Lenkijos, Japonijos ir dar keliolikos valstybių komisarai. Prieštaravusių Lietuvos atstovo kandidatūrai arba siūlysių susilaikyti nebuvo.

Iš viso į valdantįjį komitetą išrinkti 22 valstybių atstovai. Iškart po komisarų kolegijos posėdžio vykusiame steigiamajame valdančiojo komiteto susirinkime išrinkti pirmininko pavaduotojai. Jais tapo Prancūzijos, Japonijos ir Angolos komisarai Pascal Lorot, Miyasu Nakamura ir Albina Assis Africano.

Komitetas posėdžiaus kas mėnesį, o svarbiausias uždavinys bus derinti parodos organizatorių ir visų dalyvių sklandų bendradarbiavimą, sprendžiant aktualius pasirengimo parodai bei sėkmingos jos eigos klausimus.

EXPO 2017 bazėje – Žaliųjų technologijų centras

Pasaulinių parodų praktika rodo, kad daugelio parodų miesteliai paprastai statomi kaip trumpalaikiai paviljonai, kurie pasibaigus parodai išmontuojami. Dėl to šalys kartais susiduria su ne mažesnėmis problemomis negu jų pastatymas. Tokia istorija buvo ištikusi Lietuvą, Nyderlandus, Ispaniją, Jemeną, Monaką ir kitas šalis po Hanoveryje vykusios parodos EXPO 2000, kai milijonus kainavusių paviljonus teko pašalinti iš parodos teritorijos. Lietuva savo paviljoną tuomet pardavė už vieną litą, kad nepatirtų daugiau nuostolių griaunant paviljoną ir tvarkant teritoriją.

Paprastai tik nedaugelis ypač pavykusių, architektūrinę urbanistinę vertę turinčių paviljonų lieka savo vietose ir gyvena naują gyvenimą. Juose įsikuria firmos, prekybos centrai, turizmo, kultūros ir kitos paskirties objektai. Puikus tokios reinkarnacijos pavyzdys yra Kinijos paviljonas 2010 m. Šanchajuje vykusioje parodoje. Dabar buvusiame paviljone įsikūręs Kinijos meno muziejus, kuris ir toliau tebetraukia žmonių minias.

„Astana EXPO 2017“, kurios kredo yra „Ateities energija“, organizatoriai pasirinko racionalų sprendimą. Paviljonai po parodos nebus nugriauti – Astanos priemiestyje statomas vien-





gas unikalus architektūrinis kompleksas, kuris ir po parodos puikiai įsikomponuos į sostinės landšaftą, o dabartiniuose paviljonuose, kurie visi yra įkurdinti po vienu stogu išmintingai suplanuotose erdvėse, atsiras naujų paskirčių veikla. Nemaža jos dalis bus susijusi su atsinaujinančia energija bei žaliosiomis technologijomis.

Vasario pradžioje įvykusiame „NK Astana EXPO 2017“ valdybos pirmininko A. Jesimov ir JTO generalinės komisarės, Regioninio biuro Europai ir NVS šalims direktorės Cihan Sultanoglu susitikime, kur buvo pasirašytas susitarimas dėl JTO organizacijos dalyvavimo parodoje, generalinė komisarė pabrėžė: „Mes sveikiname Kazachstano Prezidento Nursultano Nazarbajevo iniciatyvą EXPO 2017 bazėje sukurti Žaliųjų technologijų centrą ir esame pasiruošę palaikyti šį projektą. Esu įsitikinusi, kad EXPO 2017 taps puikia galimybe Kazachstanui duoti impulsą tvarios energijos temai.“

Apie tai, kad toks impulsas jau duotas, byloja ir trečiojo tarptautinio pasaulinės parodos EXPO 2017 dalyvių susirinkimo metu paskelbta žinia apie 20 tūkst. eurų premijos už geriausią inovatyvų projektą „Ateities energijos“ tema įsteigimą. Šio socialinio projekto sumanytojai ir premijos steigėjai – TPB bei Japonijos fondas „Expo’90“, premiją skiria startiniam projekto vystymui. Dalyvauti konkurse pakviestos visos TPB priklausančios šalys. Konkurso rezultatai bus paskelbti baigiantis parodai, kuri vyks iki rugsėjo 10 d. ■



International Fishermen's Day Festival LET'S GET TOGETHER!

Place: Klaipėda

Time: 24-25 June 2017

Featuring:

Conferences

Amateur sports fishing competitions

Quizzes

Fishermen's awards

Documentaries about fishermen

Marine-themed concerts

Trade and crafts fair

International fish soup cooking championship

...and much more

Organiser:

Association of the Coastal Commercial and

Recreational Fisheries, in cooperation with:

Lithuanian special creative society Guboja

Lithuanian Navy

Lithuanian Seamen's Union

Klaipėda City Municipality

Sponsored by the Ministry of Agriculture of
the Republic of Lithuania



History of the event:

The International Fishermen's Day was officially adopted by the international conference of fishermen, fish-workers and support groups, which took place in Rome in 1984. It has been celebrated since 1985.

As of 2015 the International Fishermen's Day was included into the list of events in Klaipėda city. The International Fishermen's Day, organised in Klaipėda by the Association of the Coastal Commercial and Recreational Fisheries, is already becoming a tradition. You're most heartily welcome to come, mateys! Let's cherish fishermen's traditions together!

**Association of the Coastal Commercial
and Recreational Fisheries**

Празднование Всемирного дня рыболовства ПРОВЕДЕМ ВРЕМЯ ВМЕСТЕ!

Место мероприятия: Клайпеда

Время: 24–25 июня 2017 г.

Участников праздника ждут:

Конференции

Турниры по любительскому спортивному
рыболовству

Викторины

Награждения рыбаков

Документальные фильмы о рыбаках

Концерты на морскую тематику

Торгово-ремесленная ярмарка

Международный чемпионат по варке ухи

...и много других увлекательных
мероприятий.

Мероприятие организуют:

Ассоциация прибрежного промыслового и
рекреационного рыболовства вместе с
Литовским обществом специального
творчества «Guboja»,

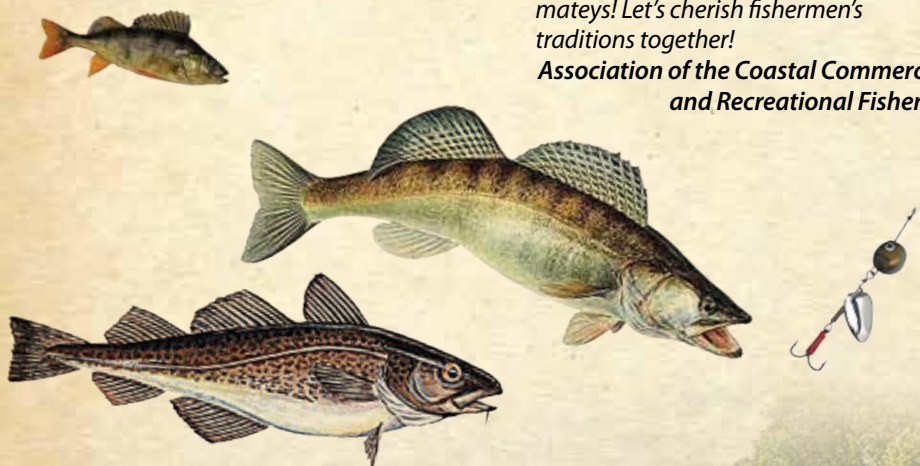
Военно-морскими силами Литвы,

Союзом моряков Литвы,

Клайпедским городским самоуправлением.

Патроном мероприятия просим быть

Министерство сельского хозяйства Литвы.





История мероприятия:

Всемирный день рыболовства официально узаконен в 1984 г. на Международной конференции по регулированию и развитию рыболовства в Риме. Он отмечается с 1985 года.

С 2015 г. Всемирный день рыболовства включен в список городских мероприятий Клайпеды. Всемирный день рыболовства, организуемый Ассоциацией прибрежного промыслового и рекреационного рыболовства в Клайпедде уже в третий раз, приобретает статус традиционного праздника.

С рыбацкой любовью ждем вас на празднике. Давайте возвращать рыболовные традиции вместе!

Ассоциация прибрежного промыслового и рекреационного рыболовства

Tarptautinės žvejų dienos šventė BŪKIM KARTU!

Renginio vieta: Klaipėda

Laikas: 2017 m. birželio 24–25 d.

Šventės dalyvių laukia:

Konferencijos

Mėgėjiškos sportinės žūklės varžybos

Viktorinos

Žvejų apdovanojimai

Dokumentiniai filmai apie žvejus

Jūrinės tematikos koncertai

Prekybos ir amatų mugė

Tarptautinis žuvinės virimo čempionatas

...ir daug kitų smagių dalykų

Renginį organizuoja

Priekrantės verslinės ir rekreacinės

žuvininkystės asociacija kartu su:

Lietuvos specialiosios kūrybos draugija
„Guboją“

Lietuvos karinėmis jūrų pajėgomis

Lietuvos jūrininkų sąjunga

Klaipėdos miesto savivaldybė

Renginį globoti prašome Lietuvos žemės ūkio ministerijos



Renginio istorija:

Tarptautinė žvejų diena oficialiai įteisinta 1984 m. Tarptautinėje žvejybos sureguliuavimo ir plėtojimo konferencijoje Romoje. Ji švenčiama nuo 1985 m.

Nuo 2015 m. Tarptautinė žvejų diena yra įtraukta į Klaipėdos miesto renginių sąrašą. Trečią kartą Priekrantės verslinės ir rekreacinės žuvininkystės asociacijos Klaipėdoje rengiama Tarptautinė žvejų diena įgauna tradicinės šventės statusą. Su žvejiška meile laukiame Jūsų šventėje. Puoselėkime žvejų tradicijas drauge!

Priekrantės verslinės ir rekreacinės žuvininkystės asociacija





ТНЕАТРИУМ

Международный театральный фестиваль в Клайпедском драматическом театре

«TheATRиUM» – первый международный театральный фестиваль – пройдет в Клайпедском драматическом театре 1–25 июня 2017 г.

На фестиваль приглашены театры Литвы и зарубежья, признанные в своих странах и за их пределами. Выступления всего фестиваля не коммерческие, а сценические произведения исключительно высокого художественного уровня. Во время фестиваля будут максимально использованы все пространства реконструированного Клайпедского драматического театра и площадь Театро.



Цель фестиваля – привезти те спектакли, которые другие театры Литвы еще не показывали, и тех режиссеров, которые в настоящее время достаточно хорошо известны, а в будущем, быть может, станут звездами первой величины. На фестивале мы ждем «Nowy Teatr» из Польши с режиссером Михалом Борчуком. Его спектакль «Апокалипсис» – один из лучших спектаклей 2015 г. в Польше. На фестиваль приглашены и другие театры из Польши, Латвии, Эстонии, Великобритании и самые известные театральные труппы Литвы. Обновленный и снабженный всеми современными техническими возможностями Клайпедский драматический театр настроен приглашать деятелей искусств высшего уровня, у которых в этом театре будут великолепные возможности воплотить самые смелые и впечатляющие замыслы.

Цель фестиваля – повышать культурный уровень общественности Клайпеды и Западного региона, знакомить, развивать и побуждать зрителей осознать и полюбить современный театр.

Томас Юочис, руководитель Клайпедского драматического театра

Участники «TheATRиUM»:

Лиепайский театр (Латвия) со спектаклем «Ставангер» (Pulr people) режиссера Константина Богомолова по драматургии Марии Крапивиной. В спектакле играют латвийские актеры, выпускники Клайпедского университета, студенты курса Велты и Витаутаса Анужисов. Это рассказ о разбившихся надеждах супружеской жизни и поисках любви на просторах Интернета. Этот спектакль на международном театральном фестивале «Контакт» в Торуня получил второй приз, а на престижном российском фестивале «Золотая маска» был представлен как одно из важнейших выступлений фестиваля.

Театр «NO99» (Эстония) – один из наиболее интересных современных театров Эстонии, в 2015-м дебютировавший на престижном международном театральном фестивале в Авиньоне (Франция). Труппа назвалась театром «NO99»: цифра 99 уменьшается с каждой новой постановкой, словно напоминая, что время бежит и не позволяет медлить. На фестивале эстонский театр покажет спектакль «NO43» «Грязь».

«Sutari» (Польша) – это группа из трех актеров, певцов, хорошо известная за пределами своей страны. Название и вся творческая деятельность

вдохновлены литовскими песнями «сутарине». В своих выступлениях группа исполняет польские народные песни по полифоническому принципу литовских «сутарине» – в многоголосой, гармонично скомпанованной ритмике. Вышедший в 2014 г. первый альбом группы «Wiano» в Польше попал в тридцатку лучших и самых покупаемых. «Sutari» выступил с концертом живого звука на легендарной американской радиостанции «Кехр». В Литве выступит впервые.

«Nowy teatr» (Польша). Спектакль режиссера Михала Борчука «Апокалипсис» по драматургии Томаша Шпевака. Это один из наиболее перспективных режиссеров молодого поколения в Польше. Спектакль «Апокалипсис» на престижном польском театральном фестивале «Boska Komedia» в 2015-м был признан лучшим. Режиссер этого спектакля словно присоединяется к дебатам, в которых задается вопрос, за кем мы следуем, определяя идентитет Европы – за Пазолини или Фаллачи. Ожидается, что в ближайшее время М.Борчук поставит спектакль в Клайпедском драматическом театре.

«The Tiger Lillies» (Великобритания) – это культовая театрализованная британская группа, которую в 1989 г. основал автор и исполнитель песен Мартин Жак. Их часто называют крестными отцами брехтовского панк-кабаре. «The Tiger Lillies» хорошо известны благодаря своему уникальному звуку и стилю, который объединяет магическую магию довоенного Берлина с острой музыкой жанра панк.

Выступления литовцев: в фестивале примут участие театр Оскараса Коршуноваса, Литовский национальный драматический театр, выступления которых в настоящее время согласовываются. Клайпедский драматический театр покажет спектакли «Отец» и «Посторонним вход запрещен».

ПРОГРАММА «TheATRиUM»:

1 июня «Sutari» (Польша) – концерт по случаю открытия фестиваля.

3 июня «Sutari» (Польша) – театрализованное выступление «Арбуз».

4 июня – спектакль Клайпедского драматического театра. А.Стриндберг. «Отец».

7 июня – спектакль Лиепайского театра (Латвия) «Ставангер» (N 16).

10 и 11 июня – спектакль «Nowy teatr» (Польша) «Апокалипсис».

13 июня – Национальный драматический театр Литвы. «Великое зло».

15 июня – Клайпедский драматический театр. «Посторонним вход запрещен».

17 июня – Театр танца «Padi Dapi fish» (Литва) и Албан Ришар (Франция). «Shake that devil!»

18 июня – Театр Оскараса Коршуноваса. «Очищенные».

20 июня – спектакль театра «NO99» (Эстония) «NO43» «Грязь».

25 июня «The Tiger Lillies» (Великобритания) – концерт по случаю закрытия фестиваля на площади Театро.



THEATRUM



TheATRUM

„TheATRUM“ – pirmasis tarptautinis teatrų festivalis – Klaipėdos dramos teatre vyks 2017 m. birželio 1–25 d.

Į festivalį pakviesti Lietuvos bei užsienio teatrai yra pripažinti savo šalyje ir svetur. Viso festivalio pasirodymai ne komerciniai, bet išskirtinai aukšto meninio lygio scenos kūriniai. Festivalio metu bus maksimaliai išnaudotos visos rekonstruoto Klaipėdos dramos teatro erdvės ir Teatro aikštė.

„Festivalio tikslas – atsivežti tuos spektaklius, kurių kiti Lietuvos festivaliai dar nerodė, ir tuos režisierius, kurie šiuo metu pakankamai gerai žinomi, o ateityje galbūt taps pirmo ryškumo žvaigždėmis. Festivalyje laukiame „Nowy Teatr“ iš Lenkijos su režisieriumi Michał Borczuch. Jo spektaklis „Apokalipsė“ – vienas geriausių 2015 m. spektaklių Lenkijoje. Į festivalį pakviesti ir kiti Lenkijos, Latvijos, Estijos, Didžiosios Britanijos teatrai bei garsiausios Lietuvos teatrų trupės. Atsinaujinęs ir turintis visas modernias technines galimybes, Klaipėdos dramos teatras nusiteikęs kvieisti aukščiausio lygio menininkus, kurie šiame teatre turės puikias galimybes įgyvendinti drąsiausius ir įspūdingiausius sumanymus. Festivalio tikslas – kelti Klaipėdos miesto ir Vakarų regiono visuomenės kultūrinį lygį, supažindinti, ugdyti bei skatinti žiūrovus suvokti ir pamėgti šiuolaikinį teatrą.“

*Tomas Juočys,
Klaipėdos dramos teatro vadovas*

„TheATRUM“ dalyviai:

Liepojos teatras (Latvija) su spektakliu „Stavangeris (Žmonių masė)“, režisuotu Konstantino Bogomolovo, pagal Marijos Krapivinos dramaturgiją. Spektaklyje vaidina Latvijos aktoriai, Klaipėdos universiteto absolventai, Veltos ir Vytauto Anužių kurso studentai. Tai pasakojimas apie sudužusius santuokinio gyvenimo lūkesčius ir meilės paieškas interneto platybėse. Šis spektaklis tarptautiniame teatrų festivalyje „Kontakt“ Torunėje pelnė antrąją prizą, o prestižiniame Rusijos festivalyje „Auksinė kaukė“ pristatytas kaip vienas svarbiausių festivalio pasirodymų.

Teatras „NO99“ (Estija) – vienas įdomiausių šiuolaikinių Estijos teatrų, 2015 m. debiutavęs prestiži-

Tarptautinis teatrų festivalis Klaipėdos dramos teatre

niame tarptautiniame Avinono teatrų festivalyje (Prancūzija). Trupė pasivadino teatru „NO99“: skaičius 99 mažėja su kiekvienu nauju pastatymu, tarsi primindamas, kad laikas bėga ir neleidžia gaišti. Festivalyje estų teatras parodys „NO43“ spektaklį „Purvas“.

„Sutari“ (Lenkija) – tai trijų aktorių, dainininkių ir muzikančių grupė, gerai žinoma už savo šalies ribų. Pavadinimas ir visa kūrybinė veikla įkvėpta lietuviškų sutartinių. Savo pasirodymuose grupė atlieka lenkų liaudies dainas polifoniniu lietuviškų sutartinių principu – daugiabalsiai harmoningai sinkopuota ritmika. 2014 m. išleistas pirmasis grupės albumas „Wiano“ Lenkijoje pateko į geriausių ir perkamiausių „Top 30“. „Sutari“ atliko gyvo garso pasirodymą legendinėje Amerikos radijo stotyje „Kexp“. Lietuvoje pasirodys pirmą kartą.

„Nowy teatr“ (Lenkija). Michał Borczuch režisuotas spektaklis „Apokalipsė“ pagal Tomasz Śpiewak dramaturgiją. Tai vienas perspektyviausių jaunosios kartos režisierių Lenkijoje. Spektaklis „Apokalipsė“ prestižiniame Lenkijos teatrų festivalyje „Boska Komedija“ (2015) buvo pripažintas geriausiu. Šiuo spektakliu režisierius tarsi prisijungia prie debatų, kur keliamas klausimas, kuo mes sekame apibrėždami Europos identitetą – Pasolini ar Fallaci. Tikimasi,

„TheATRUM“ PROGRAMA:

Birželio 1 d. „Sutari“ (Lenkija) festivalio atidarymo koncertas.
Birželio 3 d. „Sutari“ (Lenkija) teatralizuotas pasirodymas „Arbūzas“.
Birželio 4 d. Klaipėdos dramos teatro spektaklis A. Strindberg „Tėvas“.
Birželio 7 d. Liepojos teatro (Latvija) spektaklis „Stavangeris“.
Birželio 10 d. ir 11 d. „Nowy teatr“ (Lenkija) spektaklis „Apokalipsė“.
Birželio 13 d. Lietuvos nacionalinis dramos teatras „Didis blogis“.
Birželio 15 d. Klaipėdos dramos teatras „Pašaliniam draudžiama“.
Birželio 17 d. „Padi dapi fish“ (Lietuva) ir Alban Richard (Prancūzija) „Shake that devil“.
Birželio 18 d. Oskaro Koršunovo teatras „Apvalytieji“.
Birželio 20 d. teatro „NO99“ (Estija) „NO43“ spektaklis „Purvas“.
Birželio 25 d. „The Tiger Lillies“ (Didžioji Britanija) festivalio uždarymo koncertas Teatro aikštėje.

kad M. Borczuch artimiausiu metu statys spektaklį Klaipėdos dramos teatre.

„The Tiger Lillies“ (Didžioji Britanija) – tai kultinė teatralizuota britų grupė, kurią 1989 m. įkūrė dainų kūrėjas ir atlikėjas Martyn Jacques. Jie dažnai apibūdinami kaip brechtiško pank-kabareto krikštatėviai. „The Tiger Lillies“ yra gerai žinomi dėl savo unikalaus garso ir stiliaus, kuris apjungia makabrišką prieškarinio Berlyno magiją ir aštrią *punk* muziką.

Lietuvių pasirodymai: festivalyje dalyvaus Oskaro Koršunovo teatras, Lietuvos nacionalinis dramos teatras, kurių pasirodymai šiuo metu yra derinami. Klaipėdos dramos teatras parodys spektaklius „Tėvas“ ir „Pašaliniam draudžiama“.



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 KORTELĖ galite įsigyti Vilniaus oro uosto Verslo klube arba užsisakyti interneto svetainėje www.vno.lt.
You may acquire the PRIVILEGE CARD at Vilnius Airport Business Lounge or order online www.vno.lt

LOGISTICS #MakesItHappen

At the world's leading trade fair for logistics, mobility, IT and supply chain management, you can expect:

- More than 2,000 exhibitors from more than 60 countries
- An extensive, first-rate conference program with more than 200 experts

Be a part of this strong community.
Purchase your ticket now:

» www.transportlogistic.de/visitor



May 9–12, 2017
Messe München

transport
logistic

the leading exhibition

Logistics without stress



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



LITHUANIA 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 www.tlnika.kz www.tlnika.de

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