

► Naujas DHL centras Rygoje

Skubaus gabenimo ir logistikos kompanija DHL atidarė naują logistikos centrą Rygoje, jame bus teikiamas plačiausias paslaugų spektras Latvijos logistikos rinkoje. Tai didžiausias DHL logistikos centras Baltijos šalyse. "Naujojo logistikos centro Rygoje atidarymas reiškia, kad nuo šiol mūsų tarptautiniams ir vietiniams klientams viename komplekse teiksime visas DHL paslaugas", - teigia Karlas Erikas Lindstromas (Carlas-Ericas Lindstromas), DHL vadovas Baltijos šalyse. Jis įsitikinęs, kad naujasis DHL logistikos centras atliks svarbų vaidmenį gabenant krovinius tranzitu į Rusiją ir kitas kaimynines šalis. Naujajame DHL logistikos centre bus aptarnaujami visų rūšių kroviniai - nuo skubių siuntų ir smulkių krovinių iki pakrautų vilkikų ir jūrinių konteinerių. Naujojo logistikos centro kompleksą sudaro muitinės sandėliai, siuntų rūšiavimo terminalas, taip pat visų keturių pagrindinių "DHL Latvija" kompanijos padalinių biurai. (VŽ online)

► Kinai uždaro klastočių turgų

Garsus Šanchajaus turgus "Xiangyang", ypač populiarus tarp klastotės mėgstančių turistų, penktadienį bus galutinai uždarytas miestui siekiant pagerinti savo įvaizdį. Užsienio prekybos pareigūnams pareiškus, kad šis turgus yra aiškus autoriaus teisių nepaisymo Kinijoje pavyzdys, penktadienio naktį darbininkai sunaikins šimtus turgaus prekystalių. "Rytojaus naktį, 21 val. 30 min., turgus bus visiškai sugriautas", - pareiškė šią operaciją stebinčios vyriausybės atstovas spaudai. Šis turgus viliojo turistus įvairiomis klastotėmis daugiau kaip šešerius metus. Šiame turguje buvo galima surasti "Levi's" džinsų už 8 USD, "Ray-Ban" akinių nuo saulės už 10 USD ar klastotų "Gucci" rankinių. Pasak miesto valdžios, buvo nuspręsta visiškai uždaryti turgų, o ne šiaip perkelti jį į kitą vietą. Kinijai tenka apie 70% pasaulyje pagaminamų klastočių. (AFP, BNS)

► Latvijos spurtas

Baltijos valstybių statistikos žinybų duomenimis, Lietuvos ūkis pirmąjį šių metų ketvirtį augo lėčiausiai, o sparčiausia ūkio plėtra užfiksuota Latvijoje. Lietuvos statistikos departamento negalutiniai duomenimis, bendrasis vidaus produktas (BVP) pirmąjį šių metų ketvirtį palyginamosiomis kainomis buvo 8,8% didesnis nei prieš metus. Latvijos centrinės statistikos valdybos duomenimis, metinis ekonomikos prieaugis sausį-kovą palyginamosiomis kainomis siekė 13,1% ir buvo didžiausias Baltijos valstybėse. Estijos statistikos departamentas ketvirtadienį pranešė, jog šalies ūkis pirmąjį metų ketvirtį, palyginti su tuo pačiu 2005-ųjų laikotarpiu, palyginamosiomis kainomis paaugau 11,7%. (BNS)

TRANSPORTAS IR LOGISTIKA Lenkija nuo Baltijos kaimynių atsiplėšusi per gerą sprindį

Rungtis su lenkais Baltijos šalys pajėgios tik kartu



SRAUTAS SENKA Dėl padidėjusio privalomojo automobilių draudimo mokesčio Lietuvoje senka tarptautinių krovinių vežimo srautas, kadangi vežėjams naudingiau registruoti veiklą kaimyninėse šalyse.

MINDAUGAS KULBOKAS
"Colliers International" vertinimo ir konsultavimo departamento direktorius

Patogi Baltijos regiono padėtis, gerai išvystytas vietinių kelių, oro ir jūrų transporto tinklas, aukšta specialistų kvalifikacija, didelis pramoninių patalpų vystymosi potencialas bei narystė ES leidžia tikėtis tranzito srauto didėjimo ateityje. Tačiau šių privalumų neužtenka, norint pritraukti užsienio investicijų ir tapti tranzitine šalimi tarp Rytų ir Vakarų Europos.

Lietuva, Latvija ir Estija užima gerą strateginę padėtį tarp ES ir NVS šalių. Gerai išvystyta susisiekimo infrastruktūra. Teritoriją kerta du europinės reikšmės koridoriai - Šiaurės-Pietų kryptimi (Talinas - Ryga - Kaunas - Varšuva) ir Rytų-Vakarų kryptimi (Kijevas-Minskas-Vilnius-Klaipėda) bei jų atšakos, tarptautiniai oro uostai, neužšalantys uostai Klaipėdoje ir Rygoje, modernizuojamas geležinkelų tinklas ir ES keliamus reikalavimus atitinkantys keliai.

Vienas - ne karys

Svarbu akcentuoti vientisą Baltijos regiono rinką, pabrėžti bendrą transporto infrastruktūrą, panašią įstatyminę bei mokestinę aplinką, kad regionas galėtų konkuruoti su Rytų ir Vidurio Europos rinkomis. Atskirai Lietuvos, Latvijos, Estijos rinkos yra per mažos, kad būtų įdomios vystyti industrines patalpas tarptautiniu mastu. Jos visuomet pralaimės didesnę vietinę vartojimo rinką turinčioms šalims (Lenkijai, Čekijai, Vengrijai, Rumunijai). Baltijos šalys pagal šalies pasiekiamumą visomis transporto priemonėmis, nepaisant gerai išvystytos vidinės kelių

infrastruktūros ir strateginės vietos Europos žemėlapyje, užima tik tryliką vietą (tarp 15-os), blogesnė padėtis yra tik Rusijoje ir Švedijoje.

Palanki regiono geografinė padėtis yra vienas svarbiausių logistikos privalumų, todėl būtina skatinti investicijas į kelių renovavimą ir intermodalinio transporto plėtrą, integraciją į ES transporto sistemą ("Rail Baltica" projektas).

Investicijų požiūriu svarbu ne tik strateginė vieta, bet ir turto sukūrimo ir darbo jėgos sąnaudų, nuomos kainos ir teisinė-mokestinė aplinka.

Lyginant Baltijos šalių industrinių patalpų kainas su Rytų ir Vakarų Europos šalimis, jos vienos iš žemiausių - Baltijos šalis lenkia tik Lenkija.

Centras Rygoje

Šiandien gamybinės paskirties objektų ir sandėlių rinka koncentruojasi Baltijos regiono didžiausiu miestu Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Rygos, Talino, Pernu, Tartu pramoninėse teritorijose bei šalia pagrindinių automagistralių iki 15 km atstumu nuo miesto centro.

Naujų patalpų nuomos kainos Lietuvoje siekia 4,6 EUR/m², Estijoje - 4,5 EUR/m², Latvijoje dėl nepakankamos industrinių patalpų pasiūlos net iki 6,2 EUR/m².

Besikuriant naujų industrinių patalpų paklausa yra inertiška Baltijos regione - nuomininkams reikalingas tam tikras laikas ne tik pasirasti prie aukštesnių naujų industrinių patalpų nuomos kainų bei įvertinti patalpų kokybę, bet ir įvykdyti savo išpareigojimus šiuo metu nuomojamų senų industrinių patalpų operatoriams.

Dėl geografiškai patogiosios vietos ir didžiausios pramonės koncentracijos Latvijoje Ryga tampa logistikos centru Baltijos regione.

Lyginant Vidurio ir Rytų Europos šalių darbo rinkas, pas-

tebima, kad darbo jėga pigiausia yra Rusijoje. Antroje vietoje - Baltijos šalys, trečioje - Lenkija.

Konkurentė - Lenkija

Taigi didžiausia Baltijos šalių konkurentė Rytų ir Vidurio Europoje yra Lenkija, ji logistikos ir industrinių patalpų sektoriuose yra toli pažengusi, pritraukusi nemažai užsienio investicijų ir stambių tarptautinių vystytojų - "ProLogis", "AIG/Lincoln", "Parkridge CE", "Panatoni". Jos konkuruoja tarpusavyje, todėl ir industrinių patalpų šalia pagrindinių magistralių nuomos kainos čia yra žemesnės (apie 3 EUR/m²). Kaimyninėje Lenkijoje veikia net 14 specialiuju ekonominių zonų, kuriose siūlomos mokestinės lengvatos pritraukia investicijų. Per metus tiesioginės užsienio investicijos Lenkijoje į šį sektorių padidėjo net 20%.

Palyginti žemos industrinių patalpų statybos kainos, vis dar mažos darbo jėgos sąnaudos Baltijos regione šiandien yra įvardijamos kaip didžiausi privalumai prieš kitas šalis, tačiau po 5-10 m. padėtis pasikeis ir šie privalumai išnyks.

Išeitis - trečias kelias

Baltijos regionas galėtų užimti 3PL (angl. third-party logistics) poziciją - su moderniais logistikos bei krovinių paskirstymo terminalais tarp technologiskai toli pažengusių Vakarų Europos šalių ir CIS/Rytų Europos šalių, kurių rinkos turi didelį augimo potencialą.

Baltijos industrinių patalpų rinkoje dalyvauja dažniausiai vietiniai vystytojai, užsienio investiciniai fondai domisi išvystytais objektais.

Jiems neįdomūs projektai, esantys tik "brėžiniuose". Šiandien profesionaliai parengti projektai - retas reiškinys. Naujų industrinių patalpų, atitinkančių ES reikalavimus, nuomos

kainos viršija senų sandėlių nuomos kainas, todėl nuomininkai nenori judėti iš senų, bet pigesnių patalpų. Prognozuojama, kad Baltijos šalių rinka per ateinančius 2-3 m. gali įsisavinti 250.000-400.000 m² naujų industrinės paskirties patalpų.

Kapitalas nususuko

Lietuva, palyginti su kaimyninėmis šalimis, tampa vis mažiau patraukli investicijoms. Pirmiausia nėra išspręsti žemės nuosavybės gražinimo klausimai, nėra stabilios ir ilgalaikės mokestinės strategijos. Kaip pavyzdį galima įvardyti nuo 2006 m. įvestą socialinį 4% mokestį, pailginant, susijusią su nekilnojamojo turto mokesčiu, tai stabdo investicijas šalyje. Padidėjęs privalomojo automobilių draudimo mokestis paveiks ne tik vietinių vežėjų politiką (jiems bus naudingiau registruoti veiklą kaimyninėse šalyse), bet ir tarptautinių krovinių vežimo srauto perskirstymą.

Kita opi problema - nėra bendros stiprios Baltijos regiono rinkodaros strategijos, kuri pristatytų regioną kaip strategiškai patogų vystyti industrines patalpas, pabrėžtų jo privalumus. Tarptautinėse parodose dažnai pristatoma miestų plėtra, bet užmirštama akcentuoti, kad regionas patrauklus industrinei veiklai vystyti.

Todėl svarbu jau šiandien maksimaliai išnaudoti galimybes, priimti ir patvirtinti palankias krovinių gabenimo procedūras. Jei nebus laiku modernizuota transporto infrastruktūra

ir sukurta paslaugų sistema, ateityje bus dar sunkiau integruotis į Europinę transporto ir logistikos sistemą.

Dar viena kliūtis - nemažai sprendimų, susijusių su tranzitu, priklauso ir nuo kaimyninių šalių - Lenkijos, Baltarusijos.

RINKŲ Palyginamumas

Industrinės patalpos

Pigūs: Lenkija, Baltijos šalys, Belgija

Brangūs: Ispanija, Airija, Vokietija

Patalpų ir žemės pasiūla

Didelė: Austrija, Airija, Portugalija

Menka: Ispanija, Vokietija, Baltijos valstybės

Darbo jėgos sąnaudos

Mažos: Rusija, Baltijos šalys, Lenkija

Didelės: Austrija, Švedija, Vokietija

Tarptautinis pasiekiamumas

Geras: Belgija, Čekija, Olandija, Vokietija

Prastas: Švedija, Rusija, Baltijos šalys

Vidaus kelių apkrovimas

Mažas: Rusija, Vengrija, Airija, Baltijos šalys

Didelis: Vokietija, Olandija, Portugalija

Krovinių srautas

Didelis: Vokietija, Prancūzija, Ispanija

Mažas: Baltijos valstybės, Vengrija, Austrija

PATALPŲ NUOMA

EUR/m²

Lenkija	3
Latvija	3-6,2
Lietuva	4,3-4,6
Estija	3,9-4,5

Saltinis: Colliers International

Saltinis: Colliers International