



Word as One of the Most Powerful Weapons

## ASEM Media Dialogue on Connectivity in Guangzhou

Are Declining Trade Volumes a Bump on the New Silk Road?

言辞是最强大的武器

## 亚欧互联互通媒体对话会于中国港口城市广州举行

正在下降的贸易量是新丝路上的一个肿块吗？

Одно из мощнейших видов оружия – слово

## Диалог СМИ стран Азии и Европы – в китайском портовом городе Гуанчжоу

Станут ли снижающиеся показатели торговли ухабами на Новом шелковом пути?

Vienas galingiausių ginklų yra žodis

## ASEM ir žiniasklaidos dialogas Kinijos uostamiestyje Guangdžou

Ar krentantys prekybos rodikliai netaps duobėmis Naujajame šilko kelyje?





MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

- Cargo handling**
- Storage**
- Forwarding**
- Towage services**
- „Door-to-door“ service**



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

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



**Issued by:**

Private company  
Jūry informacijos centras  
(Marine Information Centre)

**Director and Editor-in-chief**

**Zita Tallat-Kelpšaitė**  
Tel: + 370 610 11399  
E-mail: editor@jura.lt

**Financier-in-chief**

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

**Designer**

Ingrida Ramanauskienė

**Translators:**

Audronė Paulauskienė, Betty Chen  
Margarita Ignackova, Elena Trečiokaite

**Proof-readers:**

Rita Maksimavičienė, Jelena Listopad,  
Elena Trečiokaite

**Representatives of the magazine**

**in UK, London**

Milda Manomaitytė  
Tel: + 44 (0) 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: lituonica@mail.kz

**in Turkmenistan, Ashkhabad**

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

**In Germany, Munich**

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

**in Canada, Vancouver**

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

**In Turkey, Istanbul**

Kristina Liutkutė  
Tel: + 90 507 0480130  
E-mail: kristina.liutkute@gmail.com

**The issue illustrated by:**

V. Karaciejus, A. Džežulskaitė.  
We are thankful for the photos to  
organizers of the events, china.org.cn,  
and lifeofguangzhou.com

Cover: Ingrida Ramanauskienė

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

**Address:**

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

Circulation of 4 000 copies

## CONTENTS • 內容

### 2 PUBLISHER'S WORD

Word as One of the Most  
Powerful Weapons

#### 编者寄语

言辞是最强大的武器

### 4 DISCUSSIONS. IDEAS. VISIONS

ASEM Media Dialogue  
on Connectivity Took  
Place in the Port-City of  
Guangzhou, China

#### 讨论 思想 愿景

亚欧互联互通媒体对  
话会于中国港口城市广  
州举行



### 12 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSES

Are Declining Trade  
Volumes a Bump on the  
New Silk Road?

#### 市场·分析·预后

正在下降的贸易量是  
新丝路上的一个肿块  
吗?



### 16 RAILWAYS

AB Lietuvos geležinkeliai  
(Lithuanian Railways) Will  
Provide Clients with More  
Transportation Options in  
Europe

#### 铁路

AB Lietuvos  
geležinkeliai (立陶宛  
铁路) 会为客户在欧洲  
提供越来越多的交通  
选择

### 18 FISHING

Past Meets Present at the  
International Fisherman's  
Day

#### 渔业

过去与现在于国际渔  
人日相见



### 22 INTERNATIONAL EVENTS

The Exhibition Felt a  
Shortage of Cargo Owners



### 25 INTERNATIONAL EVENTS

Eurasia Cargo Meet  
Celebrated the First Event  
in Russia



### 26 国际活动

发觉展览缺乏货主



### 29 国际活动

欧亚货物峰会在俄罗  
斯庆祝第一次活动



### 30 DIARY

In Person with China (6)

#### 日记

我个人与中国之间的故  
事 (6)





# WORD AS ONE OF THE MOST POWERFUL WEAPONS

Today we discuss the importance and the role of media in developing Asian and European cooperation, mutual understanding and partnership. I believe that this topic is relevant not only in Europe and Asia.

The media wields one of the most powerful weapons of all – the word. With this weapon – just like any other weapon – comes great responsibility, because a word can become a powerful creative or destructive force.

Let's analyse one experiment.

Imagine a meeting of two state leaders: a man and a woman. These countries don't get on very well. The dialogue is confidential, joined only by two translators. Both leaders speak only their native language and don't understand the other. Their attitudes are not very friendly and the first sentences do nothing to reduce the tension. Translating one sharp phrase, a young translator impermissibly allows himself to include several warmer words. The woman finds this unexpected and responds in a warmer tone as well. Her translator also joins this intriguing game. Interpreting her words, the translator includes a bit of playfulness too. The man responds with the same. Their conversation becomes less official and even pleasant. The conversation takes much longer than it was planned and they part rather fascinated with one another.

What if the translators played a different game? What if they chose sharper synonyms instead of making them softer?

The state leaders would have parted thinking even less of one another, irritated or even angry.

What next? Closed borders? Sanctions? Tanks? Bombs?

Don't rush to start guessing the names of the leaders or throwing suspicious glances towards your translators. That was just an episode from one passage of a fiction book.

However, it is a perfect example of the role the media plays in communication and problem solving between people, social groups and states.

The media acts as a translator and a tool for adapting knowledge. The message the society receives comes filtered through the media. And the filter depends on what the media represents.

In all cases the media not only provides information, but rather shapes the public opinion and events. The media may set people against each other, divide them or unite them.

History has taught us that the best way to unite people and various social groups is to find a common goal.

This has been proven more than once by various countries, including China, which has created such timeless miracles as the Great Wall and the Grand Canal, also the Chinese pyramids, the Terracotta Army and many others that have withstood millennia.

Currently China has taken upon itself a mission to unite nations and states using an interesting idea and the common goal to restore the New Silk Road, referred to as *One Belt, One Road*.

This initiative was started in 2013 and has already attracted 60 countries, representing one third of the global economy and more than half of the world's population. The project funding and implementation is already in full swing. Powerful companies participating in the project have made immense investments.

With no doubt this long-term project will not only change the principles of the trade between the East and the West, but also the lives and fate of the people living along the New Silk Road.

What is the key to success of the project, which caught the interest of the larger part of the world?



The best answer to this could be the words of the Asian sage Confucius: "Tell me, and I will forget. Show me, and I may remember. Involve me, and I will understand."

How could we involve people for common goals and ASEM ideas?

Perhaps ASEM should also raise a magnificent long-term goal, which would unite people, inspiring them to think, create and live for it. Perhaps that goal could be going to war-torn countries and creating safe havens of life and peace. They could create shelters and provide safety for the people that have lost their homes.

Just like in case of the Red Cross, we could reach a global agreement and find ways to protect these sources of life from the war and terror until the country finds peace again. These places would protect women, mothers and their children, because a world, where women cannot be safe, will never find happiness and future.

Or perhaps that goal could be to show the wanderers of the world looking for a better life an opportunity to stay in their own country and on their own land? Build homes, plant trees and raise children, cherishing peace and safety, traditions, culture and art, which would be inherited by the future generations. And to leave their own mark on their fatherland, which, like a Stradivari violin, would

remain valuable even after hundreds of years.

What could the media do here?

In order to give an illustrative answer to this question, let's analyse another experiment.

This experiment was conducted on 12 January 2007 by the US daily *The Washington Post*. Joshua Bell, one of the world's most famous violinists, took a Stradivari violin made in 1713 and played the best classical pieces for violin ever written in one of Washington's metro stations.

The purpose of the experiment was to find out if people will be able to recognize the best music and the best performance in a non-traditional environment. What life priorities do we have? Can we notice beauty, skill and talent? Can we simply stop and listen?

The people rushing to work in the early morning paid almost no attention.

1097 people passed by and only 7 of them found a minute to stop and listen to the music, while 27 had put some money into the violin case. The 43-minute concert was evaluated with 32 US dollars.

Three days before that the virtuoso had played those very same pieces in a crowded Boston's Symphony Hall. A minute of his playing was evaluated with 1 000 dollars and tickets costed more than 100.

Yet, those people rushing to work had no clue that the musician playing in one of a thousand similar metro stations was a genius, because nobody told them. None of the media channels had showed them where to look. Without that help they were unable to distinguish between a world-famous virtuoso playing Franz Schubert's *Ave Maria* and a simple street musician.

This is the answer to the question of the role of the media in implementing the magnificent ASEM goal.

The mission of the media should be to bring people to the Stradivari violin, tell them who is playing it and what music they hear. Because even the best of projects and the most wonderful of ideas need promotion to be recognised globally.

*The speech of Zita Tallat-Kelpšaitė, the publisher of the international business magazine JŪRA MOPE SEA, presented at ASEM Media Dialogue on Connectivity in Guangzhou (China) in May 2016.*

Sincerely Yours,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of the magazine



# 言辞是最强大的武器

今天我们讨论媒体在亚洲和欧洲合作、相互理解以及发展中的重要作用。

我认为，这个话题不仅与欧洲和亚洲有关。

媒体掌握着所有武器中最有力的武器之一 ----- 言辞。

拥有这个利器 ----- 就像拥有任何其他武器一样 ----- 意味着巨大的责任，因为一份言辞可以成为一份强大的创作力，或破坏力。

让我们来分析一个实验。

想象一下，两国元首的会晤：一位男性和一位女性。

这两个国家相处得不是很好。

对话是保密的，只有两位翻译加入。

双方领导人都只会说自己的母语，不能说对方的语言。

他们的态度不是很友好，开始说的第一句话对减少紧张氛围也毫无作用。

当出现了一段敏锐的措辞时，年轻的翻译出乎意料地在其中融入了一些温暖的词汇。

女性国家领导人感到好奇，也回应出了比较温和的语气。

她的翻译也加入这个迷人的游戏。

翻译她的话时，加入了些许活泼成分。

该男性领导人用相同的风格做出回应。

他们的谈话变得不那么官腔，甚至变得令人喜爱起来。

谈话比原计划花费了更长的时间，他们甚至相当程度地迷上了彼此。

如果翻译选择了不同的翻译风格呢？

如果他们选择了更严厉的同义词，而不使他们更融洽的风格呢？

国家领导人就会相当程度地减弱对彼此的好感，演变为不满，甚至愤怒。

接下来是什么？关闭边境？制裁？坦克？炸弹？

不要开始急于猜测这是哪两个国家领导人的名字，或对你的翻译开启怀疑的目光。

这只是来自幻想小书中一个段落的小插曲。

但是，这绝对是媒体如何在沟通和解决人民、社会团体和国家之间的问题的时候扮演角色的极好例子了。

媒体充当翻译，成为改写认知的工具。

社会所接收到的信息，来自于媒体的过滤。

过滤出的内容，就是媒体展现的结果。

在所有情况下，媒体不单单提供信息，还能塑造舆论和事件。

媒体可以让群众反目成仇，离间他们，或者团结他们。

历史告诉我们，团结人民和各社会团体的最好办法是找到一个共同的目标。

这已被许多国家和中国证实，他们不止一次地创造了这样的奇迹，如永恒的长城，大运河，还有中国金字塔，秦始皇兵马俑和其他许多已经经受了几千年的证明。

目前，中国已经开启了自身的使命，联合所有国家，并使用一个有趣的想法和共同目标，恢复新丝绸之路，简称一带一路。

这项倡议是在2013年开始，已经吸引了六十（60）个国家，占全球经济的三分之一和一半以上的世界人口。

该项目资金和实施已经全面展开。

参与该项目的有实力的公司获得了大量的投资机会。

毫无疑问，这种长期项目不仅将改变东方和西方之间的贸易，也会改变居住在新丝绸之路上的人民的生活和命运。

什么是关键项目，能引起世界上大部分人的兴趣？

最佳答案，这可能是来自亚洲圣人孔子的话：“告诉我，我会忘记。展示给我看，我可能记得。让我融入其中，我会理解。”

我们怎么能让人融入共同目标以及亚欧会议的想法之中？

也许亚欧会议应该提出一个宏伟的长期目标，这将凝聚人，激励他们去思考、创造和活着。

或许，这个目标可能会是在经受战争蹂躏的国家，创造生活 and 一块避风港。

他们可以建立庇护所，为失去家园的老百姓提供安全。

就像红十字会这个例子，我们可以达成一个全球协议，并想方设法从战争和恐怖中保护生命资源，直到该国再次恢复和平状态为止。

这些地方将保护妇女，母亲和她们的孩子，因为在一个妇女无法获得安全的世界，永远不会找到幸福和未来。

或许这个目标可能向世界展示了寻找更好生活的机会，一个留在自己国家和自己土地上的更好的机会？建造房屋，种植树木和抚养孩子，珍爱和平与安全、传统、文化和艺术，这些将留给后人。

并且在自己的祖国上留下印记，其中，像一把斯特拉迪瓦里小提琴，甚至会几百年之后仍然有价值打上自己的烙印。

媒体在这里能做什么？

为了给这个问题一个说明性的回答，让我们来分析另一个实验。

这个实验由美国日报华盛顿邮报于2007年1月12日进行。

约书亚贝尔，是世界上最著名的小提琴家之一，选了一把1713年制作的斯特拉迪瓦里小提琴，谱写出最好的小提琴经典曲目。

该实验的目的是找出，人们将是否能够识别出最好的音乐，并在非传统环境中的最佳表现。

我们生活的优先次序是什么？我们能否看到美丽、技能和天赋？我们是否可以简单地停下来倾听？

抢着在清晨上班的人对此几乎没有关注。

1097人经过，只有7人发现了一分钟，静下心来听音乐，27人把一些钱放在小提琴盒子里。

这场43分钟的演唱会价值32美元。

此前三天，这位大师在拥挤的波士顿辛佛尼音乐厅演奏那些相同的曲目。

他一分钟的演奏价值1000美元，门票成本核算超过100。

然而，那些抢着去工作的人没有任何概念，去发现这位在数千家之一的地铁站里面表演的音乐家是个天才，因为没有人告诉他们。

没有一家媒体渠道告诉他们去哪里找。

如果没有帮助，他们无法区分那是在演奏舒伯特的圣母颂的世界著名的演奏家，还是一个简单的街头音乐家。

这是对于媒体在实现亚欧会议宏伟目标的作用的这一问题，所做出的回答。

媒体的使命应该是把人们带到斯特拉迪瓦里小提琴旁边，告诉他们谁在演奏小提琴，他们听到的又是什么音乐。

因为最好的项目和最美妙的想法，也需要在全球范围内推广之后而得到认知。

国际商业杂志《海》出版者 Zita Tallat-Kelpšaitė 于2016年5月在广州（中国）在连接亚欧媒体对话会议上做出的演讲。

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



# ASEM Media Dialogue on Connectivity Took Place in the Port-City of Guangzhou, China

Invited by the Chinese Government and ASEM, the magazine *JŪRA MOPE SEA* took part at the international ASEM (Asia-Europe Meeting) event *ASEM Media Dialogue on Connectivity*, which took place in Guangzhou, China.

At one of the sessions the Publisher and the owner of the magazine Zita Tallat-Kelpšaitė presented a speech on the topic *Word as One of the Most Powerful Weapons*.

## ASEM members

ASEM members are: ASEAN secretariat, Greece, New Zealand, Australia, Hungary, Norway, Austria, India, Pakistan, Bangladesh, Indonesia, Philippines, Belgium, Ireland, Poland, Brunei, Italy, Portugal, Bulgaria, Japan, Romania, Cambodia, Kazakhstan, Russian Federation, China, Korea, Singapore, Croatia, Lao PDR, Slovakia, Cyprus, Latvia, Slovenia, Czech Republic, Lithuania, Spain, Denmark, Luxembourg, Sweden, Estonia, Malaysia, Switzerland, the European Union, Malta, Thailand, Finland, Mongolia, the Great Britain, France, Myanmar, the Netherlands, Germany and Vietnam.

When I was invited to take part and present a speech at the international ASEM forum *ASEM media dialogue on connectivity*, which took place on 9-10 May in China's port-city of Guangzhou, a lot of people asked me what ASEM was. Then I realised that they had much more information about such organizations as BRICS, OSCE, ESPO and others than about ASEM. And I was not the only one. The participants of the forum also discussed the lack of awareness on such an important organization.

Therefore, I shall start my impressions from the forum with introducing ASEM.

## What is ASEM?

ASEM (Asia-Europe Meeting) presents itself as an informal intergovernmental forum uniting Asian and European countries dedicated to developing a dialogue and cooperation, as well as inducing political dialogue and cooperation regarding economic, social, cultural and educational issues, with the objective of strengthening the relationship between the two regions in a spirit of mutual respect and equal partnership.

Celebrating its 20th anniversary this year, ASEM was officially founded on 1 March 1996 in Bangkok, the capital of Thailand, during the first ASEM summit of the Asian and European countries. The initial ASEM partnership in 1996 consisted of 15 EU member states and 7 ASEAN member states, plus the representatives of China, Japan, Korea and the European Union. Now the organisation has 53 members: 28 European Union countries, 2 European non-EU members, 21 Asian country, as well as EU and ASEAN secretariats.

ASEM covers potentially all issues of common interest to Europe and Asia. It serves as an assistant of the dialogue, contributing to common understanding on various and sometimes rather complicated questions.

**How ASEM can improve its visibility and how the media can help ASEM do that?**

ASEM is a policy-making laboratory. Being a forum promoting an open and informal dialogue, ASEM provides an opportunity for its participants to create and test new ideas in the development of the future policy and work towards negotiated solutions, especially in the areas of disagreement. Political dialogue is the key element of the ASEM process. ASEM has become a privileged framework, where Asian and European countries can discuss major global issues, such as terrorism, weapons of mass destruction (WMD), migration, the dialogue of Cultures and Civilizations, environment protection, human rights or the impact of globalization, and make decisions in a non-confronting way. The organization provides additional consultation opportunities before the official negotiations take place at multilateral conferences. In this way ASEM creates opportunities to exchange experience and share knowledge. Having brought together different cultures and civilizations, ASEM has helped Europe and Asia to develop a global vi-





sion of the two regions, based on common interests, understanding and dialogue.

### The first professional dialogue between governments, politics, science, business and the media

Being an intensively working organization, ASEM regularly organises meetings of the highest-level state leaders and governments, all kinds of ministers, as well as business and other representatives at various social levels on different topics, from finances, economics, culture, education and human rights to food safety and other issues.

During the past two years there were numerous initiatives to promote the Asia-Europe connectivity, like ASEM Think Tank Symposium, ASEM Industry Dialogue on connectivity, the ASEM Symposium on Eurasia Transport and Logistics Network and many others. All these initiatives produced a wide range of thought-provoking ideas and proposals which reflected the common drive of all parties enhancing ASEM cooperation. These events highlighted the necessity to raise public awareness as well as people-to-people connectivity.

However, the missing link in all of these events was the media. Without the support of the media ASEM appeared to be wandering in the wilderness. Something needed to be done. Thus on the eve of the 20th anniversary, just before the ASEM Summit in Ulan Bator, the capital of Mongolia, the initiative of the media dialogue was born.

During the *ASEM media dialogue on connectivity* in China it was highlighted that during the 20 years of ASEM activity, the meeting in Guangzhou was the first professional dialogue between governments, politics, science, business and the media. The dialogue, which was jointly organised by the Chinese Ministry of Foreign Affairs, the State Service Information Office and Guangzhou Municipality, was attended by nearly 200 representatives from ASEM state governments and expert groups, specialising in politics, science, business and media from more than 50 countries and regions. The largest delegations came from China and event partners: Bangladesh, Mongolia, New Zealand, Pakistan and Singapore. Bulgaria, Cambodia, Estonia, France, Greece, Ireland, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Myanmar, Norway, Philippines and Portugal delegated one representative each.

### The aim – to develop public awareness and partnership

The grand opening ceremony was attended and addressed by the Assistant Foreign Minister Qian Hongshan, the Deputy Director of the State Council Information Office Guo Weimin, the Mayor of Guangzhou Wen Guohui and Mendsaikhan Enkhsaikhan, the Consultant of Mongolia's Organizing Committee of ASEM Summit.

Qian Hongshan emphasized that since its establishment 20 years ago ASEM has played a significant role in promoting Asia-Europe dialogue and communication, maintaining regional prosperity and stability, as well as tackling global problems. Currently the Eurasian Continent is facing new risks and challenges. All Asian and European countries should gather into a strong community with ASEM as the guarantee of unity and cooperation, and make a joint plan of a new and better ASEM decade. Qian Hongshan noted that this requires clear intentions, goals and focused cooperation between all ASEM countries. He stated that China has always been and will always remain a builder, advocator and promoter of these ideas. The President Xi Jinping proposed the *One Belt, One Road* initiative and China aims to implement it in close cooperation with Asian and European countries. China also promotes cooperation in connectivity under various multilateral mechanisms.

Qian Hongshan said that ASEM has always been an important cooperation platform and China gives it particular attention, actively participating in the activity of the organisation, which aims to establish a wide-range and multi-dimensional network and a vibrant and open cooperation. In order to make this network successful, it is necessary to promote active cooperation between governments, companies, expert groups and the media, as well



**“The media stands at a unique position,” said Qian Hongshan, emphasizing his belief that the media could elevate dialogue between Asia and Europe to a higher level.**

as make sure that each link plays its part in implementing multilateral cooperation and partnership.

China encourages closer interactions among Asian and European media and hopes that the media can boost the Asia-Europe connectivity and become a promoter of Asia-Europe cooperation on a larger scale and at higher level.

The purpose of the media dialogue *Promoting Public Awareness and Partnership* is to create activity platforms and improve joint participation between all circles, including mobilising wider media support to propagate ASEM ideas and cooperation connectivity.

### Harnessing the power of the new media

Following an impressive opening ceremony, the first Plenary Session discussed *ASEM Connectivity Today and Tomorrow*. The keynote speakers highlighted the initiatives towards the promotion of Asia-Europe connectivity and the prospects for future development. The Chinese President's mega initiative of *One Belt One Road* resonated in all the presentations as a flagship project of connectivity, cooperation and infrastructure building to bring Asia and Europe closer.

The representatives of Mongolia, Pakistan, China, Laos and Russia, who spoke at the Plenary Session, shared their impressions on ASEM connectivity today and tomorrow, as well as the prospects for future development. The keynote speakers emphasized that digital technology allows the media to cross national borders and enter the global space. This enables close media cooperation between several countries in executing any large common project.

The session regarding the role of the traditional and the new media, as well as its power in the modern world was subjected to intensive discussions. ▶

**“We need media support. We ask the media to broadcast the news about ASEM. And do it in an understandable, visible and clear way, together with ASEM history, goals and plans”.**

*Michael Reiterer*



The speakers also emphasized the huge global influence the new media has.

“It travels without visas,” said Reaz Uddin Ahmed, the editor of the *News Today* publication and the representative of the national press club of Bangladesh. He also emphasized that the information conveyed by the traditional media such as newspapers, magazines and TV could be available only in their respective locations of publication, while the new media may be open in any place at any time.

Of course, the new media creates a new culture that is not acceptable for everybody. Nevertheless, there is nothing else but to agree that the future belongs to the new media.

## Two questions and a lot of answers

The discussions of the final session highlighted two essential questions: how ASEM can improve its vis-

**“Gentlemen, don’t forget that the media is also business!”**

*Joao Maria Palmeiro*

**Relations, souls and hearts. People to people (P2P), face to face (F2F), heart to heart (H2H) – this is what ASEM strategy should be.**

ibility and how the media can help ASEM do that?

The answer to the first question is obvious – ASEM must overcome the deficit of information dissemination. This requires bringing together all the information tools: both traditional and the new technology.

“The media stands at a unique position,” said Qian Hongshan, emphasizing his belief that the media could elevate the dialogue between Asia and Europe to a higher level.

According to the ASEM senior official for China Xie Bohua, this dialogue was a success. It will help ASEM, which will have to deal with a variety of changes and challenges in the future, to overcome



language and cultural barriers through the media and strengthen its status.

Alexey Denisov, the political commentator from Russia, said that the media is the shortest and simplest way to enhance mutual understanding between countries.

Ren Qian, the Deputy Editor of the Chinese Radio International, explained that countries can use the media to promote and enhance their individual, as well as common European and Asian identities. We are one continent and that’s why there is no question why we should cooperate. We have to think how to make it more efficient.

The second question on how the media could contribute to the promotion of ASEM ideas was answered by the participants of the forum, who also gave many suggestions and recommendations. These included creating a regular dialogue between ASEM and the media, organising workshops regarding the information about the implementation of the New Silk Road project, developing media exchange, engaging in international exchange programs of journalists and university students studying journalism, initiating ASEM scholarships for journalism students, exchanging delegations of culture, art and sports and spreading their experience, strengthening the relations between the media, business and academic community in Europe and Asia, organising ASEM events in each ASEM capital, broadcasting joint news reports, prepared by Asian and European journalists, exchanging the news, establishing a common ASEM information portal, publishing an ASEM publication and many others.

Michael Reiterer, the Principal Advisor of the European External Action Service, was very open and emotional in expressing the most important idea of the meeting: “We need media support. We ask the media to broadcast the news about ASEM. And do it in an understandable, visible and clear way, together with ASEM history, goals and plans”.

This needs to be done before the ASEM anniversary event in Ulan Bator and after, spreading the news to the global society about ASEM activities, goals and future plans.

At the end of the forum Joao Maria Palmeiro, the President of the Portuguese Association of Publishers, returned those optimistic ideas to reality, reminding that much of the necessity to strengthen business and media relations by promoting such projects as *One Belt One Road*, was covered during the session on *Dialogue Between the Media and*



*Business* and then said the key sentence: “Gentlemen, don’t forget that the media is also business!”

There is probably no need for explanations on what context is hidden under these words.

## The strategy of addressing people

During the entire forum great attention was focused on cooperation, connectivity and the aim to promote public awareness and partnership.

The key speakers and the participants of the discussions repeatedly emphasized that the former ASEM strategy was more oriented towards the intergovernmental platform, state cooperation and business relations by using such formulas as government to government (G2G) and business to business (B2B). A lot of attention was focused on machinery and technology, but little on people and mutual understanding. This forum emphasized that the time has come to turn to people, their relations, souls and hearts. People to people (P2P), face to face (F2F), heart to heart (H2H) – this is what ASEM strategy should be.

ASEM organization will be able to reach hearts, increase influence, build confidence and improve mutual understanding in this way strengthening its status as well as influence only with the help of the media, which stands at a unique position and which is the closest to those, who wish to spread the news to their audiences. Even the best of projects and the most wonderful of ideas need publicity. ■

*Zita Tallat-Kelpšaitė*



**The best of projects and the most wonderful of ideas need publicity.**



# 亚欧互联互通媒体对话会于中国港口城市广州举行

应中国政府和亚欧会议的邀请，杂志《海》参加了在中国广州举办的国际亚欧会议上的亚欧媒体联合对话峰会活动。

在其中一场会议期间，杂志的出版商暨总编辑，Zita Tallat-Kelpšaitė发表了演讲，题目为《言辞是最强大的武器》。



## 亚欧会议成员

亚欧会议成员有：东盟秘书处、希腊、新西兰、澳大利亚、匈牙利、挪威、奥地利、印度、巴基斯坦、孟加拉国、印度尼西亚、菲律宾、比利时、爱尔兰、波兰、文莱、意大利、葡萄牙、保加利亚、日本、罗马尼亚、柬埔寨、哈萨克斯坦、俄罗斯联邦、中国、韩国、新加坡、克罗地亚、老挝人民民主共和国、斯洛伐克、塞浦路斯、拉脱维亚、斯洛文尼亚、捷克、立陶宛、西班牙、丹麦、卢森堡、瑞典、爱沙尼亚、马来西亚、瑞士、欧盟、马耳他、泰国、芬兰、蒙古、英国、法国、缅甸、荷兰、德国和越南。

当我被邀请参加并出席于5月9日至10日在中国港口城市广州举行的国际亚欧论坛之亚欧媒体联合对话峰会上发表演讲，有很多人问我什么是亚欧会议。后来我意识到，相对于亚欧会议，他们对诸如金砖四国、欧洲安全与合作组织、欧洲海港组织则更为了解。而且我不是唯一的一个被询问者。本次论坛的与会者还讨论了如何解决对这样一个重要组织缺乏认识的议题。

因此，我从介绍亚欧会议论坛开始叙述我的印象。

## 什么是亚欧会议？

亚欧会议（亚洲-欧洲会议）将自己定位于一个亚洲和欧洲国家政府间的非正式联合论坛，致力于发展对话与合作，以及引发关于经济、社会、文化和教育问题的政治对话和合作，在相互尊重平等合作的精神下，以加强两个地区之间的关系为目标。

今年是庆祝其成立20周年之际，亚欧会议于1996年3月1日在泰国首都曼谷正式成立。首届亚欧首脑会议举办期间汇聚了亚洲和欧洲国家。在1996

年最初的亚欧伙伴关系中，包括15个欧盟成员国和7个东盟成员国，加上中国、日本、韩国和欧盟的代表。现在，该组织有53个成员：其中28个欧洲联盟国家，2个欧洲非欧盟成员国，21个亚洲国家，以及欧盟和东盟秘书处。

亚欧会议涵盖了欧洲和亚洲的各种问题和潜在的共同利益。它作为对话的一个‘助手’，对各种问题，有时候是为相当复杂的问题而达成共识起到促进作用。

然而，在所有这些活动中缺少的环节是媒体。如果没有媒体的支持，亚欧会议还在荒野中游荡。有些事情需要媒体去做。

亚欧会议是一个决策实验室。作为一个论坛，为促进开放的和非正式的对话，亚欧会议提供了一个机会，让参与者为创造和测试未来制定政策开辟新思路，努力通过谈判解决问题，尤其是在分歧的领域。政治对话是亚欧会议进程



## 亚欧会议如何提高其知名度以及 媒体如何能够帮助 亚欧论坛做到这一点？

的关键因素。亚欧会议已成为一种特权框架，在亚洲和欧洲国家一起讨论重大全球性问题，如恐怖主义、大规模杀伤性、迁移性武器，文化和文明、环境保护、人权对话和全球化的影响，以及在非对抗的方式作出决定。该组织在正式协商谈判的多边会议举行之前提供了额外的机会，通过这种方式亚欧会议创建着交流经验并分享知识的模式。汇聚众多不同文化和文明，亚欧会议已帮助欧洲和亚洲两个区域在共同受益、了解和对话的基础上，发展全球性视野。

### 政府、政治、科学、企业和 媒体之间的第一个专业对话

作为一个集中的工作组织，亚欧会议定期为最高级别的国家和政府领导人、各类部长举办会议，也为社会上各种级别的商业和其他代表举办不同主题的会议，从财务、经济、文化、教育和人权到食品安全等问题。

在过去的两年里有纷纷扬扬的举措，以促进亚欧联络，如亚欧智库研讨会上的连接亚欧对话产业，针对欧亚运输和物流网络的亚欧会议研讨会和其他等等。所有这些举措产生了广泛的发人深省的想法和建议，这反映了所有各方在加强亚欧合作方面有着共同驱动力。这些活动突出了提高公众意识以及人与人之间联络的必要性。

然而，在所有这些活动中缺少的环节是媒体。如果没有媒体的支持，亚欧会议还在荒野中游荡。有些事情需要媒体去做。因此，在论坛成立20周年的前夕，就在蒙古的首都乌兰巴托举办的亚欧首脑会议开始前，媒体对话的倡议诞生了。

亚欧媒体联合对话峰会在中国举办期间强调，在20年的亚欧会议活动中，在广州的会议是政府、政治、科学、企业和媒体之间的第一个专业的对话。这次对话，是由中国外交部、国务

院新闻办公室和广州市联合组织，来自亚欧50多个国家和地区的政府和专门从事政治、科学、商业、媒体的专家小组的近200名代表参加了会议。最大的代表团来自中国和合作伙伴：孟加拉国、蒙古、新西兰、巴基斯坦和新加坡。保加利亚、柬埔寨、爱沙尼亚、法国、希腊、爱尔兰、拉脱维亚、立陶宛、卢森堡、缅甸、挪威、菲律宾和葡萄牙各委派一名代表。

### 这样做的目的 —— 培养公 众意识和伙伴关系

中国外交部部长助理钱洪山、国务院新闻办公室副主任郭卫民、广州市市长温国辉以及亚欧首脑会议蒙古国组委会顾问Mendsaikhany Enkhsaikhan出席并为盛大的仪式致开幕词。

钱洪山强调，论坛自成立以来的20年中，亚欧会议在促进亚欧对话与沟通，维护地区繁荣稳定，以及解决全球性问题方面发挥了显著作用。目前欧亚大陆面临着新的风险和挑战。所有的亚洲和欧洲国家应聚集一堂，通过亚欧会议确保团结与合作，并作出新的、更好的亚欧十年的联合规划。钱洪山指出，这需要有明确的意图、目标和亚欧国家之间的合作重点。他说，中国一直并将永远持续做这些想法的建设者、倡导者和推动者。习近平主席提出的一带一路构想，中国旨在与亚洲和欧洲国家密切合作来履行这个构想。中国还在各种多边机制下推动合作联络。

钱洪山说，亚欧会议一直是一个重要的合作平台，中国赋予它特别关注，积极参与该组织，其目的是建立一个大范围、多维度的网络以及一个充满活力开放合作的活动方式。为了使这个网络的成功，就必须促进政府、企业、专家团体和媒体之间的积极合作，以及确保各个环节在实施多边合作和伙伴关系时发挥其作用。

钱洪山强调，论坛自成立以来的20年中，亚欧会议在促进亚欧对话与沟通，维护地区繁荣稳定，以及解决全球性问题方面发挥了显著作用。目前欧亚大陆面临着新的风险和挑战。所有的亚洲和欧洲国家应聚集一堂，通过亚欧会议确保团结与合作，并作出新的、更好的亚欧十年的联合规划。钱洪山指出，这需要有明确的意图、目标和亚欧国家之间的合作重点。他说，中国一直并将永远持续做这些想法的建设者、倡导者和推动者。习近平主席提出的一带一路构想，中国旨在与亚洲和欧洲国家密切合作来履行这个构想。中国还在各种多边机制下推动合作联络。

中国鼓励亚洲和欧洲媒体之间更密切的互动，并希望媒体能够促进亚欧联络，成为更大规模较高水平的亚欧合作推动者。

促进公众意识和伙伴关系的媒体对话的目的，是创建活动的平台，提高社会各界的共同参与，包括动员更广泛的媒体支持传播亚欧会议的想法和合作联络的渠道。

继令人印象深刻的开幕式，第一次全体会议讨论亚欧联络的今天和明天。主旨发言者强调，对于促进亚欧联络，倡议未来发展前景要有所创新。中国国家主席创立了一个特大号的一带一路项目，作为使亚洲和欧洲各国之间联络、合作和基础设施建设的旗舰项目在所有演讲中引起共鸣。



“媒体站在了一个独特的地位，”钱洪山说，强调他认为媒体能以更高的水平提高亚洲和欧洲之间的对话。

蒙古、巴基斯坦、中国、老挝、俄罗斯在全会发言的代表们，分享他们对亚欧联络今天和明天的印象，以及未来发展的愿景。主旨发言者强调，数字技术让媒体跨越国界，进入全球空间。这使得媒体在穿行几个国家之间的任何大型公共项目时可以密切合作。

会议就传统传播和新媒体的作用，以及它在现代世界大国中的能量进行深入的讨论。该发言人还强调了新媒体巨大的全球影响力。

“它旅行不用签证”，出版物《今日新闻》的编辑暨孟加拉国的全国新闻俱乐部的代表Reaz Uddin Ahmed说。他还强调，如报纸、杂志和电视由传统媒体传达的信息可能是唯一在各自发布的地点提供，而新媒体可能会在任何时间任何地点被打开。

当然，新媒体创建一种新文化，这不是每个人都可以接受的。然而，无论如何，都只能同意未来属于新媒体。

## 两个问题，很多答案

在最后一次会议的讨论中强调了两个基本问题：亚欧会议如何提高其知名度以及媒体如何能够帮助亚欧论坛做到这一点？

“先生们，不要忘记，媒体也是商业！”

*Joao Maria Palmeiro*

即便是最好的项目和最美妙的想法也需要宣传。

回答第一个问题是显而易见的——亚欧必须克服信息传播的赤字。这就需要汇集所有信的信息工具：传统的和新技术的。

“媒体站在了一个独特的地位，”钱洪山说，强调他认为媒体能以更高的水平提高亚洲和欧洲之间的对话。

据中国亚欧会议高官谢波华所述，这次对话是成功的。这将有助于亚欧会议，这将不得不对各种在未来的变化和和挑战，通过媒体克服语言和文化障碍，并加强其地位。

俄罗斯政治评论员Alexey Denisov说，媒体是增进各国之间的相互了解最简短、最简单的方法。

中国国际广播电台的副总编辑任谦解释说，各国可以利用媒体来促进和提高他们的自身，也可以用于欧洲和亚洲的共同身份。我们是一个大陆，这就是为什么我们合作起来没有问题。我们必须考虑如何使合作更有效。

第二个问题是媒体如何有助于推动亚欧思想的交流，由论坛的参与者做了回答，他们也给出了许多意见和建议。这些措施包括建立亚欧会议和媒体之间的定期对话，组织对有关新丝绸之路项目实施的信息作坊，发展媒体交流会，从事记者和大学生学新闻的国际交流项目，为新闻专业的学生开创亚欧奖学金，文化、艺术、体育代表团交流并传播他们的经验，加强在欧洲和亚洲的媒体、企业和学术界之间的联系，在每个亚欧首都举办亚欧会议活动，广播联合新闻报道，汇集亚洲和欧洲记者准备，交换新闻，建立一个共同的亚欧会议信息门户，发布亚欧出版物等其他众多措施。

欧盟对外事务部的首席顾问Michael Reiterer，非常开放和有情感地表达了会议的最重要的思想：“我们需要媒体的支持。我们要求媒体播放有关亚欧会议的消息。并用一种可理解的、可见的、明确的方式，宣传亚欧会议的历史、目标和计划。”

的、可见的、明确的方式，宣传亚欧会议的历史、目标和计划。”

这需要在乌兰巴托的亚欧会议周年纪念活动之前完成，之后将亚欧会议的活动、目标和未来计划的消息传播到全球社会。

在论坛会议最后，葡萄牙出版商协会主席Joao Maria Palmeiro回述到将那些乐观的想法变为现实，提醒通过促进这些一带一路项目来加强企业和媒体关系的做法非常必要，讲话发表在媒体和商业之间的对话的这一部分会议期间，并说了下面这关键的一句话：“先生们，不要忘记，媒体也是商业！”

可能不需要解释，关于这话的暗藏玄机。

## 解决人的战略

在整个论坛会议期间，大量注意力都集中在合作、联络以及提高公众意识和伙伴关系的目的上。

主旨发言人和讨论参与者一再强调，之前的亚欧会议战略更多导向为政府间平台，国家合作和业务关系，运用下面政府对政府（G2G）以及企业对企业（B2B）公式。很多注意力集中在机械和技术，但很少关注人及相互理解。该论坛强调，时间已经到了转向人民和他们的面容、关系、灵魂和心灵的时候。人到人（P2P），面对面（F2F），心脏对心脏（H2H）——这是亚欧会议应该怎样做的战略。

只有在媒体的帮助下，亚欧会议组织才将能够深入人心，提高影响力，树立信心并改善双方了解，以这种方式强化它的地位，媒体处在一个独特位置，最接近大众，希望传播新闻给他们的大众。即便是最好的项目和最美妙的想法也需要宣传。

*Zita Tallat-Kelpšaitė*

**EKO**  
FAIR LIMITED CO.



# logi trans

International  
Transport Logistics Exhibition

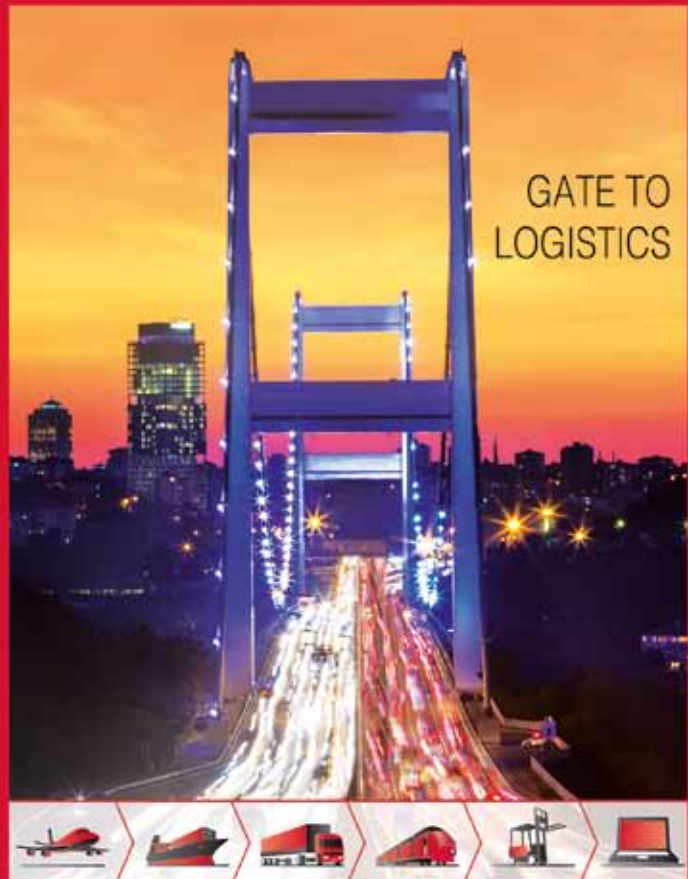
November 16-18, 2016  
Istanbul

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



Organized by EKO MMI Fair Limited Co.

THIS FAIR IS ORGANIZED UPON THE AUTHORIZATION OF THE UNION OF CHAMBERS AND COMMODITY EXCHANGES OF TURKEY, IN ACCORDANCE WITH LAW NUMBER 5174.



## DELIVERING WITH IMPACT FOR YOUR AUDIENCE

Clients have engaged Mark Millar as Speaker, Moderator, MC or Conference Chairman at more than 400 Events in 23 Countries.

**Knowledgeable | Professional | Memorable**

*"thought-provoking, inspiring and humorous"*

*"every event organiser's dream"*



**Mark Millar**  
speaking@markmillar.com  
Hong Kong  
+852 9468 5295  
www.markmillar.com



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

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

Follow us on:  
**LinkedIn**



# 14<sup>th</sup> ASEAN PORTS & SHIPPING

2016

THE LANDMARK BANGKOK, THAILAND  
THURSDAY 14 AND FRIDAY 15 JULY 2016

HOSTED BY



SPONSORED BY

navis

TT CLUB  
established expertise

BEKAERT  
better together

ISL  
APPROPRIATE

LIEBHERR



Schneider  
Electric

PHOENIX  
Terminal Solutions

ESCO



Hutchison Laemchabang Terminal Limited

KRANLIGN

DEMATIC

VAHLE

LCB CONTAINER TERMINAL 1 LTD.



EVERGREEN LINE

ptt



- Technical Site Visit • 70 International Exhibition Stands • 30 International Conference Speakers • 500 Conference Delegates
- Networking Welcome Dinner • Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies only GBP595
- Local Delegates Only THB16,800 • FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners (BCOs) •

## HIGHLIGHTED TOPICS

- Current and future prospects for containerisation in Thailand
- Adapting to economic and currency fluctuations in global maritime trade activities
- Developing efficient and effective logistics network in the ASEAN region
- Innovations in intermodal connectivity for ASEAN networks
- Logistics and transportation trends in the ASEAN region
- New port projects: Overcoming bottlenecks and development challenges
- Ports infrastructure investment and financing trends in Thailand and the ASEAN region
- Improving operational intelligence through technology
- Strategic and operational best practices in ports & container terminals: ASEAN case studies
- The role of ports in facilitating trade progression for emerging economies

## For more information or to Register

Tel. + 60 87 426 022 Fax. + 60 87 426 223 Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com) Website: [www.transportevents.com](http://www.transportevents.com) Follow us on: **LinkedIn**



# Are Declining Trade Volumes a Bump on the New Silk Road?

Author of “Global Supply Chain Ecosystems”, Mark Millar has been engaged as a Speaker, MC or Moderator at more than 400 corporate events and industry conferences in 23 countries.



Mark Millar

**For more than two millennia the ancient Silk Road served as the prime trade highway linking China and the Far East with the Middle East and into Europe.**

**Following centuries of neglect it was recently rediscovered, offering the potential of an alternative route to transport the massive amount of goods generated by the Chinese manufacturing machine destined for western European markets.**

**Back in 2011, the New Silk Road (NSR) Forum was formed in London, following a successful New Silk Road conference, and acts as a medium for all participants – including governments, institutions, corporations and professionals – to meet, discuss and understand the opportunities that the New Silk Road could provide.**

**Subsequently in 2013, Chinese President Xi Jinping introduced the Silk Road Economic Belt initiative in Kazakhstan in September and the 21st Century Maritime Silk Road initiative in Indonesia in October – now collectively known as One Belt One Road (OBOR) or more recently becoming just Belt and Road.**

**The potential advantages of these new Silk Road routes are substantial, including faster transit times compared with alternatives such as deep sea traffic, new multi-modal land-bridge linkages through direct road and rail connections, plus enhanced transport infrastructure that provides a much more integrated east-west supply chain ecosystem.**

## Asia-Europe trade flows have softened

However, in recent months the index that tracks freight movements among the countries along the New Silk Road has fallen to the lowest level since it was established. The Maritime Silk Road Freight Index was launched on a trial basis by the Shanghai Shipping Exchange in July 2015, with support from the Chinese President articulating that the index was intended to “enhance the transparency and influence of the market” by monitoring and measuring the flows of container imports and exports, dry bulk imports and tanker imports.

The index uses January 2015 as its base point, with a value of 100. The update released at the end of March 2016 shows that the index has gradually declined and overall has now fallen to 64.26 – a reduction of more than 35 % from the base rate of 100.

Some of this drastic fall reflects the significant impact that China’s economic slowdown has had on global shipping activity, with the country’s

exports during the first quarter of 2016 having declined by almost 10 % year on year, and imports down by almost 14 %. The 2016 slowdown in trade is not limited just to China – leading regional and global ports all saw reduced freight movements in early 2016. Singapore reported a 7.7 % drop in container movement in February, while both Shanghai and Hong Kong saw significant falls in traffic.

## Impact for the Silk Road initiatives?

So how seriously should we take the impact of reduced trade flows on these new Silk Road projects that have attracted vast global attention and huge investment, albeit largely driven by China?

At this early stage it would be unwise to read too much into what may well prove a comparatively short-term blip in economic growth, even if it lasts for a couple of years. Countries and companies who have the vision and resources to invest





in major infrastructure projects take a far longer-term view, often planning decades ahead.

China, more than most, has shown its readiness to take an ultra-long term perspective when investing, and their level of investment in *One Belt One Road* projects during the last couple of years has been mightily impressive, not to mention its commitment to the new Asian Infrastructure Investment Bank.

### Enduring strength through multi-lateral participation

When we consider the scale of participation in Silk Road trade and developments, this short-term impact of reduced trade flows on such a large scale long-term project becomes less of a concern.

Some thirty member countries from Turkey in the west to China in the east were involved in the London initiative that established the New Silk Road Forum.

Business and trade partners included the Mid-

dle East Association, the China-Britain Business Council, KPMG, UK India Business Council, PWC, Deloitte, Sumitomo Banking Corporation and the International Project Finance Association.

The Chinese Belt and Road initiative embraces more than 60 countries, representing a third of the world's total economy and more than half the global population.

Global giants such as Hewlett Packard, Apple and major car manufacturers have already shown their willingness to support and use the new road and rail routes because they can see the potential savings for their own international businesses.

### China's investment in New Silk Road Infrastructure projects is well underway

The first major project to be funded by the multibillion Silk Road Fund, that China established to make the *Belt and Road* initiative a reality, was unveiled by Chinese President Xi Jinping

during his visit to Pakistan in April 2015. The *Karot 720-MW Hydropower Project* is to begin construction by the end of 2016. Being constructed by a subsidiary of China Three Gorges Corp at an estimated cost of USD 1.64 billion, it was just one of the 51 agreements worth a total of USD 46 billion that were signed by China and Pakistan during the President's visit.

China has also won high-profile railway infrastructure contacts with both Laos and Indonesia, and officially signed another rail agreement with Thailand. Furthermore, after a thorough review of the contractual agreements, Sri Lanka's government have recently decided to allow a massive Chinese port development project to continue.

In February of this year, a new record in New Silk Road traffic flows was realised when the first train connecting China to Iran through the ancient Silk Road arrived in the Iranian capital of Tehran after traveling 10,399 kilometres (about 6,500 miles) in just 14 days! The freight train carrying 32 containers of commercial products originated from China's eastern province of Zhejiang and used existing rail links to go from China to Kazakhstan, then to Uzbekistan, then through Turkmenistan and thence on to the Iranian capital, Tehran.

China's *Belt and Road* initiative also includes the Maritime Silk Road, linking its own coastal ports to Europe through the South China Sea and the Indian Ocean in one route, and also connecting from China's coastal ports through the South China Sea to the South Pacific.

### Conclusion

Given the enormous potential economic advances the New Silk Road offers, the level of investment already committed and, perhaps just as important, the high-level and high-profile personal commitment from the President Xi Jinping, it will take more than a short-term drop in trade to divert the New Silk Road from its chosen route. It is without a doubt a project that is here for the long haul – and one that has the potential to transform both East-West trade and the lives and livelihoods of all those who live along its route. ■

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



# 正在下降的贸易量是新丝绸之路上的一个肿块吗？

“全球供应链生态系统”作者Mark Millar已经在23个国家的400多次企业活动和行业会议中受聘担任演讲者，司仪或主持人。



Mark Millar

在两千多年里，古丝绸之路曾担任连接中国和远东及中东之间的主要贸易大路并通往欧洲。

继几个世纪遭遇忽视以来，人们最近重新发现它，用来提供运输到西欧市场的潜力替代路线，这是为了运输中国制造机器所生产的数量巨大的商品。

早在2011年，新丝路(NSR)论坛成立于伦敦，随着新丝绸之路会议的成功，它作为所有参与者的媒介——包括政府、机构、企业 and 专业人士——为他们提供见面、讨论和理解新丝路的机遇。

随后在2013年，中国国家主席习近平九月在哈萨克斯坦主动介绍了丝绸之路经济带，在十月于印尼创办的21世纪海上丝绸之路活动——现在统称为一带一路(OBOR)或最近刚刚开始成为“带路”。

这些新丝绸之路路线存在巨大的潜在优势，包括如替代深海业务，通过直接的公路和铁路连接的新的多式陆桥联系，再加上它提供了更加综合的基础设施。提高交通能力，运输时间也缩短，形成东西向的供应链生态系统。

## 亚洲至欧洲航线流动已经软化

然而，在最近几个月，跟踪沿着新丝绸之路各国之间货物流动的指数已经下降到自它成立以来的最低水平。海上丝绸之路运价指数2015年7月由上海航运交易所试点基础上推出，中国国家主席支持阐明该指数旨在“提高市场的透明度和影响力”，通过监控和测量集装箱进口和出口流，干散货进口和油轮进口。

该指数采用2015年1月作为基准点，值为100。在2016年三月底发布的更新值中，表明该指数已经逐步下降，目前整体已经下降到64.26——从100基准率减少35%以上。

一些这方面急剧下降的状况反映了中国经济增速放缓对全球航运活动有显著的影响，与该国2016年第一季度出口同比已经下降了近10%，进口下降了近14%。2016年贸易放缓并不仅仅局限于中国——领先区域和全球所有港口在2016年年初都有所下降。新加坡货运的报道集装箱运输二月份跌幅在7.7%，上海和香港在交通方面都呈现出显著下跌。

## 丝绸之路活动有什么影响？

虽然主要是由中国驱动，但是这些项目已经引起广泛的全球关注和巨大投资，所以我们应该怎样认真对待这些新丝路项目流动贸易减少产生的影响？

在这个早期阶段，过度解读成什么可能被证明在经济增长的相对短期暂时现象将是不明智的，即使它持续了几年。拥有远见和投向重大基础设施项目

资源的国家和企业应采取长远的眼光来看，往往超前规划十年。

中国，相比大多数，表明了它准备投资时采取了一种超长期角度来看项目，他们过去几年中在一带一路项目的投资水平一直令人印象深刻，更何况还有它承诺的新亚洲基础设施投资银行。

## 通过多边参与的持久强度

当我们考虑丝绸之路贸易和发展的参与规模，贸易减少的这一短期影响在如此大规模的长期项目面前变得不那么令人担忧。

- 从在西面的土耳其到东面中国的这些30个会员国参与了在伦敦建立的新丝路论坛。

- 商业和贸易合作伙伴包括中东协会、中国英中贸易协会、毕马威会计师事务所、英国印度商业委员会、普华永道、德勤、住友银行和国际项目融资协会。

- 中国带路主动拥抱世界60多个国家，它们代表着三分之一的世界经济总量，以及超过全球的一半人口。

- 全球巨头如惠普、苹果和各大汽车制造商已经表示愿意支持并使用新的公路和铁路路线，因为他们可以看到为自己国际业务节约的潜在。

## 中国在新丝路基础设施项目的投资正在有条不紊地进行

第一个由数十亿丝路基金资助的主要项目，由中国国家主席习近平在2015年四月于巴基斯坦的访问中揭幕，这是由中国建立，使一带一路的开始成为现实。Karot 720兆瓦的水电项





目，在2016年年底开始建设，由中国三峡总公司的子公司以16.4亿美元，估计成本构成，它仅仅是中国主席访问期间，巴基斯坦51个被中国签订的总价值460亿美元的协议之一。

中国也赢得了备受瞩目的老挝和印尼铁路基建合同，并与泰国正式签署其他铁路协议。此外，合同协议进行彻底审查后，斯里兰卡政府最近决定允许一个庞大的中国港口发展项目继续。

今年二月，当通过古丝绸之路连接中国与伊朗的第一列火车，在短短14天内行驶10399公里（约6500英里）后到达伊朗首都德黑兰，这实现了抵达新丝路交通流的新纪录！货运列车运载32个集装箱的商业产品，起始于中国东部省份浙江，使用现有铁路连接从中国去哈萨克斯坦，再到乌兹别克斯坦，再通过土库曼斯坦，再去伊朗首都德黑兰。

中国一带一路举措还包括海上丝绸之路，通过中国南海和印度洋连接自己的沿海港口到欧洲形成一条航线，从中国沿海港口通过中国南海也连接到南太平洋。

## 结论

鉴于新丝绸之路提供了巨大的潜在的经济发展前景，已经承诺的投资，也许同样重要的层面是习近平高层次、高规格的个人承诺，短期贸易下降就改变新丝绸之路的路线选择的这种做法会带来更高的代价。这毫无疑问是潜力项目之一，是这里的将来——这有可能改变东西方这两个贸易体以及所有那些沿线居住者的生活和生计。

www.markmillar.com





## AB Lietuvos geležinkeliai (Lithuanian Railways) Will Provide Clients with More Transportation Options in Europe

In April Stasys Dailydka, the Director General of AB Lietuvos geležinkeliai, as well as Hans-Georg Werner, the Board Member and Director General for the Eastern region of DB Cargo AG, signed a cargo forwarding contract. This contract enables AB Lietuvos geležinkeliai to render railway cargo transportations, forwarding and logistics services in Bulgaria, Italy, the UK, Poland, the Netherlands, France, Romania, Switzerland, Hungary and Germany.

According to Mr Dailydka, the contract between AB Lietuvos geležinkeliai and DB Cargo AG is a historic step of integrating the company into the European railway transport network system. This will help to attract additional cargo for the Rail Baltica line, improve the use and efficiency of the advantages and capacities of Vilnius and Kaunas intermodal terminals that have recently started their operations, and develop railway transportation of semi-trailers in Europe and CIS countries.

“Having signed the contract with DB Cargo AG we may rest assured that the cargo of our clients

will be delivered on time and under the best of conditions. This contract strengthens the positions of AB Lietuvos geležinkeliai in cargo transportation market”, said Mr Dailydka.

DB Cargo AG (earlier known as DB Schenker Rail) is the largest operator of railway cargo transportations in Europe, has affiliates in a dozen of countries and an average annual turnover of more than 330 million tonnes of cargo. The rolling stock fleet of DB Cargo AG consists of more than one and a half thousand electric and more than a thousand diesel locomotives.

The contract with DB Cargo AG was signed

in Moscow during the international *TransRussia 2016* exhibition. The heads of the company have also discussed the possibilities with the leaders of Czech railways ČD Cargo and its subsidiary ČD Logistics, as well as PKP Cargo Connect, Rostock Port and others. At the meetings they talked about railway cargo transportation via Lithuania, connecting Klaipėda to European ports and further railway cargo transportations to China and back, in this way making the service cheaper and winning the price competition. Discussions also included bilateral and trilateral projects, as well as cooperation and development possibilities. ■

### 铁路



## AB Lietuvos geležinkeliai (立陶宛铁路) 会为客户在欧洲提供越来越多的交通选择

四月，立陶宛铁路总监Stasys Dailydka和DB Cargo AG东部地区总监及董事会成员Hans-Georg Werner签订了一项货运代理合同。该合同使AB Lietuvos geležinkeliai公司实施其铁路货物运输、代理和物流服务在下列地区：保加利亚、意大利、英国、波兰、荷兰、法国、罗马尼亚、瑞士、匈牙利和德国。

据Dailydka先生所述，AB Lietuvos geležinkeliai公司与DB Cargo AG公司之间的合同是该公司整合到欧洲铁路运输网络体系历史性的一步。这将有助于吸引波罗的海铁路线以外的货物，提高维尔纽斯和考纳斯联运码头优势和容量的使用和效率，他们最近开始了那些业



务，并在欧洲和独联体国家制定半拖车的铁路运输。

“与DB Cargo AG公司签署完合同，我们可以放心，我们客户的货物将在最好的条件下按时交付。这加强了AB Lietuvos geležinkeliai在货物运输市场中的位置”，Dailydka先生说。

DB Cargo AG公司（先前称为DB Schenker Rail公司）是欧洲最大的铁路货物运输运营商，在十几个国家有分支机构，平均年吞吐量超过3.3亿公吨货物。DB Cargo AG公司的滚装船队包括1500多辆电动机车以及1000多辆

内燃机车。

与DB Cargo AG公司的合同是于莫斯科举行的国际TransRussia 2016年展会期间签署。该公司的负责人还与捷克铁路ČD货物公司及其子公司ČD物流、PKP货运联络、罗斯托克港口和其他领导人讨论合作的可能性。在会议上，他们谈到过境立陶宛铁路货物运输，连接欧洲港口与克莱佩达，进一步通过铁路运输货物到中国再返回，并以这种方式降低服务价格，赢得价格上的竞争。讨论还包括双边和三边项目，以及合作发展的可能性。 ■

★ **Multipurpose**

38 specialized terminals

11,5%	34,2%	20,7%	22,2%	11,4%
Ru-Ru	Fertilizers	Oil products	Other products	Grain

★ **Port capacity**

Annual throughput	Capacity
38,5 mln. t.	65 mln. t.

★ **Deep-water**

Depth  
Fairways 14,5 m  
Entrance channel 15 m

100.000 DWT dry-carriers  
160.000 DWT tankers  
12000 TEU's container ships

# Klaipėda Port – all inclusive port

ICE-FREE FOR YOUR BUSINESS

★ **All maritime services**

Stevedoring	Ship building and repair	Warehousing
Forwarding Agency	Technical service	Logistics

★ **Transit hub:**

EU CIS

★ **Intermodal Hub**



**KLAIPĖDA  
STATE  
SEAPORT  
AUTHORITY**

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



# Past Meets Present at the International Fisherman's Day

The history of fishing in the Baltic Sea dates back to the Stone Age. Fishing and seafaring were traditional trades of the local people. Small fishing in the coastal waters developed into commercial fishing with large trawling vessels and modern fish finding technology.

In the days when the majority of the population in Klaipėda region earned their living by fishing, the city buzzed with fish markets and the smell of freshly caught and smoked fish drew the townsfolk and whetted their appetite. The Lithuanian Association of Coastal Commercial and Recreational Fishing seeks to revive and foster those traditions.

## The book *Mažosios Lietuvos žvejyba* (*Fishing in Lithuania Minor*) on the history of coastal fishing

In August 1923 Andrius Randomanskis (Randomonis), the inspector of the Department of Agriculture under the Ministry of Agriculture and Natural Resources of Lithuania was sent from Kaunas to visit Klaipėda region, which had just been joined to Lithuania. The aim of the trip was to assess and describe the state of fishing in Klaipėda region and its development possibilities.

As an official Mr Randomanskis looked far from a usual ministry bureaucrat. He was a truly

bright person of that time and a graduate of Saint-Petersburg University. In addition to the classic Greek and Latin languages, he also spoke Polish, German and Russian. He was a teacher at Kaunas gymnasium, gave lectures on fishery at the University of Agriculture, conducted the chemical composition analysis of the water in Meteliai and Plateliai lakes, and the assessment of the pisciculture opportunities. Mr Randomanskis also wrote two books and more than 40 educational articles.

This official person was appointed with the task to investigate and assess the state of fishing in Klaipėda region.

As soon as he got to Klaipėda the inspector did not waste any time. As he later wrote in his re-



Andrius  
Randomanskis





port, he visited all important and the most interesting places that were related to fishing in one or another way. He sailed the vessel *Klaipėdos savanoris*, talked to Klaipėda's Harbour Master Liudvikas Stulpinas, the officials of the region Henrich Borchert and Mr Nierung, also Jonas Birškus, the Director of fishing of the Regional Government of Klaipėda, and the secretary Mr Gvildys. He also met the fishing supervisors of Klaipėda County, Juodkrantė, Nida and the lower Nemunas, as well as the fish purchaser of Klaipėda region and even amber merchants. He received valuable information from other fishing experts as well. A. Rondonanskis prepared his report as soon as he returned to Kaunas.

The extracts from this report were published in the newspapers *Lietuvos žinios*, *Lietuva*, *Visa Lietuva* and *Klaipėdos žinios* in 1923 and 1924. The interest in A. Rondonanskis' insights induced the Department of Agriculture to allocate funds to have the report published as a separate book of 48 pages, called *Mažosios Lietuvos žvejyba (Fishing in Lithuania Minor)*, which was done in 1924. It was the first publication in Lithuanian language about sea and lagoon fish and fishery. According to the book, the port area was up to 6 m deep and was constantly dredged by 6 or 7 dredgers. The fishermen had to know the peculiarities of the bottom of the lagoon and the coastal area very well. The measurements of the depth and the setting of the bottom of the lagoon were done using a stick with a buttered end, while at the sea – a butter-smear stone hung on a cable and called a plummet. The measurers used to touch the stone that was just taken out of the water with their tongues and the imprints on the butter or the sand stuck to the stone used to give knowledge of the sediment of the seabed. The old fishermen of Šventoji used to brag of having already "licked a lot of the seabed".

In his work A. Rondonanskis attempted to classify the types of freshwater and seawater fish. The book lists 73 names of fish and their descriptions in Lithuanian and Prussian languages. The

first Fish Digest in Lithuanian language was published only ten years later (1934) by the effort of Professor Tadas Ivanauskas of the Faculty of Natural Sciences at Vytautas Magnus University.

A. Rondonanskis also described six types of fishing boats, listed the Lithuanian names for fishing nets and mentioned that they used to be acquired at the warehouses of the fishing society in Klaipėda's Vitė or Karaliaučius. The inspector's report also contains a strict accounting of the leased fishing areas, fishing time and prices.

Marine fishing was described as a promising branch of the fishing industry with a lot of development possibilities. The trade was started after 1870, upon the foundation of a subdivision of the German fishing union. Mr Ziese, a newcomer from Pomerania in 1882, used to sail to the open waters in his boat and engaged in the fishing trade. The local fishermen followed his example. Taking small ships to the sea sometimes used to end in a disaster, thus, Lithuanian Government and the Fishermen's Union modernized two motor boats *Memel* and *Köstlin*, which were adapted to working in the sea. The first real fishing vessels were later purchased in Denmark.

All fishermen had to follow strict rules regarding the location, time and tools of fishing. Infractions used to receive monetary fines and have their fish confiscated and given out to the poor. The fishermen could get training at the Fishing and Maritime evening school in Klaipėda.

The author of the book also noticed the fishermen's poor economic capacity and lack of awareness in business and competition coming from the neighbouring Latvia.\*

### Lithuanian Association of Coastal Commercial and Recreational Fishing cherishes fishing traditions

Almost a century after these notes were made, the ships and fishing technology have undergone

significant changes, but such things as battling for fishing areas, capacities, competition, unauthorized fishing, fish protection, recreation and fostering sustainable environment remain important to this day.

Modern fishermen united into the Association of Coastal Commercial and Recreational Fishing and put much and purposeful effort in solving these matters, without forgetting the fishing traditions and customs, which constitute the heritage of Klaipėda region.

Encouraged and supported by Klaipėda Municipality, the Association of Coastal Commercial and Recreational Fishing revived the former popular International Fisherman's Day. The world celebrates this day on 27 June, as it was decided at the World Conference on Fisheries Management and Development, which took place in Rome in 1984.

Last year the Fisherman's Day, which received much support from the citizens and guests of Klaipėda, was included into the three-year events plan for 2015–2017.

This year the event taking place on 24–26 June in Klaipėda will focus on the fishing sector, uniting all coastal fishermen.

The visitors will be able to relish all kinds of fresh fish, various educational events about fishermen, the fish and the sea, visit fishing vessels, enjoy concerts, songs, poetry and fun games. Those who did not return from the sea will be honoured too. And the most inventive ones will be able to express their imagination at the theatrical carnival.

### Develop Your Land civil initiative

Mindaugas Rimeikis, the Chairman of the Association of Coastal Commercial and Recreational Fishing, hopes that the event will unite the people of Klaipėda region and encourage Lithuanian fishermen, businessmen and craftsmen to join the *Develop Your Land* civil initiative.

"The purpose of this initiative is to attract people's attention to local production and everything that we grow and produce by ourselves. By consuming local products we help to develop them, thus in a sense becoming their developers too. At the same time we take part in a large ecosystem, which unites its members with multidimensional – economic, social and cultural – links. Therefore, we develop not only our products – we also help to grow our communities, local economy, upholders of traditions and healthy children. In other words – develop our land." says Mindaugas Rimeikis, inviting Lithuanians and the guests of our country to come to the Fisherman's Day celebration and see, hear, sail, explore, taste, assess and become the interwar inspectors, telling other people about the state of fishing in Klaipėda region and its development possibilities.

\* The article is based on the information prepared by Egidijus Bacevičius about Andrius Rondonanskis' book *Mažosios Lietuvos žvejyba (Fishing in Lithuania Minor)*. The photos come from the archives of E. Bacevičius, V. Matutis and the magazine *JŪRA MOPE SEA*. ■



# 过去与现在于国际渔人日相见

波罗的海的捕捞历史可以追溯到石器时代。渔业和航海是居住在波罗的海周围人民的传统行业。在沿海水域的小型捕鱼发展成了拥有大型拖网渔船和现代化鱼群探测技术的商业捕鱼。

在那些日子里大多数克莱佩达地区的人们以捕鱼为生，城市喧嚣的鱼市里是新鲜和熏制的鱼味，吸引着人们吊起他们的胃口。沿海商业和休闲捕鱼的立陶宛协会旨在复兴和促进这些传统。

## Mažosios Lietuvos žvejyba (《在立陶宛的小型捕鱼》) 这本书讲述了沿海捕鱼的历史

1923年8月，立陶宛农业和自然资源部下属农业部门的督察Andrius Randomanskis (Randomonis)，从考纳斯被派遣到克莱佩达地区参观，其刚刚加入到立陶宛。此行的目的是评估和描述克莱佩达地区及其发展捕鱼状态的可能性。

作为官员Randomanskis先生看起来与官僚相去甚远。他真是那个时代里一个真正光明的人，是圣彼得堡大学的毕业生。除了会讲经典的希腊文和拉丁文，他还会讲波兰语、德语和俄语。他在考纳斯体育馆当老师，给农业大学进行渔业授课，指导Meteliai和Plateliai湖泊水的化学成分分析，以及养鱼机会的评估。Randomanskis先生还写了两本书和40多篇教育文献。

这位官员被任命来为克莱佩达地区捕鱼的状态做出调查和评估。

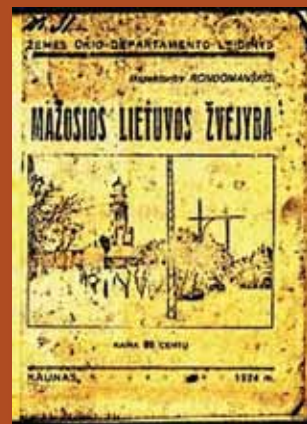
当他到了克莱佩达，这位检查员没有浪费任何时间。正如他后来在他的报告中写道，他参观了所有重要的，而且是与渔业相关的一种或另一种方式的最有趣的地方。他航行的船

叫做Klaipėdos savanoris，跟克莱佩达海港主Liudvikas Stulpinas、地区官员Henrich Borchert和Nierung先生、克莱佩达地区政府渔业处处长Jonas Birškus和秘书Gvildys先生交谈。他还会见了克莱佩达县的渔业监管Juodkrantė, Nida和Nemunas，以及克莱佩达地区的渔业采购，甚至琥珀商人。他也从其他钓鱼专家那里收到有价

值的信息。A. Randomanskis一回到考纳斯就编写了报告。

从这份报告的提炼稿于1923年和1924年被刊登在报纸Lietuvos žinios, Lietuva, Visa Lietuva和Klaipėdos žinios上，A. Randomanskis的观点引起了人们的兴趣并被引荐到农业部来使用基金以便将报告做成了一本独立的48页书籍出版，书名为Mažosios Lietuvos žvejyba，完成于1924年。这是首次以立陶宛语出版的关于海洋、泻湖鱼和渔业的书籍。据该书所述，港口区域深达6米，并不断由6或7艘挖泥船疏浚。渔民必须非常好地了解泻湖底部和沿海地区的特殊性。深度测量和泻湖底部设置是用一根有黄油底的棍子完成，而海中是——一个涂了黄油的石头挂在电缆上被称为铅锤。该测量器用来接触石头，从水中取出来，用在黄油上或沙子上的接触器和印迹来给海底沉积物的石沙做认知标记。老渔民Šventoji炫耀自己已经是“舔了大量的海底”。

在A. Randomanskis的作品中，他试图分类各类淡水和海水鱼。书中用立





陶宛文和普鲁士文列举及描述了73种鱼名。第一本立陶宛文的鱼类文摘在维尔陶塔斯·马格努斯大学的自然科学系教员、教授Tadas Ivanauskas 的努力下于10年后（1934年）出版。

A. Randomanskis还介绍了六种类型的渔船，用立陶宛文列出渔业网络并提到他们所使用的位于Klaipėda's Vītė和Karaliaučius地区的捕鱼社团仓库被收购。该检察官报告还包含了出租垂钓区，捕鱼时间并对价格进行严格核算。

海洋捕鱼业被形容为在捕鱼业有很多发展可能性中的一个有前途的分支。贸易在1870年以后开始，建立在德国的渔业工会细分的基础上。Ziese先生，1882年来自于波美拉尼亚的新人，习惯于在开阔水域航行他的小船，从事渔业贸易。当地渔民，随后以他为榜样。小型船舶在灾难中有时沉没于大海，因此，立陶宛政府和渔民联盟采用了2艘现代化的摩托艇，Memel 和Köstlin，以便适应海上工作。第一次真正的渔船后来于丹麦购买。

所有渔民必须遵循有关地点、时间

和捕鱼工具的严格规定。触犯规定者会承担货币罚款，并会导致他们的鱼被没收，送给穷人。渔民可以在克莱佩达渔业和海事夜校接受培训。

这本书的作者也注意到了渔民糟糕的经济能力、缺乏商业觉悟以及对来自邻国拉脱维亚的竞争意识不足。\*

## 立陶宛沿海商业和休闲渔业协会珍视捕鱼传统

这些笔记作了近一个世纪以后，船舶和渔业技术都发生了显著变化，但争夺渔业区、能力、竞争、未经许可捕鱼、鱼的保护、娱乐和促进可持续环境这样的事情，到今天依然重要。

现代渔民联合成沿海商业和休闲渔业协会，并把很多有目的的努力，用在解决这些问题上，没有忘记捕鱼的传统和习俗，构成克莱佩达地区的遗产。

在克莱佩达市的鼓励下，滨海商业和休闲渔业协会恢复以前流行的国际渔人日。世界庆祝6月27日这一天，决定

于1984年在罗马举办世界渔业管理和发展会议。

去年渔人日得到了来自克莱佩达公民和游客的众多支持，并被纳入2015 - 2017年三年活动计划列表。

今年的活动于6月24-26日在克莱佩达举行，将聚焦在渔业部门，团结一切沿海渔民。

参观者将能品尝各种新鲜的鱼，各种关于渔民的教育活动，鱼和海洋、参观渔船、欣赏音乐会、歌曲、诗歌以及有趣的游戏。那些没有从海上归来的人也会得到赞誉。且最具创意的人将能够在戏剧狂欢中来表达他们的想象力。

## 发展你的土地民事行动

滨海商业及休闲渔业协会主席Mindaugas Rimeikis希望该活动将团结克莱佩达地区的人民，并鼓励立陶宛渔民、商人和工匠投身发展你的土地民事行动。

“这一举措的目的是为了吸引人们的眼球到当地生产和由我们自己生产的一切的成长上面。通过消费本地产品，我们帮助他们发展。以这种方式，我们也仿佛成为了这些产品的开发者。与此同时，我们需要一个大的生态系统，它联合其成员的多维经济，社会和文化的一部分——是一种联系。因此，我们不仅是发展我们的产品——我们也帮助发展我们的社区，当地的经济，是传统和健康儿童的支持者。换句话说——开发我们的土地。”Mindaugas Rimeikis说，邀请立陶宛和我们国家的客人前来渔人日参加庆祝活动，看、听、航行、探索、品味、评估并成为两次战争之间的督察，告诉其他的人们克莱佩达地区捕鱼业的状态及其发展的可能性。

\*本文基于Egidijus Bacevičius所准备的《Mažosios Lietuvos žvejyba》一书，作者Andrius Randomanskis。这些照片收集来自 E. Bacevičius, V. Matutis和杂志《海》。





## The Exhibition Felt a Shortage of Cargo Owners

In April Crocus Expo exhibition pavilions hosted TransRussia – the largest exhibition of transport-logistics services and technology. We talked to the participants and guests of the exhibition about the changes the participants noticed compared to previous years and the impressions the exhibition made to the visitors.

### TransRussia 2016 in the eyes of the participants

Absolutely all of them noticed that the number of companies participating at TransRussia decreased. It is difficult to say if this has increased the quality. On one hand, competitive conditions in transport logistics market and currently complicated economic situation make it difficult for some companies to allocate funds for a stand at the exhibition. However, participating at the exhibition equals making a strong marketing step, which demonstrates the partners and competitors that a specific company feels confident about its activity and can spend some budget on the exhibition.

The participants of the exhibition included transport companies, infrastructure objects such as ports, airports, cargo terminals and warehousing complexes, also different service providers, such as insurance companies or IT logistics software providers.

Unfortunately, cargo owners were not so active in visiting the exhibition. "TransRussia did not justify the resources invested," commented Jevgenyi Apasov, the head of the Agency of Smart Logistics Solutions, Saint-Petersburg. "Compared to Transport Logistics in Munich or SITL Europe in Paris the Russian

event was an exhibition of the representatives of the infrastructure without real cargo owners."

This view was shared by Andrei Smirnov, the head of the Agency of Customs Logistics, a member of the ACEX alliance in Samara: "I visited all of the exhibitors in the first two hours and did not find anything new in terms of professional links. This exhibition is a costly part of our company, because we find clients at specialized events of the branch, and TransRussia is first of all a way to reduce the cost price."

All participants unanimously agreed that attracting more cargo owners would be a good incentive to participate at the TransRussia exhibition next time. Especially now, with lobbied import substitution and Russian producers unable to find markets and optimal methods of delivery.

"This year the exhibition focused a lot of attention on railway transportations, oriented towards China and Western Europe," said Andrei Tokarev, the Director for technical development at the RTC Logistics. "However, Western Europe is not a very popular destination and the carriers are doing their best not to lose this market, making concessions and lowering rates. Consequently, little attention was paid to internal road transportations – the area, which is currently under active development."

Egidijus Priovelis, representing the Lithuanian company Ingstad, which is a member of the ACEX alliance, noted greater activity on the part of the exhibitors, at the same time drawing attention to the fact that top-management of various companies do not come to the exhibition, usually sending their sales managers instead and thus very often partners are unable to get full information due to the lack of competence of the employees.

"The exhibition was more focused on the Russian market, a lot of companies offered local services," said Igor Mikhailov, the General Manager for the US company MIG Express. "Despite the fact that cargo turnover between



the USA and Russia made about 3 % of the total US turnover in the best years, participating at TransRussia was useful because we felt some interest in our company and the number of companies representing US cargo carriers was very little. TransRussia provides an opportunity to test the waters, explore the market and trace the main trends."

According to the participants of the exhibition, the main point of participating is first of all the opportunity to be in the right place at the right time in order to provide information about their services to prospective clients.

For example, Taras Shelest, the Manager of FEA company Bereg, explained the motivation behind his company's participation at the exhibition: "Tightening requirements for customs clearance make people look for alternative methods and solutions to optimize customs costs and that's why we are here."

"We represent the Far East which presently is considered as a promising destination," says Alexander Leonov, the Director General of LD Logistics. "We decided to take part at TransRussia during a crisis and immediately understood that it was a good choice, because clients were looking for new ways of delivery. Our company was interesting to a number of visitors and we had a lot of negotiations."

Nikita Kovalevsky, the head of the Optima Freight company, which is a member of the ACEX alliance in Finland, also appreciated the quality of the event. "This year we, as a 3PL operator, offered a new "pick'n pack" service. One more pleasant aspect of our participation at the event was the format of the joint stand of the ACEX alliance, which allowed to reduce participation costs."

"The format of the participation at the exhibition in a joint stand is very common in Europe," said Ina Vysotskaya, the Marketing Director of ACEX alliance. "The advantages of participation lie not only in reducing the costs of our co-exhibitors, but also in the opportunity to offer the visitors a wider range of services in one place. Such presentation of companies is unusual in Russia. But we did it. This year our stand represented 12 companies, both Russian and foreign, which included the members of the Alliance from the USA, Finland, Germany, Estonia and Lithuania – each of them had their own strong sides in their field."

In conclusion, most of the participants at the largest Russian transport exhibition agreed that participation is necessary, but in order to raise more interest in the exhibition, it is essential to attract more participants – not only transportation service providers, but also cargo owners, as demand creates the supply.

*Press-service of ACEX alliance*







LIEPOS / JULY / 29-31  
**JŪROS ŠVENTĖ / SEA FESTIVAL**

ATOSTOGOS RIVJEROJE /  
 HOLIDAYS IN RIVIERA  
 KLAIPĖDA



[WWW.SEAFESTIVAL.LT](http://WWW.SEAFESTIVAL.LT)

Photography Vaidim Paaij

ORGANIZATORIUS



PARTNERIAI



SPONSORAI



INFORMACIJOS ŠALTINIAI



SAVYBŲ VADINIMAI



KLAIPĖDOS ENERGIJA



PROJEKTA PARTNERIS



# ODESSA 2016



## INTERNATIONAL BLACK SEA TRANSPORT FORUM

**19-21** OCTOBER **2016**  
ODESSA, MARINE TERMINAL

THE 13<sup>th</sup> INTERNATIONAL EXHIBITION-SYMPIOSIUM ON SHIPPING, SHIPBUILDING  
AND PORTS DEVELOPMENT



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

supported by:



«MediaCompass Ukraine»  
15 Zhukovskogo str., Odessa, Ukraine, 65026  
tel./fax: + 38[0482] 355-999  
e-mail: [odessa@mku.com.ua](mailto:odessa@mku.com.ua)





## Eurasia Cargo Meet Celebrated the First Event in Russia

On 21–23 April 70 representatives of international transport companies from different countries of the world gathered to Moscow for a three-day event to conduct face-to-face business meetings, discuss the prospects of the Russian market, find direct partners, as well as develop new projects and supply chains with Russia.

The event was organised by the First Russian Logistics Alliance ACEX (Associated Cargo Experts) and CLN (Combined Logistics Network).

Cargo Meet summits take place several times a year on different continents – Africa Cargo Meet, Asia Cargo Meet, America Cargo Meet, Latin Cargo Meet and Middle Cargo Meet. This year the summit took place on the Eurasian continent for the first time. Russia was chosen as the first country for a meeting of the largest European companies and the representatives from other countries.

Eurasia Cargo Meet offered its participants an opportunity to get acquainted with the Russian, CIS and Eastern European transport logistics market. The heads of logistics companies from China, Iran, India, UAE, USA, Germany, Colombia, Malaysia, Maldives, Estonia, Lithuania, Latvia, Finland, Taiwan and other countries conducted meetings with the members of ACEX alliance coming from the key regions of Russia.

The ACEX Russian logistics alliance organised the event in Moscow within the framework of the annual international logistics conference. The members of the alliance from Saint Petersburg, Moscow, Novorossiysk, Rostov-on-Don, Yekaterinburg, Samara and other regions had an opportunity to get acquainted with the worldwide logistics market in one place and at the same time.

The summit attracted the interest of the representatives from the Emelyanovo Airport in Krasnoyarsk, as well as from Airfrance/KLM airlines, who also attended face-to-face meetings.

All participants had their own tasks and objectives and the summit contributed to their realization.

“We were interested in Russian partners who could help us to process cargo deliveries by sea,” commented the Chief executive for Azuma Shipping Sdn Bhd, Malaysia. “At present we get inquiries for transport opportunities from Malaysia to Russia and want to establish a regular cooperation, as cooperation between our countries is also developing.”

In spite of the fact that the main volume of transportation of the ACEX Japanese partner Hankyu Hanshin Express accounts for China, Oriental countries and the USA, their office in Moscow focuses on exports to Russia. “We export seeds to Rostov-on-Don, as well as spare parts for vehicles to Moscow and Saint Petersburg,” says Koji Sugimura, the Head of the representative office in Russia, “That is why the meeting with the company from Novorossiysk was of great use for us.”

The developing trade relations between Russia and Vietnam were confirmed by Tran Huy Hien, the President of DACO Logistics, Vietnam. “Exports to Russia are increasing in terms of such products as mobile phones, computers and their spare parts,” commented Tran Huy Hien. “As for the imports to Vietnam, Russia supplies us with such products as food stuff, milk, equipment and spare parts.”

The summit was also visited by the companies which have never worked with the Russian forwarders before and are interested in the development of the Russian logistics market.

Mauricio Merchan, the Commercial Director for Seracomex Ltda., Mexico, visited Russia for the first time with no experience in organising transportations with Russia whatsoever. Nevertheless, the meeting was of great use in terms of getting familiar with a new market and the presence of Optima Freight, the member of ACEX alliance in Finland.



Julia Nikiforova, the Business development manager for Optima Freight, shared her impressions: “We met new agents from Colombia, Iran and Mexico. They were searching for partners from Finland and they are ready to cooperate with our company.”

Alberto de la Luz Hernandez, the Commercial Director for Geomarine, Mexico, came to the summit to find new partners. He told that Mexico’s main partner is Germany, which supplies Mexico with medical and pharmaceutical products. That is why the most important meeting for his company was the negotiations with Quick Cargo Service, Germany. The Mexican company was also interested in negotiations with the Russian partners. According to Alberto de la Luz Hernandez, one of the priority directions of trade between Russia and Mexico is spare parts for helicopters supplied from Russia for the country’s defence-related needs.

After the abolition of embargo, implemented by the USA, the Iranian market of logistics services started to develop. Farzad Saffarzadeh, the President of Farasoobar, Iran, commented on his presence at the summit: “Due to the changes in political situation, the market of Iran has started to gain momentum very rapidly. An advantageous geographical location makes Iran a transit country which allows to decrease delivery terms by up to 10–11 days. 60–70 % of cargo is delivered to the CIS countries with less than 5 % (airfreight and road transportations) accounted for Russia. Because of sanctions the volume of deliveries of fruit and vegetables from Iran is increasing.”

As under current economic conditions the cargo turnover between Russia and China is growing, Chinese companies could not but participate at the summit. Nevertheless, the Chinese participants have noticed reduced volumes because of a decrease of the Russian purchasing power, caused by a sharp increase in the exchange rate of the dollar.

All participants of the summit registered a general tendency of decreasing transportation volumes worldwide, caused by the economic crisis. However, these difficulties make companies move towards new developing markets.

All participants of the Eurasian summit found their own interest in the development of the Russian market of foreign transportations and new transport corridors.

The companies from the UAE focused on the growth of external turnover with Russia because of sanctions with other countries. The Chinese companies are interested in Russian goods exports to China, which has greatly increased last year. The participants from India were interested in the promotion of a new modern IT system for the Russian market, necessary for the daily work of forwarders and transport companies. The companies from Malaysia and Vietnam expressed their desire to join the Russian international logistics alliance and provide logistics services for its members in Russian regions.

In conclusion to the opinions of the foreign participants, the organizers of Eurasia Cargo Meet – Miroslav Zolotarev (ACEX Alliance, Russia) and Christian Raeuber (CLN) – agree that Russia still remains a prospect market for international companies.

The next Eurasian summit will be held in 2017 during the Transport Logistics exhibition in Munich. Moreover, the organizers may choose one of the Russian cities for Eurasia Cargo Meet 2018 on the threshold of the upcoming World Football Championship. ■

ACEX press service



## 发觉展览缺乏货主

**在四月里Crocus展览馆举办Transrussia展览会——这是最大的运输-物流服务和技術展。我们跟与会者和来宾聊到了与往年相比的，他们注意到了的有关展览的变化，以及展览会给来访者的印象。**

### 参与者的眼中的Transrussia 2016

当然所有的人都注意到，参展Transrussia展览会的企业数量减少。这很难说，如果质量方面有所增加。一方面，运输物流市场的竞争状况和目前复杂的经济形势很难让一些公司投入专项资金用于在展览的展位。然而，参加展览等于做出一个强大的营销步骤，花费一些预算的展览，这是一个公司可以向合作伙伴和竞争对手表明自信的一个特定的活动。

展览的参与者包括运输公司，基础设施实体，如港口、机场、货站和仓储综合设施，也有不同的服务提供商，如保险公司或IT物流软件供应商。

**来自26个国家超过300家企业和13214位专业人士到现场参观，参加了Transrussia 2016年展览会。**

不幸的是，货主没有在如此活跃地逛展。“Transrussia展览会没有证明其资源投入，”圣彼得堡智能物流解决方案的机构的负责人Jevgenyi Apasov评论到。“比起在慕尼黑的运输物流展览会或在法国巴黎的SITL欧洲展，俄罗斯的活动是关于基础设施，并没有真正的货主代表参与展览。”

这一观点得到了ACEX联盟在萨马拉成员，海关物流机构负责人Andrei Smirnov的分享：“我在一开始的两个小时对所有展商进行了参观，没有在专业联系方面发现任何新点。本次展览是我们公司的一个昂贵部分，因为我们在分支的专业活动中寻找客户，Transrussia展览会作为首选方式以降低价格成本。”

所有与会者一致认为，吸引更多的货主对于他们参加下一届Transrussia展览会将产生一种很好的激励作用。特别



是现在，与游说进口替代者在一起俄罗斯生产商无法找到市场和交付的最佳方法。

“今年展会大量集中关注铁路运输，主要面对中国和西欧市场，”RTC物流技术开发处长Andrei Tokarev说。“不过，西欧不是一个非常热门的目的地，运营商正在尽他们的努力，通过让步和降低利润以便不要失去这个市场。因此，很少有对于内部道路交通的关注——在这方面，目前还正在积极开发中。”

ACEX联盟的成员Ingstad立陶宛公司的代表Egidijus Priovelis说，注意到参展商举办着更加大型的活动，同时请注意一个事实，即各公司的高级管理层没有前来参展，经常是派销售经理代替参展，因此由于员工缺乏能力，合作伙伴经常无法得到充分的信息。

“该展览更专注在俄罗斯市场上，有很多公司提供当地服务，”美国MIG快递公司总经理Igor Mikhailov表示。“尽管美国和俄罗斯之间的货物吞吐量在美国最好的年份占总吞吐量的3%左右，参与Transrussia展览会也是十分有益，因为我们觉得这对我们公司有益，并且代表美国的货运航空公司数量非常少。Transrussia展览会提供了一个试水机会，开拓市场并追寻主要趋势。”

据展览参与者所述，参与的重点首先是有机会在合适的时间合适的地点，提供给他们有关的潜在客户服务的信息。

例如FEA公司贝拉格州的负责人Taras Shelest就解释了他公司参展的目的：“加大要求力度，使人们寻找替代方法和解决方案来优化报关费用，这就是我们在这里的目的。”

“我们代表着远东，其目前被认为是一个有希望的目标，”LD物流总监Alexander Leonov说。“我们决定在经济危机期间参加Transrussia展览，且很快意识到这是一个不错的选择，因为客户正在寻找交付的新方法。我们公司吸引了一些观众的兴趣，我们进行了很多的谈判。芬兰联盟成员Optima 货运公司的领导Nikita Kovalevsky也赞赏了此次活动的质量。

“今年，我们作为第三方物流运营商，提供了一个新的“打包”服务。我们在参与展会形式上采取了一个更愉快的方式，加入了ACEX联盟展团，这样联合展台的形式降低了参与的成本。”

“在展会上采取联合展台的形式在欧洲非常普遍，”ACEX联盟的营销总监Ina Vysotskaya说。“参与的好处不仅在于降低我们联合参展商的成本，而且还能够为客户在一个区域内提供更广泛的服务。这种公司展示方式在俄罗斯不同寻常。但是我们做到了。今年我们的展台有12家俄罗斯和国外的企业代表，其中包括联盟来自美国、芬兰、德国、爱沙尼亚和立陶宛的成员——他们每个人都在各自的领域有着自己的强烈优势。”

总之，大多数与会者就俄罗斯这场最大的运输展，认为参与是必要的，但为了提高展会收益，有必要吸引更多的参与者——不仅是运输服务供应商，还有货主，因为需求创造供给。

ACEX联盟新闻服务





## OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

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

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

I. Documents translation(文件翻译)

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

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

IV. Chinese/English E-Media (中英文电子媒体)

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

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



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

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

ALL WAYS.  
THE RIGHT PLACE.

BOOK YOUR STAND NOW!



**JUNE 14 – 16, 2016**

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

SHANGHAI NEW INTERNATIONAL EXPO CENTRE

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



**transport  
logistic**china

**CONNECTING BUSINESS**



## 欧亚货物峰会在俄罗斯庆祝第一次活动

在4月21日至23日,70名来自世界不同国家的代表在莫斯科齐聚一堂,举办一场为期三天的国际运输面对面商务会议活动,面对俄罗斯市场的前景进行面对面的讨论,找到直接合作伙伴,以及与俄罗斯一起开发的新项目和供应链。

这次活动是由俄罗斯首个物流联盟ACEX(相关货物专家)和CLN(综合物流网络)举办。

货物峰会一年在不同的大洲举办几次——非洲货物峰会,亚洲货运峰会,美国货物峰会,拉丁货物峰会和中东货物峰会。今年峰会首次选择了欧亚大陆的地方。俄罗斯被选为第一个国家,来迎接欧洲最大公司和来自其他国家代表们的聚会。

欧亚货物峰会提供机会,满足其参与者结识俄罗斯、独联体和东欧运输物流市场的愿望。来自中国、伊朗、印度、阿联酋、美国、德国、IQ哥伦比亚、马来西亚、马尔代夫、爱沙尼亚、立陶宛、拉脱维亚、芬兰、中国台湾等国家和地区的物流公司,会见了来自ACEX联盟的成员,这些成员来自俄罗斯重点区域。

该ACEX俄罗斯物流联盟在国际物流会议的框架内,于莫斯科一年一度举办活动。来自圣彼得堡、莫斯科、新罗西斯克、顿河畔罗斯托夫、叶卡捷琳堡、萨马拉等地区联盟的成员有机会在一个地方,并在同一时间来熟悉全球物流市场。

本次峰会吸引了来自EMELYANOVO机场在克拉斯诺亚尔斯克的代表的兴趣,以及法航/荷航航空公司,他们也出席了面对面的会议。

所有的参与者都有自己的任务和目标,本次峰会促成了它们的实现。

“我们有兴趣在俄罗斯寻找合作伙伴,他们可以帮助我们通过海运来处理货物的交付,”东航运输私人有限公司马来西亚区行政长官这样评论。“目前我们从得到运输机会询问,是从马来西亚到俄罗斯,并希望建立一个定期的合作,我们两国之间的合作也在发展。”

尽管该ACEX日本合作伙伴Hankyū Hanshin快递主要负责中国东方国家和美国的运输业务,其在莫斯科的办公室侧重于向俄罗斯出口这已经是一个事实。“我们向顿河畔罗斯托夫、莫斯科和圣彼得堡出口种子以及车辆备件。”俄罗斯代表处的负责人Koji Sugimura说,“这也是为什么与来自新罗西斯克公司的会面对我们来说很有用处。”

俄罗斯和越南之间的贸易关系发展是由越南DACO物流总裁Tran Huy Hien证实。“出口到俄罗斯的产品,像手机、电脑及其零配件方面也不断增加,”Tran Huy Hien评论。“至于进口越南,俄罗斯给我们提供了如下产品,食品、牛奶、设备及零部件。”

这次峰会也得到了从未与俄罗斯代理商工作过的公司的参与,他们有兴趣在俄罗斯物流市场发展。

墨西哥SERACOMEX LTDA商务总监Mauricio Merchan,访问了俄罗斯,第一次在俄罗斯举办交通活动没有经验。尽管如此,这次会议在使用条款来熟悉新市场以及展现ACEX联盟的芬兰成员OPTIMA货运公司方面表现出色。

OPTIMA货运公司业务发展经理JULIA NIKIFOROVA,分享了她的印象:“我们会见了来自哥伦比亚、伊朗和墨西哥的新代理商。他们正在寻找来自芬兰的合作伙伴,他们准备与我公司合作。”

墨西哥GEOMARINE公司的商业总监ALBERTO DE LA LUZ HERNANDEZ,来到峰会寻找新的合作伙伴。他告诉记



者,墨西哥的主要合作伙伴是德国,为墨西哥供应医药产品。这就是为什么他的公司最重要的会面是与德国快速货运服务公司的谈判。墨西哥公司也有意与俄罗斯的合作伙伴进行谈判。据ALBERTO DE LA LUZ HERNANDEZ所述,与俄罗斯和墨西哥贸易的优先方向之一,是从俄罗斯供应与国家国防相关的直升机零配件需求。

美国实施取消禁运后,伊朗市场的物流服务开始发展。FARASOOBAR伊朗总裁Farzad Saffarzadeh在他出席峰会的时候这样评论:“由于政治局势的变化,伊朗市场已经开始呈现十分迅速的增长势头。由于拥有一个优越的地理位置,使得伊朗成为过境国,它允许将交货期限缩短至10-11天。60-70%的货物被输送到独联体国家,小于5%(空运和公路运输)到俄罗斯。由于制裁,来自伊朗的水果和蔬菜交货的数量正在增加。”

由于目前的经济条件下,俄罗斯和中国之间的货物周转量增长,中国的企业还是参加了峰会。尽管如此,已经注意到中国的参与者减少,因为俄罗斯的购买力的下降,造成了美元汇率急剧上升。

本次峰会的所有参加者记录了由于经济危机造成的全球运输量减少的总体趋势。然而,这些困难使公司迈向新的发展中市场。

欧亚首脑会议的所有参与者都发现了自己的兴趣,在俄罗斯市场发展国外运输和新的运输走廊方面。

来自阿联酋的企业集中与俄罗斯对外销售收入的经济增长,是因为与其他国家的制裁。而中国企业有兴趣把俄罗斯商品出口到中国,去年大大增加。来自印度的参加者有志于推广一个新的针对俄罗斯市场的现代化IT系统,这对于代理和运输公司的日常工作很有必要。来自马来西亚和越南的企业表示希望加入俄罗斯国际物流联盟,并为其在俄罗斯地区的成员提供物流服务。

总之,根据外国参与者,欧亚货物峰会主办方——Miroslav Zolotarev(俄罗斯ACEX联盟)和Christian Raeuber(CLN)的意见——同意俄罗斯仍然是一个国际公司的潜在市场。

下一届欧亚货物峰会将在2017年慕尼黑运输物流展期间举行。此外,在世界足球锦标赛即将到来之际,主办方可能会选择一个俄罗斯城市来举办2018年欧亚货物峰会。 ■

ACEX新闻服务





# IN PERSON WITH CHINA (6)

Zita Tallat-Kelpšaitė

## A city of flowers and the beginning of the maritime Silk Road (1)

### Breakfast not at Tiffany's

Last time we closed the diary of my personal relationship with China in the magazine's sixth edition of 2015, having said good-bye to Gansu province, the Yellow river, also known as the cradle of civilization, and one of the world's largest supercities – Shanghai.

This time the generous fate in the form of an invitation from the Ministry of Foreign Affairs of China brought me to another wonderful China's source of life – the Pearl River and the city of Guangzhou, the capital of Guangdong province, established in the river delta.

It took me 11 and a half hours to fly from Amsterdam to Guangzhou Baiyun International Airport and early in the morning I was met by Wang Ying, a beautiful and very nice girl studying English language – one of the university student volunteers helping at the ASEM event.

“Call me Tiffany. That's my English name,” she said, introducing herself.

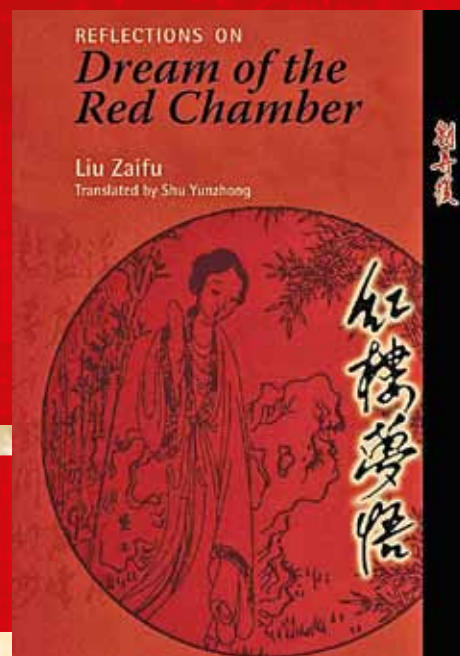
“Marvellous, this means we're having breakfast at Tiffany's!” I said and we both started laughing as if having recognized each other according to some code word and thus, from the first sentence, unexpectedly started a conversation about books,

films, studies, literature, philosophy, architecture and travels, and it felt as if we had signed some invisible friendship agreement. We kept talking non-stop all the way, while a reserved driver was taking us to LN Garden hotel driving through the unfamiliar city at dawn.

“You came to the city of flowers. Here people love beauty and have good tastes. You will notice that they are different from those living in other metropolitan cities (Guangzhou is the third largest city in China after Beijing and Shanghai) – they are cheerful, sincere, helpful, don't rush so much and maybe are a bit more spiritual.” Tiffany joyfully praised her city and later I was convinced that what she had said was truth.

### The Red Date Cake

As she delivered me to the attentive care of the LN Garden, Tiffany said good-bye and my breakfast began with a dessert – the Red Date Cake from the cuisine of the Qing Dynasty – the last Chinese imperial dynasty – which used to enjoy this delicacy 200 years ago. The Red Date Cake was one of the favourite desserts of the Emperor and the Emperor was the only one who could eat it. Later the he decided to share this delicacy



with his nation and allowed to serve the Red Date Cake during various holidays, festivals and official receptions. It used to be served in small pieces in bamboo cups or on meal plates.

Ancient China focused great attention the Emperor's food and eating procedure, because food had to ensure the Emperor's good health and longevity. At the imperial palace the decisions, including the food, used to be made based on the philosophy of harmony. Thus, a harmonious meal had to include five grains and five flavours.

The meals used to be served on the table according to strict rules. Emperors had a lot of enemies







even in their closest circles. They were afraid to be killed even by the members of their family, concubines, cooks and eunuchs, which made their eating procedure even more complicated. In order to determine if the food is poisoned, the Emperor used to watch small silver plates inserted into each meal. Presumably, if the food was poisoned, the silver plate would change its colour.

If the silver test was negative, this meal used to be given to a eunuch to taste it in the eyes of the Emperor. Then the son of Heaven himself (as this was the title of the Emperor) could continue eating his harmoniously balanced breakfast or dinner.

During the meals, Emperors used to not only enjoy harmonious flavours, but also solve important state matters. In those days officials coming to see the Emperor used to submit a plate at the Emperor's meal. The colour of the plates depended on the rank of the officer. The members of the royal family, princes and knights used red plates. Censors, court officials, officers and governors – green plates, while all other officers of lower rank used common plates. Eventually, as these plates used to be submitted, the Chinese adopted the term of a meal plate.

On the first evening of the conference, during the official dinner for all the participants of the ASEM event at the LN Garden Ballroom, hosted by the Ministry of Foreign Affairs and the State Council Information Office, several meals were served to us on black and white plates. It seems that in contemporary world colours serve only for design.

But let's get back to the breakfast. The imperial Red Date Cake was optimistically looking at me from the surface of the nice table. I looked around, but there was neither a silver plate, nor a eunuch. The cake was served with an aesthetic red card, containing a short history of this delicacy. Sitting on the twenty-fifth floor of the LN Garden hotel, I enjoyed this cake as if I was tasting it sitting at the Emperor's table, covered in red plates, solemnly discussing the role of media in modern society.

### **Dream of the Red Chamber**

However, there was one more delicacy waiting for me in a form of a chocolate plate. The plate

was decorated with a subtle carving, covered with gold dust. Next to the plate there was a card with an inscription *Dream of the Red Chamber*.

It was a reference to a book – one of China's four greatest classical novels, written in the mid. 18th century during the Qing Dynasty, by Cao Xueqin, the Chinese writer, philosopher and painter. It is the masterpiece of Chinese literature and an acknowledged pinnacle of Chinese fiction. The *Dream of the Red Chamber* mirrors the rise and decay of Cao Xueqin's own family and, by extension, the Qing Dynasty.

The scenes of the classic novel have been captured in a large gold-foil marble mural in the lobby of the Grand Garden hotel. It depicts episodes of the glamorous life of Jinling. Inlaid with 200 000 pieces (2 kilograms) of gold foil, this mural took more than 7 months, as well as 30 goldsmiths and carvers to complete.

My chocolate plate featured a gilded copy of this masterpiece.

But the best part of the dessert was not the chocolate, but the subtle and elegant hint of the organizers of the ASEM event, inviting to take a look at the deeper layers – history, culture and traditions – of the country that we are visiting and where we intend to discuss the matters that are of great concern both to Asia and Europe. If you do not know these layers, you cannot properly assess the present or model the future. It was a reference to the fact we must maintain the harmony between the past, present and the future, and, in order to improve the world, we must keep constantly improving ourselves.

Although I am a book worm and a great fan of the Chinese history, philosophy and literature, I must confess – I have not heard about this book before. I started searching the Internet (my deepest gratitude to the authors of this ingenious invention!) and – you won't believe it! – I found the *Dream of the Red Chamber* in English. I even found an old typewritten text of Bramwell Seaton Bonsall, who translated the book into English in 1950, with comments and edits, perhaps done by the translator himself. What a wonderful feeling!

With the consent of the Hong Kong university library, which keeps the manuscript of the book,

Geoffrey Weatherill Bonsall, the son of the translator, published the book in a digital format in 2004. Later there were even more translators and translations, but G.W. Bonsall believes that the literary heritage and translation of his father Bramwell Seaton Bonsall, who was a Methodist parson and worked in China as a missionary and translator, is the first translation of the *Dream of the Red Chamber* from Chinese to English language.

The translator warns the reader in advance, saying that it will be difficult to read this book due to the especially large number of characters and their names, which have their own specific meanings in Chinese language and as if create a second layer of the story, hidden between the lines.

I don't know how much time it will take me to read the book – it might be much more than it took those thirty Chinese carvers and goldsmiths to create the mural, but I am ready to take a walk in the *Red Chamber*.

That's where I was taken by the red card with the inscription of the *Dream of the Red Chamber*! However, the breakfast with the Red Date Cake and the plate of gilded chocolate was delicious.

The next time we meet in the further pages of this diary, we'll talk about Guangzhou and why it has two names. ■



# 我个人与中国之间的故事 (6)

Zita Tallat-Kelpšaitė

## 鲜花城市和海上丝绸之路起点 (1)

### 早餐不在蒂凡尼

上次我们杂志于2015年第六期刊载我个人在中国访问的日记告一段落，跟甘肃省，以及被称为文明摇篮的黄河，还有世界上最大的都市之一——上海，说了再见。

这一次应中国外交部的慷慨邀请，我来到了中国生活的另一处奇妙境地——珠江和广州市，广州市即广东省的省会，矗立在珠江三角洲。

我花了11个半小时，从阿姆斯特丹飞往广州白云国际机场，并在清晨我被王颖，一个美丽且非常和蔼学习外语的女孩接待——她是亚欧会议活动的大学生志愿者之一。

“叫我蒂芙尼。这是我的英文名字，”她说，自我介绍着。

“奇妙，这意味着我们在蒂凡尼吃早餐！”我说，我们都笑了起来，好像已经根据一些字码认出了对方，因此，从第一句话，竟然开始了有关书籍、电影研究的对话，文学、哲学、建筑、旅行，感觉好像我们已经签署了一些无形的友好协议。我们一路不停地说着，而预定的司机在黎明中驾驶，通过陌生的城市把我们送到LN花园酒店。

“你来到的是这个鲜花城市。这里的人们爱美，具有良好的口味。你会发现，他们是来自那些生活在其他大城市不同（广州是在中国北京和上海之后的第三大城市）——他们是性格开朗、真诚、乐于助人、不急于多，也许是更精神了一点。”蒂芙尼高兴地称赞她的城市，后来我确信她说的是实话。

### 红枣蛋糕

当她把我交付给了LN花园酒店的细心呵护后，蒂芙尼说了再见。我的早餐从

甜点开始了——清朝的美食红枣蛋糕——中国最后一个封建王朝——200年前曾经享受的这种美味。200年前，红枣蛋糕是皇帝最喜爱的甜点之一，唯有皇帝可以吃。后来，他决定与他国分享这美味佳肴，并允许各种假期、节日和公务接待过程中，提供红枣蛋糕。适用于小片竹杯或用餐板送达。

中国古代极为重视皇帝的食物和吃的过程，因为食物必须确保皇帝的健康长寿。在皇宫的基础上用和谐理念作出决定，包括食品、使用。因此，和谐的一顿饭必须包括五谷和五味。

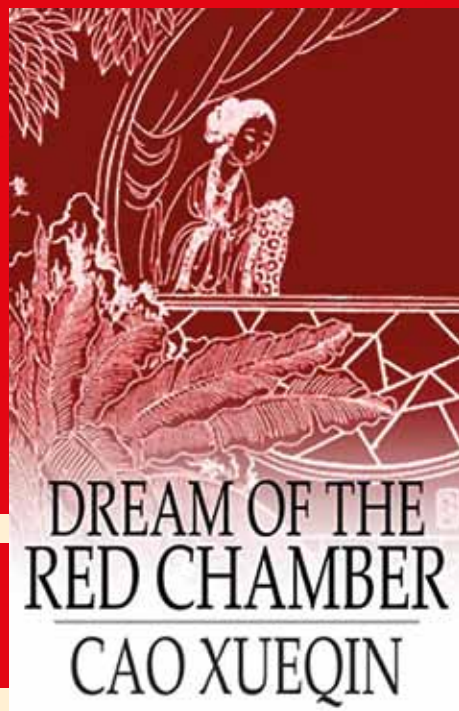
所用的饭菜放在桌子上，根据严格的规定送达。皇帝即使在自己最亲近的圈子里也有很多敌人。他害怕被他们的家庭、嫔妃、厨师和太监成员所害甚至丧命，他的饮食程序变得更加复杂。为了确定事物中毒与否，皇帝用插入到每餐的小银板来观察。据推测，如果食物是有毒的，银板就要改变颜色了。

如果银试验呈阴性，这顿饭习惯于让一个太监在皇帝眼前来品尝。然后天子（因为这是皇帝的称号）他自己，可以继续吃他和谐均衡的早膳或晚膳。

在用膳时，皇帝不仅可以欣赏口味的和谐，同时也解决重要的国家事务。在那些日子里来见皇帝的官员在皇帝用膳时提交板。板的颜色取决于军官军衔。王室成员、王子和骑士用红板。检查员、法院官员、官员和州长（刺史）——绿板，而低级别的所有其他人员使用的通用板。最终，随着这些板曾经被提交，中国采用了一餐板的说法。

在会议的第一天晚上，在LN花园宴会厅为所有参与者举办了亚欧会议活动正式晚宴，由外务部和国务院新闻办公室举办，期间几顿饭都提供给我们黑色和白色板。看来，在当代世界色彩只用于设计。

但是让我们再回到早餐。帝国红枣蛋糕乐观地从漂亮的桌面上看着我。我



环顾四周，既没有一个银盘子，也没有太监。滤饼用一种审美的红牌服务，包含此美味的历史很短。坐在LN花园酒店的二十五楼，我很喜欢这个蛋糕，就好像我正坐在皇帝的桌子上品尝，盖着红盘，郑重地在讨论现代社会媒体的作用。

### 红楼梦

但是，有一个更精致的事物在以巧克力板的形式等着我。该板用微妙的装饰雕刻，满身金粉。在板旁边是一张铭文红楼梦的卡片。

这指的是一本书——中国四大古典小说之一，写在18世纪中期的清朝。曹雪芹，中国作家、哲学家和画家。这是中国文学的杰作，中国小说确认的巅峰之作。《红楼梦》反映了曹雪芹自己家族的繁盛和衰落，并推而广之地反映清王朝。

古典小说的场景已被刻在大观园酒店大堂的大型大理石金箔壁画上。它描绘金陵光鲜的生活情节。20万件（2公斤）金箔的镶嵌，这壁画花了7个多月，以及30个金匠雕刻完成。

我的巧克力板代表着这一杰作的镀金副本。



黛玉进了房，见一位鬓发如银的老婆婆被人搀扶着迎上来，知是外祖母了。黛玉正要下拜，早被外祖母搂在怀中，「心肝肉儿」地叫着哭起来。

但甜品最好的部分不是巧克力，而是亚欧会议活动组织者含蓄典雅的暗示，邀请来看看更深的层次——历史、文化和传统——我们要前往的国家和在这里我们计划的讨论，极大的关注都是在亚洲和欧洲的事务上。如果你不知道这些层面，就不能正确评估当前或模拟未来。这是一个事实，一个参考，我们必须保持过去、现在与未来的和谐，而且，为了改善这个世界，我们必须保持不断地完善自己。

虽然我是一个书虫，是中国历史、哲学和文学的忠实粉丝，但我必须承认——我还没有听说过这本书。我开始在网上搜索（我最深切感谢因特网的发明者！）——你不会相信！我发现了红楼梦英文版。我甚至发现了Bramwell Seaton Bonsall，这本书译者在1950年的打印编写稿，有评论有编辑，也许是译者本人做的。多么美妙的感觉！

经得到保存这本书手稿的香港大学图书馆的同意，译者的儿子Geoffrey Weatherill Bonsall，在2004年以数字格式出版了这本书。后来有更多的翻译，但G.W. Bonsall认为，在中国担任传教士的卫理公会牧师和翻译，他的父亲Bramwell Seaton Bonsall翻译的文学遗产，是红楼梦从中文到英文的第一次译作。

译者提前警告读者，他说，这将是本很难读的书，特别是由于大量的人物和他们的名字，其中有中国语言的具体含义，仿佛创造的第二层故事，隐藏于字里行间。

我不知道读这本书要花费我多少时间——可能是远远超过三十名中国雕刻金匠打造这面壁画的时间，但我已经准备好在红楼梦里散步了。

那就是这红牌题词带给我的红楼梦！当然，红枣蛋糕和巧克力镀金板的早餐很美味。

下一次，我们接着看这篇日记，我们将谈谈广州，以及为什么它有两个名字。 ■

# 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](http://www.vno.lt).  
You may acquire the PRIVILEGE CARD at Vilnius Airport Business Lounge or order online [www.vno.lt](http://www.vno.lt)



# JURA MORE SEA

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



## Word as One of the Most Powerful Weapons **ASEM Media Dialogue on Connectivity in Guangzhou**

Are Declining Trade Volumes a Bump on the New Silk Road?

言辞是最强大的武器

## 亚欧互联互通媒体对话会 于中国港口城市广州举行

正在下降的贸易量是新丝路上的一个肿块吗？

Одно из мощнейших видов оружия – слово

## Диалог СМИ стран Азии и Европы – в китайском портовом городе Гуанчжоу

Станут ли снижающиеся показатели торговли ухабами на Новом шелковом пути?

Vienas galingiausių ginklų yra žodis

## ASEM ir žiniasklaidos dialogas Kinijos uostamiestyje Guangdžou

Ar krentantys prekybos rodikliai netaps duobėmis Naujajame šilko kelyje?





MEMBER OF THE CONCERN ACHEMA GROUP

**Перевалка и хранение  
грузов**

**Экспедиторские услуги**

**Буксировка судов**

**Услуги логистики**



**АО «КЛАЙПЕДСКАЯ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ»  
(KLASCO)**

Ул. Зауэрвейно 18, LT-92122 Клайпеда, Литва

Тел. +370 46 399101

Факс +370 46 399066

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

[info@klasco.lt](mailto:info@klasco.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 Gražlienė  
Tel. + 370 699 31295  
El. paštas grazeliene@jura.lt

**Dizainerė**  
Ingrida Ramanauskienė

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

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

**Žurnalo atstovybės:**

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

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

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

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

**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 NIKА GmbH, Cęcina Str. 76, 82205 Gilching  
bei München

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

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

**Šį numerį iliustravo**  
V. Karaciejus, A. Džežulskaitė.  
Žurnale panaudotos renginių organizatorių,  
taip pat china.org.cn, ir lifeofguangzhou.com  
nuotraukos.

Viršelis Ingridos Ramanauskienės

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

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

Tiražas 4 000 egz.

### 38 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Одно из мощнейших видов оружия – слово  
**LEIDĖJOS ŽODIS**  
Vienas galingiausių ginklų yra žodis

### 40 ДИСКУССИИ. МЫСЛИ. ПРОГНОЗЫ

Диалог СМИ стран Азии и Европы – в китайском портовом городе Гуанчжоу  
**DISKUSIJOS. MINTYS. ĮŽVALGOS**  
ASEM ir žiniasklaidos dialogas Kinijos uostamiestyje Guangdžou



### 46 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗЫ

Станут ли снижающиеся показатели торговли ухабами на Новом шелковом пути?  
**RINKA. ANALIZĖ. PROGNOZĖS**  
Ar krentantys prekybos rodikliai netaps duobėmis Naujajame šilko kelyje?



### 50 ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

АО «Lietuvos geležinkeliai» предоставит клиентам больше возможностей для перевозок по Европе  
**GELEŽINKELIAI**  
AB „Lietuvos geležinkeliai“ klientams suteiks daugiau pervežimo galimybių Europoje

### 52 РЫБОЛОВСТВО

На международном празднике Дня рыбака – история и современность  
**ŽVEJYBA**  
Tarptautinėje Žvejo dienos šventėje – istorija ir dabartis



### 56 ДНЕВНИК

Лично с Китаем (6)  
**DIENORAŠTIS**  
Asmeniškai su Kinija (6)



### 60 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

На выставке не хватало грузовладельцев



### 61 МЕЖДУНАРОДНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Впервые в России прошел Евразийский саммит «Eurasia Cargo Meet»



### 63 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Parodoje trūko krovinių savininkų



### 64 TARPTAUTINIAI RENGINIAI

Rusijoje pirmą kartą įvyko transporto vadovų susitikimas „Eurasia Cargo Meet“





# ОДНО ИЗ МОЩНЕЙШИХ ВИДОВ ОРУЖИЯ – СЛОВО

Сегодня мы обсуждаем актуальность и роль прессы в развитии евразийского сотрудничества, взаимопонимания и партнерства.

Я считаю, что эта тема актуальна не только для Европы и Азии.

В руках прессы находится одно из самых мощнейших видов оружия – слово. Владение им, как и каждым видом оружия, налагает огромную ответственность, ибо слово может стать и сильнейшей созидательной, и такой же разрушительной силой.

Проанализируем один эксперимент.

Встречаются главы двух не слишком ладящих между собой стран – мужчины и женщина. Диалог конфиденциальный. На нем присутствуют только переводчики. Оба лидера говорят только на языке своей страны и совершенно не понимают язык собеседника. Они настроены не слишком дружелюбно. Первые фразы напряженности не снижают. Переводя раздраженную фразу, молодой переводчик неуправительно самовольно добавляет несколько теплых слов. Для собеседницы это оказывается неожиданным. Она тоже отвечает более любезным тоном. В эту интригующую игру втягивается и второй переводчик. Переводя речь лидера-женщины, он добавляет немного игривости. Руководитель-мужчина отвечает тем же. Беседа становится менее официальной и даже приятной. Она затягивается, длится дольше, чем было запланировано, а участники диалога расстаются, очарованные друг другом.

Но ведь переводчики могли сыграть и по-другому: переводя разговор, выбрать не более мягкие, а более острые синонимы тех же слов или фраз. Главы стран разошлись бы еще более недовольными и раздраженными, а может, даже поссорившимися. И каким же стал следующий их шаг? Закрытие границ? Санкции? Танки? Бомбы?

Не спешите недоверчиво поглядывать в сторону переводчиков и пытаться угадать имена известных лидеров. Это лишь эпизод из одного литературного произведения. Но он прекрасно подходит и для описания роли прессы в общении людей, социальных групп, государств и решения проблем.

Пресса является своеобразным переводчиком в диалоге между людьми, инструментом адаптации новостей. Общество получает известие, прошедшее через фильтр прессы. А какой это фильтр, зависит от того, кого представляет тот или иной медиа-субъект. Во всех случаях пресса является не только и не столько источником информации, сколько формировщиком общественного мнения и событий. Она может рассорить и расстрожить людей или их объединить.

Из истории мы знаем, что лучше всего людей и разные социальные группы объединяет общая цель. Это не раз на собственном опыте доказывали разные страны, в том числе и Китай, создавший неподвластные времени чудеса: Великую стену и Великий канал, пирамиды Сианя, терракотовую армию и другие творения, выдержавшие вес тысячелетий. Сегодня Китай взял на себя миссию объединения народов и государств, провозгласив заманчивую идею и выдвинув общую цель – возродить Новый шелковый путь, названный «Один пояс, один путь». Эта инициатива, которую Китай провозгласил в 2013 году, привлекла уже 60 стран, представляющих треть мировой экономики и более половины жителей Земного шара. Финансирование и осуществление проектов ведется полным ходом. К ним с огромными инвестициями подключились крупнейшие компании участвующих в проекте стран. Очевидно, что этот долгосрочный проект изменит не только принципы торговли между Востоком и Западом, но и жизни и судьбы людей, находящихся на маршруте Нового шелкового пути.

В чем кроется успех проекта, которым заинтересовалось больше половины жителей планеты?

Пожалуй, лучше всего на этот вопрос ответят слова азиатского мудреца Конфуция: «Скажи мне – и я забуду, покажи мне – и я запомню, дай мне сделать – и я пойму».

Как включить людей в совместную деятельность и осуществление идей форума АСЕМ?

Быть может, АСЕМ тоже должен выдвинуть величественную, долгосрочную, объединяющую цель, которая будет вдохновлять людей мыслить, созидать и ради этой цели не умирать, а жить. Возможно, это может быть цель найти в раздираемых войной странах, превратившихся в подобие пустынь смерти, наиболее безопасные места и создать в них оазисы жизни и мира, где спокойствие и безопасность найдут люди, лишившиеся крова. Достичь всемирного согласия и наметить способы, чтобы они, как резиденция Красного Креста, как источник жизни, были защищены от воздействия войны и террора, пока в стране не воцарится мир. Чтобы были защищены женщины, матери и дети, ведь у мира, в котором женщина не чувствует себя в безопасности, никогда не будет счастья и будущего.

Очевидно, это может стать целью показать возможностям мечущимся по свету людям, через штормовые моря рвущимся к безопасной и более сытной жизни, помочь им жить в своей стране, на своей земле, строить там дома, сажать деревья и растить детей, поддерживать в ней мир и безопасность, прививать традиции, культуру и искусство, оставить это своим детям и внукам, поколениям, которые будут жить после них, оставить на земле своих отцов след, который, словно скрипка Страдивари, будет ценным и спустя несколько сотен лет.

Какую роль в этом может сыграть пресса?

Чтобы образно ответить на этот вопрос, давайте проанализируем еще один эксперимент.

Этот эксперимент 12 января 2007 г. провела американская газета «The Washington Post». На одной из станций Вашингтонского метро один из известнейших скрипачей мира Джошуа Белл на скрипке работы Антонио Страдивари, изготовленной в 1713 году, исполнил лучшие классические произведения, когда-либо написанные для скрипки.

Целью эксперимента было установить, опознают ли люди в нетрадиционной обстановке самую лучшую музыку и самое мастерское исполнение. Каковы приоритеты нашей жизни? Способны ли мы замечать красоту, мастерство, талант? Умеем ли приостановиться, оценить?

Люди, ранним утром спешившие на работу, почти не обратили на скрипача внимания. Из 1097 прохожих лишь 7 остановились хотя бы на минуту, чтобы послушать музыку, 27 бросили деньги в скрипичный футляр. Концерт, продолвшийся 43 минуты, был оценен в 32 доллара США.

Те же произведения виртуоз тремя днями ранее исполнил в переполненном бостонском зале «Symphony Hall», где минута его игры оценивалась в 1000 долларов, а цена билета превышала 100 долларов.

Однако спешившие прохожие не могли заподозрить, что на непримечательной станции метро играет гений, поскольку им никто об этом не сообщил. Ни одно средство массовой информации не указало людям направления. А без этих вех они были не в состоянии отличить виртуоза с мировым именем, пусть и исполняющего «Аве Мария» Франца Шуберта, от рядового уличного музыканта.

Вот тут и скрывается ответ на вопрос, какую роль пресса могла бы сыграть в осуществлении могущественной цели АСЕМ.

Ее миссия – привести людей к скрипке Страдивари и подсказать, кто и что на ней исполняет. Ибо даже самым лучшим проектам и самым изумительным идеям требуется публичная огласка.

*Речь издателя международного бизнес-журнала JURA MOPE SEA Зита Таллат-Кялпшайте, произнесенная на мероприятии АСЕМ «ASEM Media Dialogue on Connectivity» в мае 2016 г. в городе Гуанчжоу в Китае.*

Искренне ваша -  
Зита Таллат-Кялпшайте,  
издатель журнала





# VIENAS GALINGIAUSIŲ GINKLŲ YRA ŽODIS

Šiandien mes aptariame žiniasklaidos aktualumą bei vaidmenį puoselėjant Azijos ir Europos bendradarbiavimą, tarpusavio supratimą, supratingumą bei partnerystę.

Manau, kad ši tema aktuali ne tik Europai ir Azijai.

Žiniasklaidos rankose yra vienas galingiausių ginklų – žodis. Šio, kaip ir kiekvieno ginklo, turėjimas užkrauna didžiulę atsakomybę, nes žodis gali tapti ir galinga kuriamąja, ir tokia pat griauanamąja jėga.

Paanalizuokime vieną eksperimentą.

Susitinka dviejų ne itin gerai sutariančių šalių vadovai – vyras ir moteris. Dialogas konfidencialus. Jame dalyvauja tik vertėjai. Abu lyderiai kalba tik savo šališkos kalba ir visiškai nesupranta kitos. Jie nėra nusiteikę draugiškai. Pirmieji sakiniai įtampos nesumažina. Versdamas irzią frazę, jaunas vertėjas neleistinai savavališkai prideda keletą šiltesnių žodžių. Pašnekovei tai netikėta. Ji irgi atsako malonesniu tonu. Į šį intriguojantį žaidimą įsitraukia ir kitas vertėjas. Versdamas lyderės kalbą, jis įterpia šiek tiek žaismingumo. Vadovas vyras atsako tuo pačiu. Lyderių pokalbis tampa mažiau oficialus ir netgi malonus. Jis užtrunka gerokai ilgiau nei buvo planuota, o dialogo dalyviai išsiskiria susižavėję vienas kitu.

Bet juk vertėjai galėjo sužaisti ir kitaip: versdami pokalbį pasirinkti ne švelnesnius, o aštresnius tų pačių žodžių ar frazių sinonimus. Šalių vadovai būtų išsiskyrę dar labiau nepatenkinti ir susierzinę ar net susipykę. O koks būtų kitas jų žingsnis? Uždarytos sienos? Sankcijos? Tankiai? Bombos?

Neskubėkite nepatikliai žvilgčioti vertėjų pusėn ir spėlioti žinomų vadovų vardus. Tai tik epizodas iš vieno literatūros kūrinio. Bet jis puikiai tinka nusakyti žiniasklaidos vaidmenį žmonių, socialinių grupių, valstybių bendravime bei problemų sprendime.

Žiniasklaida yra savotiška vertėja žmonių dialoge, žinių adaptavimo įrankis. Visuomenė gauna žinią, perėjusią per žiniasklaidos filtrą. O koks tas filtras, priklauso nuo to, ką atstovauja vienas ar kitas žiniasklaidos subjektas. Visais atvejais žiniasklaida yra ne tik ir ne tiek informacijos šaltinis, kiek visuomenės nuomonės bei įvykių formuotoja. Ji gali sukiršinti ir išblaškyti žmones arba juos suvienyti.

Iš istorijos žinome, kad žmones ir įvairias socialines grupes labiausiai suvienija bendras tikslas. Tai ne kartą savo patirtimi įrodė įvairios šalys ir Kinija, sukūrusi laikui nepavaldžius stebuklus: Didžiąją sieną ir Didįjį kanalą, Siano piramides, terakotinę armiją bei kitus tūkstantmečių svorį atlaikiusius kūrinius. Dabar Kinija ėmėsi misijos suvienyti tautas ir valstybes, paskelbusi viliojančią idėją bei iškėlusį bendrą tikslą – atkurti Naująjį šilko kelią, pavadintą „Viena juosta, vienas kelias“. Ši 2013 m. Kinijos paskelbta iniciatyva jau įtraukė 60 šalių, atstovaujančių vieną trečdalią pasaulio ekonomikos ir daugiau nei pusę žemės rutulio gyventojų. Projektai finansuojami ir įgyvendinami pilnu tempu. Į juos su milžiniškomis investicijomis įsitraukė galingos projekte dalyvaujančių šalių kompanijos. Akivaizdu, kad šis ilgalais projektas pakeis ne tik prekybą tarp Rytų ir Vakarų principus, bet ir Naujajame šilko kelio maršrute esančių žmonių gyvenimą bei likimus.

Kur slypi projekto, kuriuo susidomėjo didesnė pusė pasaulio gyventojų, sėkmė?

Turbūt geriausiai į šį klausimą atsako Azijos išminčiaus Konfucijaus žodžiai: „Pasakyk man – ir aš pamiršiu. Parodyk man – ir aš atsiminsiu. Įtrauk mane – ir aš suprasiu.“



Kaip įtraukti žmones bendrai veiklai ir ASEM idėjų įgyvendinimui?

Galbūt ASEM irgi turėtų išsikelti didingą, ilgalaikį, vienijantį tikslą, įkvepiantį žmones mąstyti, kurti ir dėl šio tikslo ne mirti, bet gyventi. Gal tai galėtų būti tikslas karo draskomose, į mirties dykumas panašiomis tapusiose šalyse, atradus tinkamiausias, saugiausias vietas, sukurti gyvybės ir taikos oazes, kuriose ramybė ir saugumą rastų namų netekę žmonės. Pasięsti pasaulinį susitarimą ir numatyti būdus, kad jos, kaip Raudonojo Kryžiaus buveinės, kaip gyvybės versmė, būtų apsaugotos nuo karo ir terorų veiksmų, kol šalyje įsivyras taika. Kad būtų apsaugotos moterys, motinos ir vaikai, nes pasaulis, kuriame nesaugi jaučiasi moteris, niekada neturės laimės ir ateities. Gal tai galėtų būti tikslas po pasaulį besiblaškantiems, per audringas jūras į saugesnį ir sotesnį gyvenimą besiveržiantiems žmonėms parodyti galimybę ir padėti jiems gyventi savo šalyje, savo žemėje, statyti ten namus, sodinti medžius ir auginti vaikus, puoselėti joje taiką ir saugumą, ugdyti tradicijas, kultūrą ir meną, palikti tai savo vaikams ir vaikiaičiams, kartoms, kurios gyvens po jų, palikti savo tėvų žemėje pėdsaką, kuris tarsi Stradivarijaus smuikas bus vertingas ir po kelių šimtų metų.

Kokį vaidmenį čia galėtų atlikti žiniasklaida?

Norint vaizdžiau atsakyti į šį klausimą, paanalizuokime dar vieną eksperimentą.

Šį eksperimentą 2007 m. sausio 12 d. surengė JAV laikraštis „The Washington Post“. Vienoje Vašingtono metro stočių vienas garsiausių pasaulio smuikininkų Joshua Bell Antonijaus Stradivarijaus smuiku, pagamintu 1713 m., grojo geriausiai kada nors smuikui parašytus klasikinius kūrinius.

Eksperimento tikslas – nustatyti, ar netradicinėje aplinkoje žmonės atpažins geriausią muziką ir meistriškiausią atlikimą. Kokie yra mūsų gyvenimo prioritetai? Ar sugebame pastebėti grožį, meistriškumą, talentą? Ar mokame stabelėti, įvertinti?

Ankstvyvą rytą į darbą skubantys žmonės į smuikininką beveik neatkreipė dėmesio. Iš 1 097 praeivių tik 7 sustojo bent minutei pasiklausyti muzikos, 27 į smuiko dėklą įmetė pinigų. 43 minutes trukęs koncertas buvo įvertintas 32 JAV doleriais.

Tuos pačius kūrinius virtuozas prieš tris dienas grojo pilnutėlėje Bostono „Symphony Hall“ salėje, kur jo grojimo minutė buvo vertinama 1 000 dolerių, o bilietai kainavo daugiau nei po 100 dolerių.

Tačiau skubantys praeiviai negalėjo įtarti, kad niekuo neišsiskiriančioje metro stotyje groja genijus, nes jiems niekas apie tai nepranešė. Jokia žiniasklaidos priemonė žmonėms nenurodė krypties. O be šių gairių jie nebuvo pajėgūs atskirti pasaulinio garso virtuozo, nors ir grojančio Franzo Schuberto „Ave Maria“, nuo eilinio gatvės muzikanto.

Čia ir slypi atsakymas į klausimą, kokį vaidmenį galėtų atlikti žiniasklaida įgyvendinant didingą ASEM tikslą.

Jos misija – atvesti žmones prie Stradivarijaus smuiko ir pasuferuoti, kas ir ką juo groja. Nes ir patiems geriausiems projektams bei nuostabiausioms idėjoms reikia viešinimo.

*Tarptautinio verslo žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėjos Zitos Tallat-Kelpšaitės kalba, pasakyta ASEM renginyje „ASEM Media Dialogue on Connectivity“ 2016 m. gegužės mėnesį Guangdžou mieste Kinijoje.*

Nuoširdžiai Jūsų  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Žurnalo leidėja



# Диалог СМИ стран Азии и Европы – в китайском портовом городе Гуанчжоу

Журнал JÜRA MOPE SEA по приглашению правительства Китая и ASEM принял участие в международном мероприятии ASEM (Asia-Europe Meeting) «ASEM Media Dialogue on Connectivity», которое прошло в городе Гуанчжоу (Китай). Издатель и владелица журнала Зита Таллат-Кялпшайте на одной из сессий выступила с докладом на тему «Одно из мощнейших видов оружия – слово».



## Члены ASEM

Секретариат ASEAN, Греция, Новая Зеландия, Австралия, Венгрия, Норвегия, Австрия, Индия, Пакистан, Бангладеш, Индонезия, Филиппины, Бельгия, Ирландия, Польша, Бруней, Италия, Португалия, Болгария, Япония, Румыния, Камбоджа, Казахстан, Российская Федерация, Китай, Корея, Сингапур, Хорватия, Лаос, Словакия, Кипр, Латвия, Словения, Чешская Республика, Литва, Испания, Дания, Люксембург, Швеция, Эстония, Малайзия, Швейцария, Европейский союз, Мальта, Таиланд, Финляндия, Монголия, Великобритания, Франция, Мьянма, Нидерланды, Германия, Вьетнам.

Когда меня пригласили для участия и выступления с докладом на международном форуме «Диалог СМИ в рамках форума «Азия-Европа» (ASEM) по совершенствованию транспортно-коммуникационной взаимосвязанности» («ASEM media dialogue on connectivity»), который 9-10 мая прошел в китайском портовом городе Гуанчжоу, многие меня спрашивали, что такое ASEM. Тогда я убедилась, что у людей имеется намного больше информации о таких организациях, как БРИКС, ОБСЕ, ЕСПО, чем об ASEM. Подобное испытала не только я. На форуме также шла речь о недостаточной известности этой важной организации.

Так что впечатление с форума я начну со знакомства с ASEM.

## Что такое ASEM?

Как себя представляет сама организация, ASEM (Asia-Europe Meeting) – это неформальный межправительственный форум, объединяющий страны Азии и Европы. Он предназначен для развития обоюдного диалога и сотрудничества с целью укрепления взаимосвязи между двумя регионами, поощрения политического диалога, сотрудничества в социальной, культурной сферах, в области экономики, просвещения и других сферах общих интересов, способствует установлению взаимоуважения и

«Как ASEM может улучшить свою видимость и как СМИ могут помочь ASEM это сделать?».

равноценных партнерских отношений.

ASEM, отмечающий в этом году свое 20-летие, основан 1 марта 1996 года на первом саммите стран Азии и Европы – ASEM – в столице Таиланда Бангкоке. Первоначально ядро организации составили 15 государств Евросоюза (ЕС) и 7 членов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (ASEAN), а также представители Китая, Японии, Кореи и Евросоюза. В настоящее время в организацию входят 53 участника: 28 государств Евросоюза и 2 европейских государства, не входящие в ЕС, 21 азиатская страна и секретариат ЕС и ASEAN.

ASEM потенциально охватывает все касающиеся общих интересов вопросы в Европе и Азии. Он служит помощником в диалоге, способствующем достижению взаимопонимания по разным, иногда довольно сложным вопросам.

ASEM является лабораторией формирования политики. Как форум, поощряющий открытый и неформальный диалог, ASEM создает условия для его участников созидать и испытывать новые идеи в формировании политики будущего, конструктивно работать в переговорах



**«Пресса занимает уникальное положение», – сказал Цянь Хуншань и выразил надежду, что СМИ поднимут азиатско-европейское сотрудничество на более высокий уровень.**



при принятии решений, особенно в тех сферах, где имеются разногласия. Политический диалог является основным элементом в процессе деятельности. ASEM является привилегированной системой, где страны Азии и Европы могут обсудить основные мировые проблемы, такие, скажем, как терроризм, нераспространение оружия массового уничтожения, миграция, диалог культур и цивилизаций, экология, права человека и влияние глобализации, и принимать решения неконфронтационным путем. Организация предоставляет возможности дополнительных консультаций на многосторонних конференциях, проходящих перед официальными переговорами. ASEM создает возможности обмениваться опытом и делиться знаниями.

ASEM, объединив опыт разных культур и цивилизаций, помогла Европе и Азии создать глобальное видение двух регионов, опирающееся на общие интересы и цели, понимание и диалог.

### **Первый профессиональный диалог между правительствами, политикой, наукой, бизнесом и прессой**

Интенсивно работающая организация ASEM регулярно проводит встречи на высшем уровне глав государств, министров, представителей бизнеса и других социальных слоев на разные темы – от финансов, экономики, культуры, просвещения, прав человека до безопасности продовольствия и др.

За последние два года провозглашено много инициатив, способствующих укреплению азиатско-европейских контактов, таких как симпозиум экспертной группы ASEM, промышленный диалог ASEM, симпозиум Евразийской транспортно-логистической сети ASEM и многие другие. Все эти инициативы распространили много идей и предложений, отражающих деятельность и сотрудничество стран ASEM. В инициативах подчеркивалась необходимость улучшить информированность общества и укреплять взаимосвязи между людьми.

Однако недостающим звеном в этих мерах были СМИ. Без поддержки масс-медиа ASEM, похоже, блуждала в пустыне. Ситуацию надо было менять. Так накануне 20-летия ASEM перед саммитом лидеров ASEM в столице Монголии Улан-Баторе родилась инициатива диалога СМИ.

В ходе прошедшего в Китае мероприятия «ASEM media dialogue on connectivity» было отмечено, что за 20 лет существования ASEM встреча в Гуанчжоу была первым профессиональным диалогом между правительствами, политикой, наукой, бизнесом и прессой.

В мероприятии, которое общими силами организовали Министерство иностранных дел Китая, Информационное бюро Государственного совета КНР и городское самоуправление Гуанчжоу, приняли участие почти 200 участников – представители правительств, политики, науки, бизнеса, прессы и экспертных групп стран ASEM более чем из 50 стран и регионов. Самыми многочисленными были делегации Китая и партнеров мероприятия: Бангладеш, Монголии, Новой Зеландии, Пакистана и Сингапура. По одному представителю на форум ASEM прислали Болгария, Камбоджа, Эстония, Франция, Греция, Ирландия, Латвия, Литва, Люксембург, Мьянма, Норвегия, Филиппины, Португалия.

### **Цель – развивать осведомленность общественности и партнерство**

С приветственными речами на торжественной церемонии открытия форума выступили помощник министра иностранных дел Китая Цянь Хуншань (Qian Hongshan), заместитель заведующего пресс-канцелярией Госсовета КНР Го Вэйминь (Guo Weimin), представитель бюро ASEM в Монголии Жаргалсайхан Энхсайхан (Jargalsaikhan Enkhsaikhan) и мэр Гуанчжоу Вань Гохуэй (Wen Guohui).

Цянь Хуншань отметил, что ASEM за 20 лет своего существования сыграла очень важную роль в поощрении диалога и общения между Азией и Европой, поддержании процветания и стабильности в регионе и совместном решении глобальных проблем. В настоящее время Евразия сталкивается с новыми угрозами и испытаниями. Все страны Азии и Европы должны сплотиться в крепкое сообщество, в котором организация ASEM будет выступать гарантом единства и сотрудничества и в котором страны сообща будут планировать новое десятилетие ASEM. Цянь Хуншань подчеркнул, что достичь этого можно при наличии четких намерений и целей и благодаря целенаправленной деятель-

ности всех стран ASEM. Он отметил, что Китай всегда был и останется пропагандистом, разработчиком и воплостителем этих идей. Президент Китая Си Цзиньпин предложил инициативу «Пояса и пути», которую Китай стремится воплотить в жизнь в тесном сотрудничестве со странами Азии и Европы. Китай содействует сотрудничеству с помощью различных двухсторонних и многосторонних механизмов.

Цянь Хуншань сказал, что ASEM всегда была важной платформой сотрудничества, которой Китай придает особое значение, и принимает активное участие в деятельности этой организации, стремящейся создать широкомасштабную многомерную сеть, живую и активную систему сотрудничества. Для успешной деятельности такой сети необходимо поощрять активное участие и сотрудничество правительств, компаний, экспертных групп и средств массовой информации, стремиться к тому, чтобы в ходе многостороннего сотрудничества и установления партнерских отношений каждое звено должным образом играло свою роль.

Китай поощряет более тесные контакты между средствами массовой информации Азии и Европы и убежден, что пресса может инспирировать более тесные связи между Азией и Европой, что она может стать организатором азиатско-европейского сотрудничества в широком масштабе и на высоком уровне.

Диалог СМИ на тему «Содействие осведомленности общественности и партнерства» нацелен на создание коммуникативной платформы и совершенствование сотрудничества на всех уровнях, включая СМИ для мобилизации более широкой поддержки этой деятельности и пропаганды идей ASEM. ▶

**«Нам нужна помощь СМИ. Мы просим представителей СМИ распространить известие об ASEM. Распространить доступно, понятно, прозрачно и четко, включая историю, цели и планы ASEM».**  
*Майкл Рейтерер*



«Не забывайте, господа, что СМИ – это тоже бизнес!».  
Жоао Мария Палмейро

Настало время повернуться к людям лицом к лицу, к отношениям, душам и сердцам. Человек человеку, лицом к лицу, сердцем к сердцу – такой должна быть стратегия деятельности ASEM



## Сила новых СМИ

Выступившие на пленарной сессии представители Монголии, Пакистана, Китая, Лаоса и России поделились своими идеями о связях ASEM сегодня и завтра и о возможностях их развития («ASEM Connectivity Today and Tomorrow»). Докладчики отметили, что цифровые технологии позволяют средствам массовой информации пересекать национальные границы и выходить на международные просторы. Поэтому возможно тесное сотрудничество СМИ нескольких стран, работающих каждое в своей стране и при этом осуществляющих любой совместный крупный проект.

Интенсивные дискуссии прошли на сессиях о роли и весе традиционных и новых СМИ в современном мире. Докладчики акцентировали огромное влияние новых СМИ в мире. «Они путешествуют без виз», – образно заметил представитель Национального пресс-клуба Бангладеш, редактор издания «News Today» Реазуддин Ахмед (Reaz Uddin Ahmed), подчеркнув, что информацию традиционных СМИ, таких как газеты, журналы, телевизионные каналы, можно принимать только в местах их выпуска, а новые СМИ могут быть доступны в любом месте и в любое время.

Конечно, новые СМИ создают и новую культуру, которая не для всех приемлема. Несмотря на это, приходится согласиться с тем, что будущее принадлежит новым СМИ.

## Два вопроса и множество ответов

В дискуссиях заключительной сессии выявились два ключевых вопроса: «Как ASEM может улучшить свою видимость?» и «Как СМИ могут помочь ASEM это сделать?».

Ответ на первый вопрос вроде бы ясен – ASEM должна преодолеть дефицит распространения информации через СМИ. И к этому надо подключить все средства массовой информации: как традиционные, так и с привлечением новейших технологий.

«Пресса занимает уникальное положение», – сказал Цянь Хуншань и выразил надежду, что СМИ поднимут азиатско-европейское сотрудничество на более высокий уровень.

По мнению высокопоставленного чиновника ASEM в Китае Се Бохуа (Xie Bohua), этот диалог

был успешным. Он поможет ASEM, которой в будущем придется сталкиваться с разными изменениями и испытаниями, через средства массовой информации преодолеть языковые и культурные барьеры и повысить свой статус.

Политический обозреватель из России Алексей Денисов отметил, что СМИ являются самым коротким и ясным путем, ведущим к взаимопониманию между странами.

Заместитель главного редактора китайского «Radio International» Жэнь Цянь добавил, что через СМИ можно укреплять свою индивидуальную и общую азиатско-европейскую идентичность. Мы являемся одним континентом, поэтому не возникает вопросов, почему нам надо сотрудничать. Мы должны думать, как сотрудничать эффективнее.

На второй вопрос множеством предложений и рекомендаций, что для пропаганды идей ASEM могут сделать средства массовой информации, ответили сами участники форума. Было предложено создать регулярный диалог между ASEM и СМИ, организовывать рабочие встречи по вопросам распространения идей претворения в жизнь проекта Нового шелкового пути, расширять развитие обмена журналистами и студентами вузов, изучающими журналистику, между странами, инициировать стипендии ASEM для студентов факультетов журналистики, обмениваться культурными, художественными, спортивными делегациями и распространять их опыт, усиливать контакты СМИ с предпринимательской и академической общественностью в Европе и Азии, в каждой столице стран ASEM организовывать мероприятия ASEM, транслировать репортажи, совместно подготовленные журналистами Европы и Азии, обмениваться новостями, основать общий информационный портал стран ASEM, выпускать издание ASEM и др.

Главный советник Европейской службы внешнеполитической деятельности Майкл Рейтерер (Michael Reiterer) откровенно и эмоционально высказал, пожалуй, главную мысль встречи: «Нам нужна помощь СМИ. Мы просим представителей СМИ распространить известие об ASEM. Распространить доступно, понятно, прозрачно и четко, включая историю, цели и планы ASEM».

Это надо делать до юбилейного мероприятия ASEM в Улан-Баторе и после него, посылая мировой общественности известие о деятельности ASEM, ее целях и планах на будущее.

В завершение форума эти оптимистичные идеи вернул к реальности президент Ассоциации издателей Португалии Жоао Мария Палмейро, который напомнил, что на сессии «Диалог между СМИ и бизнесом» много говорилось о необходимости усиления связей бизнеса и СМИ, пропаганды таких важных проектов, как «Один пояс, один путь», и произнес сакрентальную фразу: «Не забывайте, господа, что СМИ – это тоже бизнес!».

Наверное, не надо детализировать, какой контекст скрывается за этими словами.

Даже самые лучшие проекты и прекраснейшие идеи нуждаются в гласности.

## Стратегия – вернуться к людям

В ходе всего форума много внимания было уделено общению и сотрудничеству, стремлению пробуждать сознательность общества и поощрять партнерство.

Докладчики и участники дискуссий не раз подчеркивали, что прежняя стратегия ASEM была более ориентирована на межправительственную платформу, государственное сотрудничество и деловые контакты, используя такие формулы, как правительство правительству (G2G) и бизнес бизнесу (B2B). Много внимания уделялось технике и технологиям, но мало – людям и взаимопониманию. На форуме акцентировалось, что настало время повернуться к людям лицом к лицу, к отношениям, душам и сердцам. Человек человеку (P2P), лицом к лицу (F2F), сердцем к сердцу (H2H) – такой должна быть стратегия деятельности ASEM – предлагали участники форума.

Дотянуться до этих сердец, повысить влияние на них, развеять недоверие и улучшить взаимопонимание и постижение и тем самым повысить свой статус и влияние организация ASEM может, лишь призвав на помощь СМИ, которые занимают уникальное положение, находятся ближе всего к желающим распространить известие и ближе к тем, для кого это известие предназначено. Ибо даже самые лучшие проекты и прекраснейшие идеи нуждаются в гласности. ■

*Зита Таллат-Кялшиайте*



# ASEM ir žiniasklaidos dialogas Kinijos uostamiestyje Guangdžou

Žurnalas JŪRA MOPE SEA Kinijos Vyriausybės ir ASEM kvietimu dalyvavo tarptautiniame renginyje „ASEM ir žiniasklaidos dialogas“, kuris vyko Guangdžou mieste, Kinijoje.

Žurnalo leidėja ir savininkė Zita Tallat-Kelpšaitė vienoje iš sesijų skaitė pranešimą tema „Vienas galingiausių ginklų yra žodis“.

Kai buvau pakviesta dalyvauti ir skaityti pranešimą tarptautiniame ASEM forume „ASEM ir žiniasklaidos dialogas“ (angl. „ASEM media dialogue on connectivity“), kuris gegužės 9–10 dienomis vyko Kinijos uostamiestyje Guangdžou, daugelis manęs klausė, kas yra ASEM. Tuomet įsitikinau, kad žmonės kur kas daugiau informacijos turi apie tokias organizacijas kaip BRICS, ESBO, ESPO ir kitas nei apie ASEM. Ir tai buvo ne vien mano patirtis. Forume taip pat kalbėta apie nepakankamą šios svarbios organizacijos žinomumą.

Tad išpūdžius iš forumo pradėsiu pažintimi su ASEM.

## Kas yra ASEM?

Kaip save pristato pati organizacija, ASEM (angl. *Asia-Europe Meeting*) Azijos ir Europos susitikimas yra neformalus Azijos ir Europos šalis jungiantis tarpvyriausybinių forumas, skirtas šalių tarpusavio dialogo ir bendradarbiavimo plėtrai, siekiant stiprinti ryšį tarp dviejų regionų, skatinti politinį dialogą, bendradarbiavimą ekonomikos, socialinėje, kultūros, švietimo ir kitose bendrų interesų srityse, puoselėti abipusės pagarbos ir lygiavertės partnerystės santykius.

ASEM, šiemet švenčianti 20 metų jubiliejų, įkurta 1996 m. kovo 1 d. Tailando sostinėje Ban-



## ASEM nariai

ASEAN sekretoriatas, Graikija, Naujoji Zelandija, Australija, Vengrija, Norvegija, Austrija, Indija, Pakistanas, Bangladešas, Indonezija, Filipinai, Belgija, Airija, Lenkija, Brunėjus, Italija, Portugalija, Bulgarija, Japonija, Rumunija, Kambodža, Kazachstanas, Rusijos Federacija, Kinija, Korėja, Singapūras, Kroatija, Laoso LDR, Slovakija, Kipras, Latvija, Slovėnija, Čekijos Respublika, Lietuva, Ispanija, Danija, Liuksemburgas, Švedija, Estija, Malaizija, Šveicarija, Europos Sąjunga, Malta, Tailandas, Suomija, Mongolija, Didžioji Britanija, Prancūzija, Mianmaras, Nyderlandai, Vokietija, Vietnamas. ▶





**Kaip ASEM gali pagerinti savo matomumą ir kaip žiniasklaida galėtų padėti ASEM tai padaryti?**

**„Žiniasklaida yra unikaloje padėtyje“, – sakė Qian Hongshan, pabrėždamas, kad jis tiki, jog žiniasklaida Europos ir Azijos bendradarbiavimą gali pakelti į aukštesnį lygį.**



koke, pirmajame ASEM – Azijos ir Europos šalių viršūnių susitikime. Pradinę organizacijos branduolį sudarė 15 Europos Sąjungos (ES) valstybių narių ir 7 Pietryčių Azijos valstybių asociacijos (ASEAN) valstybių narių bei Kinijos, Japonijos, Korėjos ir Europos Sąjungos atstovai. Šiuo metu organizacijai priklauso 53 nariai: 28 Europos Sąjungos ir 2 Europos valstybės ne ES narės, 21 Azijos šalis bei ES ir ASEAN sekretoriatas.

ASEM potencialiai aprėpia visus bendro intereso klausimus Europoje ir Azijoje. Ji tarnauja kaip pagalbininkė dialoge, padedanti siekti tarpusavio supratimo įvairiais, kartais gana sudėtingais klausimais.

ASEM yra politikos formavimo laboratorija. Kaip forumas, skatinantis atvirą ir neformalų dialogą, ASEM sudaro sąlygas jo dalyviams kurti ir išbandyti naujas idėjas ateities politikos formavime, konstruktyviai dirbti derybose primant sprendimus, ypač tose srityse, dėl kurių nesutariama. Politinis dialogas yra pagrindinis elementas ASEM veiklos procese. ASEM yra privileijuota sistema, kur Azijos ir Europos šalys gali aptarti pagrindines pasaulines problemas, pavyzdžiui, terorizmas, masinio naikinimo ginklų neplatinimas, migracija, kultūrų ir civilizacijų dialogas, aplinkos apsauga, žmogaus teisės, globalizacijos poveikis, ir priimti sprendimus ne konfrontacijos keliu. Organizacija suteikia papildomų konsultacijų galimybes prieš oficialias derybas vykstančiose daugiašalėse konferencijose. Taip sutarimą galimybė keistis patirtimi ir dalintis žiniomis.

Subūrusi skirtingų kultūrų bei civilizacijų patirtį, ASEM padėjo Europai ir Azijai skurti globalią dviejų regionų viziją, paremtą bendrais interesais, tikslais, supratimu bei dialogu.

### **Pirmasis profesionalus dialogas tarp vyriausybės, politikos, mokslo, verslo ir žiniasklaidos**

Intensyviai dirbanti ASEM organizacija reguliariai rengia aukščiausio lygio vadovų, įvairių sričių ministrų, verslo atstovų bei kitų socialinių sluoksnių atstovų susitikimus įvairiomis temomis – nuo finansų, ekonomikos, kultūros, švietimo, žmogaus teisių iki maisto saugumo ir kitų klausimų.

Per pastaruosius dvejus metus paskelbta daug

iniciatyvų, turinčių stiprinti Azijos ir Europos ryšį, pavyzdžiui, ASEM ekspertų grupės simpoziumas, ASEM pramonės dialogas, ASEM Eurazijos transporto ir logistikos tinklo simpoziumas bei daug kitų. Visos šios iniciatyvos paskleidė daug idėjų ir pasiūlymų, atspindinčių ASEM šalių veiklą ir bendradarbiavimą. Inicijavose buvo pabrėžiama būtinybė gerinti visuomenės informuotumą ir stiprinti žmonių tarpusavio ryšį.

Tačiau trūkstanta grandis šiose priemonėse buvo žiniasklaida. Be žiniasklaidos paramos ASEM tarsi klajojo dykumoje. Situaciją reikėjo keisti. Taip ASEM 20-ojo jubiliejaus išvakarėse, prieš ASEM lyderių susitikimą Mongolijos sostinėje Ulan Batore, gimė žiniasklaidos dialogo iniciatyva.

Kinijoje vykusio renginio „ASEM ir žiniasklaidos dialogas“ metu pabrėžta, kad per dvidešimt ASEM gyvavimo metų susitikimas Guangdžou buvo pirmasis profesionalus dialogas tarp vyriausybės, politikos, mokslo, verslo ir žiniasklaidos.

Renginyje, kurį bendromis jėgomis organizavo Kinijos užsienio reikalų ministerija, Valstybės tarnybos informacijos biuras ir Guangdžou miesto savivaldybė, dalyvavo beveik 200 dalyvių – ASEM šalių vyriausybių, politikos, mokslo, verslo, žiniasklaidos ir ekspertų grupių atstovų iš daugiau nei 50 šalių ir regionų. Gausiausias buvo Kinijos ir renginio partnerių – Bangladešo, Mongolijos, Naujosios Zelandijos, Pakistano ir Singapūro – delegacijos. Po vieną atstovą ASEM forume turėjo: Bulgarija, Kambodža, Estija, Prancūzija, Graikija, Airija, Latvija, Lietuva, Liuksemburgas, Mianmaras, Norvegija, Filipinai, Portugalija.

### **Tikslas – ugdyti visuomenės supratimą ir partnerystę**

Sveikinimo kalbas iškilmingoje atidarymo ceremonijoje pasakė Kinijos užsienio reikalų ministerijos ministro pavaduotojas Qian Hongshan, Kinijos valstybinės informacijos valdybos viceministras Guo Weimin, ASEM biuro Mongolijoje atstovas Jargalsaikhan Enkshaikhan ir Guangdžou miesto meras Wen Guohui.

Qian Hongshan pabrėžė, kad ASEM nuo pat įkūrimo per dvidešimt savo gyvavimo metų suvaidino labai svarbų vaidmenį skatinant Azijos ir Europos dialogą bei bendravimą, palaikant regi-

ono gerovę ir stabilumą bei drauge sprendžiant pasaulines problemas. Šiuo metu Eurazijos žemynas susiduria su naujais pavojais ir iššūkiais. Visos Azijos ir Europos šalys turėtų susiburti į tvirtą bendruomenę, kurioje ASEM organizacija būtų vienybės bei bendradarbiavimo garantas ir šalys kartu planuotų naują ASEM dešimtmetį. Qian Hongshan pabrėžė, kad tam reikia turėti aiškius ketinimus bei tikslus ir kryptingai veikti visoms ASEM šalims. Jis teigė, kad Kinija visada buvo ir bus šių idėjų propaguotoja, rengėja ir įgyvendintoja. Kinijos Prezidentas Xi Jinping pasiūlė iniciatyvą „Viena juosta, vienas kelias“ (angl. „One Belt, one Road“), kurią Kinija siekia įgyvendinti glaudžiai bendradarbiaudama su Azijos ir Europos šalimis. Kinija skatina bendradarbiavimą pagal įvairius dvišalius ir daugiašalius mechanizmus.

Qian Hongshan sakė, kad ASEM visada buvo svarbi bendradarbiavimo platforma, kuriai Kinija teikia ypatingą reikšmę, ir aktyviai dalyvauja šios organizacijos, siekiančios sukurti plataus masto įvairialypį tinklą, gyvą ir atvirą bendradarbiavimo sistemą, veikloje. Norint, kad toks tinklas veiktų sėkmingai, reikia skatinti aktyvų vyriausybių, įmonių, ekspertų grupių, žiniasklaidos dalyvavimą ir bendradarbiavimą, siekti, kad, vykdant daugiašalį bendradarbiavimą ir puoselėjant partnerystę, kiekviena grandis tinkamai atliktų savo vaidmenį.

Kinija skatina glaudesnius tarpusavio ryšius tarp Azijos ir Europos žiniasklaidos bei yra įsitikinusi, kad pastaroji gali inspiruoti glaudesnę Azijos ir Europos ryšį, kad ji gali tapti Azijos ir Europos bendradarbiavimo organizatoriumi platesniu mastu ir aukštesniu lygiu.

Žiniasklaidos dialogu, kurio tema „Ugdyti visuomenės supratimą ir partnerystę“, siekiama sukurti veiklos platformas ir tobulinti visų sluoksnių bendradarbiavimą, įskaitant didesnę žiniasklaidos paramą šios veiklos ir ASEM idėjų propagavimui.

### **Naujosios žiniasklaidos jėga**

Plenarinėje sesijoje kalbėję Mongolijos, Pakistano, Kinijos, Laoso bei Rusijos atstovai pasidalino savo įžvalgomis dėl ASEM veiklos šiandien ir rytoj bei jų plėtros galimybių. Pranešėjai pabrėžė, kad skaitmeninės technologijos žiniasklaidai



**„Mums reikia žiniasklaidos pagalbos. Mes prašome ištransliuoti žinią apie ASEM. Ištransliuoti suprantamai, matomai ir aiškiai, su ASEM istorija, tikslais ir planais.“**  
*Michael Reiterer*

leidžia lengvai kirsti nacionalines sienas ir išėiti į pasaulines erdves. Todėl įmanomas glaudus bendradarbiavimas kelių šalių žiniasklaidai dirbant savo šalyse ir kartu vykdant bet kokią bendrą didelį projektą.

Intensyvios diskusijos vyko sesijoje dėl tradicinės ir naujosios žiniasklaidos vaidmens bei galios šiuolaikiniame pasaulyje. Pranešėjai pabrėžė didžiulę naujosios žiniasklaidos įtaką pasaulyje. „Ji keliauja be vizų“, – vaizdžiai pastebėjo Bangladešo nacionalinio spaudos klubo atstovas, leidinio „News Today“ redaktorius Reaz Uddin Ahmed, pabrėžęs, kad tradicinių laikmenų, tokių kaip laikraščiai, žurnalai, televizijos kanalai, informaciją galima priimti tik jų išleidimo vietose, o naujoji žiniasklaida gali būti atverta bet kur ir bet kuriuo metu.

Žinoma, naujoji žiniasklaida kuria ir naują kultūrą, kuri ne visiems yra priimtina. Nepaisant to, tenka sutikti, jog ateitis priklauso naujajai žiniasklaidai.

## Du klausimai ir daugybė atsakymų

Baigiamosios sesijos diskusijose išryškėjo du esminiai klausimai: kaip ASEM gali pagerinti savo matomumą ir kaip žiniasklaida galėtų padėti ASEM tai padaryti?

**„Nepamirškite, ponai, kad žiniasklaida taip pat yra verslas!“**  
*Joao Maria Palmeiro*

Į pirmąjį klausimą atsakymas tarsi aiškus – ASEM turi įveikti informacijos sklaidos deficitą per žiniasklaidą. Ir tam reikia sujungti visas žiniasklaidos priemones – tiek tradicines, tiek naujųjų technologijų galimybes.

„Žiniasklaida yra unikaloje padėtyje“, – sakė Qian Hongshan, pabrėždamas, kad jis tiki, jog žiniasklaida Europos ir Azijos bendradarbiavimą gali pakelti į aukštesnį lygį.

ASEM vyresniojo pareigūno Kinijoje Xie Bohua nuomone, šis dialogas buvo sėkmingas. Jis padės ASEM, kuriai ateityje teks susidurti su įvairiais pokyčiais ir iššūkiais, per žiniasklaidą įveikti

kalbų bei kultūrų barjerus ir stiprinti savo statusą.

Rusijos politikos apžvalgininkas Aleksejus Denisovas pabrėžė, kad žiniasklaida yra trumpiausias ir aiškiausias kelias, vedantis į abipusį supratimą tarp šalių.

Kinijos „Radio International“ redaktoriaus pavaduotojas Ren Qian pridūrė, kad šalys per žiniasklaidą gali stiprinti savo individualią bei bendrą Europos ir Azijos tapatybę. Esame vienas kontinentas, todėl nekyla klausimas, kodėl mums reikia bendradarbiauti. Turime galvoti, kaip tai daryti efektyviau.

Į antrąjį klausimą daug pasiūlymų bei rekomendacijų, ką ASEM idėjų propagavimui galėtų nuveikti žiniasklaida, pateikė patys forumo dalyviai. Buvo siūloma sukurti reguliarią dialogą tarp ASEM ir žiniasklaidos, organizuoti darbinis susitikimus dėl Naujojo šilko kelio projekto įgyvendinimo sklaidos, vystyti žiniasklaidos mainų plėtrą, keistis žurnalais ir žurnalistiką studijuojančiais aukštųjų mokyklų studentais tarp šalių, inicijuoti ASEM stipendijas žurnalistikos studentams, keistis kultūros, meno, sporto delegacijomis ir skleisti jų patirtį, stiprinti žiniasklaidos ryšius su verslo bei akademinė bendruomene Europoje ir Azijoje, kiekvienoje ASEM šalies sostinėje organizuoti ASEM renginius, transliuoti Europos ir Azijos žurnalistų bendrai parengtus reportažus, keistis naujienomis, įkurti bendrą ASEM šalių informacijos portalą, leisti ASEM leidinį ir kita.

Europos išorės veiksmų tarnybos pagrindinis patarėjas Michael Reiterer atvirai ir emociškai išsakė bene svarbiausią susitikimo mintį: „Mums reikia žiniasklaidos pagalbos. Mes prašome ištransliuoti žinią apie ASEM. Ištransliuoti suprantamai, matomai ir aiškiai, su ASEM istorija, tikslais ir planais.“

Tai reikia daryti iki ASEM jubiliejinio renginio Ulan Batore ir po jo, siunčiant pasaulio bendruomenei žinią apie ASEM veiklą.

Forumo pabaigoje optimistines idėjas realybėn grąžino Portugalijos leidėjų asociacijos prezidentas Joao Maria Palmeiro, priminęs, kad sesijoje „Dialogas tarp žiniasklaidos ir verslo“ (angl. „Dialogue between Media and Business“) buvo daug kalbėta apie verslo ir žiniasklaidos ryšių stiprinimo būtinybę, propaguojant tokius svarbius projektus kaip „Viena juosta, vienas kelias“, ir pasakęs

**Atėjo laikas atsisukti į žmones, jų veidus, santykius, sielas ir širdis. Žmogus žmogui, veidas į veidą, širdis į širdį – tokia turėtų būti ASEM veiklos strategija.**

sakralinę frazę: „Nepamirškite, ponai, kad žiniasklaida taip pat yra verslas!“

Turbūt nebūtina detalizuoti, koks kontekstas slėpi po šiais žodžiais.

## Strategija – atsisukti į žmones

Viso forumo metu daug dėmesio buvo skiriama bendravimui ir bendradarbiavimui, siekui skatinti visuomenės sąmoningumą bei partnerystę.

**Nes ir patiems geriausiems projektams bei nuostabiausioms idėjoms reikia viešinimo.**

Renginio pranešėjai ir diskusijų dalyviai ne kartą pabrėžė, kad ankstesnė ASEM strategija buvo labiau orientuota į tarpvyriausybę platformą, valstybinį bendradarbiavimą ir verslo ryšius, naudojant tokias formules, kaip vyriausybė vyriausybei (G2G) ir verslas verslui (B2B). Daug dėmesio buvo skiriama technikai ir technologijoms, bet mažai žmonėms ir tarpusavio supratimui. Šiame forume akcentuota, kad atėjo laikas atsisukti į žmones, jų veidus, santykius, sielas ir širdis. Žmogus žmogui (P2P), veidas į veidą (F2F), širdis į širdį (H2H) – tokia turėtų būti ASEM veiklos strategija.

Pasiekti širdis, didinti įtaką joms, išsklaidyti nepasitikėjimą ir gerinti tarpusavio supratimą bei supratingumą ir taip stiprinti savo statusą bei įtaką ASEM organizacija gali tik pasitelkusi žiniasklaidą, kuri turi unikalią padėtį ir yra arčiausiai norinčių paskleisti žinią bei arčiausiai tų, kuriems ši žinia skiriama. Nes ir patiems geriausiems projektams bei nuostabiausioms idėjoms reikia viešinimo. ■

*Zita Tallat-Kelpšaitė*



# Станут ли снижающиеся показатели торговли ухабами на Новом шелковом пути?

Автор книги «Глобальные экосистемы цепочки поставок» («Global Supply Chain Ecosystems») Марк Миллар был приглашенным докладчиком и модератором более чем на 400 бизнес-мероприятиях и промышленных конференциях в 23 странах мира.

В течение более двух тысячелетий древний Шелковый путь был основной торговой связкой между Китаем, Дальним и Средним Востоком и Европой.

После столетий забвения недавно он был заново открыт и стал потенциальной альтернативой для транспортировки огромного количества товаров, сгенерированных китайской производственной машиной для западноевропейских рынков. В 2011 г. в Лондоне был созван форум Нового шелкового пути, а затем состоялась и успешная конференция, став пространством для встреч участников, включая правительства, инстанции, корпорации и профессионалов, и средой для обсуждения возможностей, которые предоставляет Новый шелковый путь. В сентябре 2013 г. президент Китая Си Цзиньпин в Казахстане представил инициативу «Экономический пояс Шелкового пути» (англ. «Silk Road Economic Belt»), а в октябре в Индонезии – «Морской шелковый путь XXI века» («21st Century Maritime Silk Road»). В настоящее время обе эти инициативы известны под общим названием «Один пояс, один путь» («One Belt, One Road»), или просто «Пояс и путь» («Belt and Road»).

Маршруты Нового шелкового пути предоставляют много потенциальных преимуществ, в том числе более быстрое время транзита по сравнению с другими альтернативными вариантами, такими как глубоководное судоходство, новые мультимодальные наземно-мостовые связки посредством прямых соединений автомобильных и железных дорог, а также улучшенная транспортная инфраструктура, которая обеспечивает гораздо более интегрированную экосистему цепочек поставок Восток-Запад.



Марк Миллар

## Торговые потоки между Азией и Европой замедлились

Однако в последние месяцы индекс, фиксирующий передвижение товаров по Новому шелковому пути, упал до самого низкого уровня с самого начала его применения. Экспериментальный показатель грузоперевозок по морскому шелковому пути Шанхайская судоходная биржа активировала в июле 2015-го при поддержке президента Китая. По его словам, в процессе мониторинга и измерения потоков импорта и экспорта контейнеров, а также импорта насыпных и танкерных грузов можно сделать вывод, что индекс должен «повысить прозрачность и влияние рынка».

Точка отсчета индекса – январь 2015 г. со 100 очками. Судя по последним данным, опубликованным в конце марта 2016 г., индекс постепенно снижался и в настоящее время упал до 64,24 очка, т.е. более чем на 35 % от базовой ставки.

Этот резкий спад отражает значительное влияние замедления экономического роста Китая на глобальную деятельность морских грузоперевозок. По сравнению с прошлым годом экспорт Китая в первом квартале 2016-го снизился почти на 10 %, а импорт – почти на 14 %. Спад в торговле в 2016 г. ощущается не только в Китае – уменьшение объемов торговли в начале года отметили и основные порты региона и всего мира. Сингапур зафиксировал сокращение потока контейнеров на 7,7 % еще в феврале, значительный спад отметили также Шанхай и Гонконг.

## Как это повлияет на инициативу Шелкового пути?

Насколько серьезно следует воспринимать влияние сокращения торговых потоков на проекты Нового шелкового пути, привлечшего огромное внимание мировой общественности и солидные инвестиции, хотя и во многом благодаря Китаю?





В настоящее время было бы неразумно придавать слишком большое значение тому, что может оказаться лишь небольшим камешком на пути экономического роста, даже если такая ситуация сохранится в течение нескольких лет. Страны и компании, обладающие планами и ресурсами для инвестиций в крупные инфраструктурные проекты, смотрят далеко в будущее, зачастую планируя на десятилетия вперед.

Китай больше многих показал свою готовность инвестировать с особо долгосрочной перспективой, а его вложения последних двух лет в проекты «Одного пояса, одного пути» особенно впечатляют, не говоря уже об обязательствах Китая перед новым Азиатским банком инфраструктурных инвестиций.

## Сила – в многостороннем участии

Если рассмотреть масштабы участия в инициативе Нового шелкового пути, то это кратковременное воздействие падения торговых потоков в столь крупномасштабном долгосрочном проекте уже вызывает меньше беспокойства.

В Лондонской инициативе, благодаря которой был учрежден форум Нового шелкового пути, приняли участие около тридцати стран от Турции на Западе до Китая на Востоке.

Среди деловых и торговых партнеров находятся Средне-Восточная ассоциация (Middle East Association), Китайско-Британский деловой совет (China-Britain Business Council), KPMG – международная сеть аудиторских и консалтинговых компаний, Индийско-Британский деловой совет (UK India Business Council), PWC – сеть аудиторских и бизнес-консалтинговых компаний, консультационная компания «Deloitte», компания банкинга и финансовых услуг «Sumitomo Banking Corporation» и Международная ассоциация проектного финансирования (International Project Finance Association).

Китайская инициатива «Пояс и путь» охватывает более 60 стран, представляющих треть мировой экономики и более половины населения



Земного шара.

Такие международные гиганты, как «Hewlett Packard», «Apple» и крупные производители автомобилей, уже продемонстрировали готовность поддержать и использовать новые автомобильные и железнодорожные маршруты, поскольку они видят потенциальную экономию для своих международных компаний.

## Инвестиции Китая значительно продвинули вперед инфраструктурные проекты Нового шелкового пути

Первый проект, который будет финансироваться за счет мультимиллиардного фонда Шелкового пути, учрежденного Китаем для воплощения инициативы «Пояса и пути» в жизнь, был торжественно открыт президентом Китая Си Цзиньпинем в ходе визита в Пакистан в апреле 2015 года. Строительство гидроэнергетического объекта «Karot 720-MW» начнется в конце 2016 г. Строительство будет осуществлять дочерняя компания корпорации «China

Three Gorges», его стоимость составит около 1,64 млрд долларов США, и это лишь один из 51 соглашения на общую сумму 46 млрд долларов США, которые были подписаны между Китаем и Пакистаном в ходе визита.

Китай также установил контакты в сфере железнодорожной инфраструктуры на высоком уровне с Лаосом и Индонезией, а также официально подписал еще одно железнодорожное соглашение с Таиландом. Более того – после внимательного пересмотра контрактных соглашений правительство Шри-Ланки недавно решило позволить продолжить гигантский китайский проект развития порта.

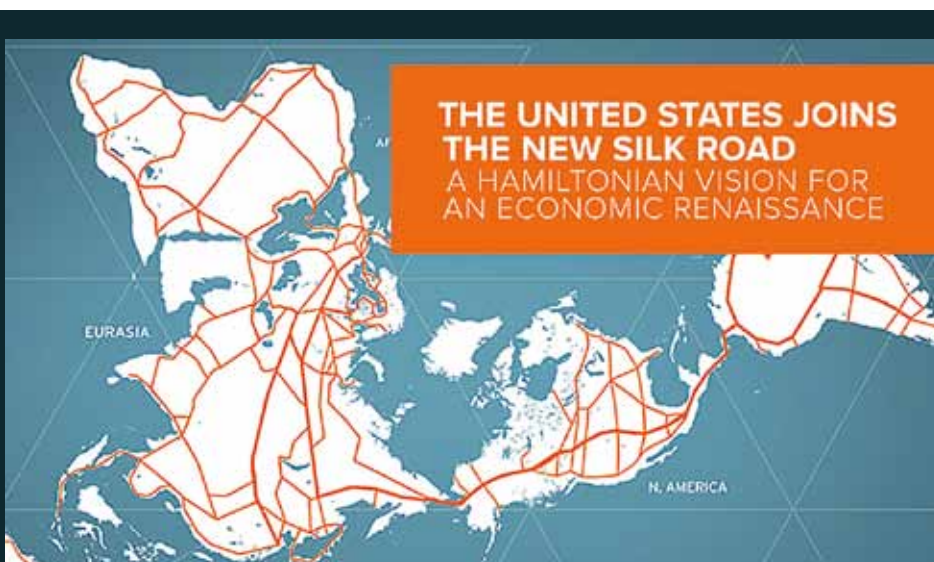
В феврале текущего года был побит рекорд в потоках движения по Нового шелковому пути – первый поезд, соединяющий Китай и Иран по старому Шелковому пути, преодолел 10 399 км (около 6 500 миль), прибыл в столицу Ирана Тегеран всего за 14 дней! Грузовой поезд, перевезший 32 контейнера коммерческих продуктов из восточной китайской провинции Чжэцзян, использовал уже проложенные железнодорожные пути, проследовав до Тегерана через Казахстан, Узбекистан и Туркмению.

Китайская инициатива «Пояс и путь» включает в себя и морской Шелковый путь, связывающий порты побережья Китая с портами Европы по одному маршруту через Южно-Китайское море и Индийский океан, по другому маршруту – через Южно-Китайское море и южную часть Тихого океана.

## Выводы

Учитывая огромный экономический потенциал Нового шелкового пути, уже инвестированные средства и не менее важную профессиональную личную приверженность президента Китая Си Цзиньпина данному проекту, для того чтобы выбить Новый шелковый путь из колеи, потребовалось бы гораздо больше, чем краткосрочный спад торговли. Вне всяких сомнений, этот проект долгосрочен и обладает потенциалом для преобразования торговли Востока и Запада и жизни стран, находящихся возле этого маршрута. ■

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





# Ar krentantys prekybos rodikliai netaps duobėmis Naujajame šilko kelyje?

Knygos „Pasaulinės tiekimo grandinės ekosistemos“ (angl. *Global Supply Chain Ecosystems*) autorius Mark Millar buvo kvieštinis pranešėju ir moderatoriumi daugiau nei 400 verslo renginių ir pramonės konferencijų 23 šalyse.



Mark Millar

Daugiau nei du tūkstantmečius senasis Šilko kelias buvo pagrindinė prekybinė jungtis tarp Kinijos, Tolimųjų bei Viduriniųjų Rytų ir Europos.

Vėliau šimtmečiams nugrimzdęs į užmarštį, neseniai jis buvo atrastas iš naujo ir tapo potencialia alternatyva gabenti didžiulius kiekius Kinijos pramonės generuojamų Vakarų Europos rinkoms skirtų prekių.

2011 m. Londone įkurtas Naujojo šilko kelio forumas, o po jo ir sėkminga konferencija, tapę visų dalyvių – vyriausybės, institucijų, įmonių ir kitų profesionalų – susitikimo bei Naujojo šilko kelio teikiamų galimybių aptarimo erdve.

2013 m. rugsėjį Kazachstane Kinijos Prezidentas Xi Jinping pristatė „Šilko kelio ekonominės juostos“ (angl. „Silk Road Economic Belt“), o spalį Indonezijoje – „XXI amžiaus jūros šilko kelio“ (angl. „21st Century Maritime Silk Road“) iniciatyvas. Šiuo metu jos abi kartu vadinamos projektu „Viena juosta, vienas kelias“ (angl. „One Belt, One Road“), arba tiesiog „Juosta ir kelias“ (angl. „Belt and Road“).

Naujojo šilko kelio maršrutai suteikia daug potencialių galimybių, įskaitant trumpesnį transportavimo laiką, lyginant su esamomis alternatyvomis, tokiomis kaip giliavandenė laivyba, naujosios multimodalinės žemės ir tiltų sąsajos per tiesiogines kelių bei geležinkelių jungtis, taip pat pagerinta transporto infrastruktūra, sudaranti glaudesnę Rytų ir Vakarų tiekimo grandinės ekosistemą.

## Sulėtėjo prekybos srautai tarp Azijos ir Europos

Krovinių judėjimą tarp šalių Naujuoju šilko keliu fiksuojantis rodiklis pastaraisiais mėnesiais smuktelėjo iki žemiausių rodiklių nuo pat jo taikymo pradžios. Bandomąjį Jūros šilko kelio krovinių vežimo rodiklį Šanchajaus transporto birža aktyvavo 2015 m. liepą. Jį palaiko ir Kinijos Prezidentas. Pasak jo, stebint bei matuojant konteinerių importo ir eksporto srautus bei sausų ir tanklaivių gabenamų krovinių importą, galima daryti išvadą, kad rodiklis turėtų „pagerinti rinkos skaidrumą ir įtaką“.

Rodiklio atskaitos taškas – 2015 m. sausis su 100 taškų. 2016 m. kovo pabaigoje išplatintais naujausiais duomenimis, rodiklio vertė laipsniškai mažėjo ir šiuo metu yra nukritusi iki 64,24 taško, t. y. daugiau nei 35 % nuo pradinio 100 taškų lygio.

Šie drastiški pokyčiai atspindi reikšmingą sulėtėjusios Kinijos ekonomikos įtaką pasaulinei





krovinių transporto pramonei. Lyginant su praėjusiais metais, Kinijos eksportas pirmąjį 2016 m. ketvirtį sumažėjo beveik 10 %, o importas – beveik 14 %. 2016 m. sulėtėjusios prekybos apšukos jaučiamos ne tik Kinijoje – mažesnius krovinių transporto srautus 2016 m. pradžioje pastebėjo ir pagrindiniai regiono bei pasaulio uostai. Singapūras 7,7 % konteinerių srauto susilpnėjimą užfiksavo dar vasarį, reikšmingus neigiamus pokyčius pastebėjo ir Šanchajus bei Honkongas.

## Kaip tai paveiks Šilko kelio iniciatyvą?

Kaip rimtai reikėtų vertinti sumažėjusių prekybos srautų įtaką Naujojo šilko kelio projektams, pritraukusiems didelį viso pasaulio dėmesį ir milžiniškas investicijas, tačiau pagrindiniu jų varikliu išliekant Kinijai?

Šiuo metu būtų gana anksti ir neprotinga per daug reikšmės suteikti tam, kas gali pasirodyti kaip nedidelis akmenėlis ekonominio augimo kelyje, net jei tokia situacija išsilaikytų porą metų. Turinčios viziją ir galinčios investuoti į didelius infrastruktūros projektus šalys ir įmonės žvelgia daug toliau, dažnai planuojamos kelis dešimtmečius į priekį.

Kinija ypač yra nusiteikusi investuodama žvelgti į tolimas perspektyvas, o jos pastarųjų dviejų metų investicijos į „Vienos juostos, vieno kelio“ projektus yra ganėtinai įspūdingos, jau neminint Kinijos įsipareigojimų naujam Azijos infrastruktūros investicijų bankui.

## Stiprybė – daugiašalis dalyvavimas

Apsvarsčius dalyvavimo Naujojo šilko kelio iniciatyvoje mastus ir pokyčius, šis trumpalaikis sumažėjusių prekybos srautų poveikis tokio didelio masto ilgalaikiame projekte nebeatrodė labai svarbus.

Londono iniciatyvoje, kurios dėka buvo įkurtas Naujojo šilko kelio forumas, dalyvavo apie trisdešimt šalių nuo vakaruose esančios Turkijos iki Kinijos rytuose.

Tarp verslo bei prekybos partnerių yra ir Vi-

duriniųjų Rytų asociacija (angl. *Middle East Association*), Kinijos-Didžiosios Britanijos verslo taryba (angl. *China-Britain Business Council*), KPMG tarptautinis audito ir mokesčių konsultavimo bendrovių tinklas, JK Indijos verslo taryba (angl. *UK India Business Council*), PWC audito ir mokesčių konsultacijų bendrovių tinklas, verslo patarėjų ir audito bendrovė „Deloitte“, bankininkystės ir finansinių paslaugų bendrovė „Sumitomo Banking Corporation“ bei Tarptautinė projektų finansų asociacija (angl. *International Project Finance Association*).

Kinijos „Juostos ir kelio“ iniciatyva jungia daugiau nei 60 šalių, atstovaujančių trečdalį pasaulio ekonomikos ir daugiau nei pusę pasaulio gyventojų.

Tokie pasauliniai gigantai, kaip „Hewlett Packard“, „Apple“ ir pagrindiniai automobilių gamintojai, jau parodė savo norą palaikyti ir naudotis naujaisiais kelių ir geležinkelių maršrutais, kadangi juose jie žvelgia potencialias galimybes sumažinti savo tarptautinių įmonių išlaidas.

Kinijos investicijos į Naujojo šilko kelio infrastruktūros projektus gerokai pasistūmėjo į priekį. Pirmąjį projektą, kuris bus finansuojamas mul-

timilijardinio Šilko kelio fondo, Kinijos įsteigto norint paversti „Juostos ir kelio“ iniciatyvą realybe, Kinijos Prezidentas Xi Jinping atskleidė 2015 m. balandį vizito į Pakistaną metu. „Karat 720-MW“ hidroenergetikos projekto statybos prasidės 2016 m. pabaigoje. „China Three Gorges“ korporacijos padalinio vykdomos statybos kainuos apie 1,64 mlrd. JAV dolerių ir tai tėra viena iš 51 Prezidento vizito metu tarp Kinijos ir Pakistano pasirašytų sutarčių. Bendra jų vertė sudaro 46 mlrd. JAV dolerių.

Kinija taip pat užmezgė aukšto lygio geležinkelinių infrastruktūros kontaktus su Laosu ir Indonezija bei oficialiai pasirašė dar vieną geležinkelių sutartį su Tailandu. Dar daugiau – atidžiai peržiūrėjusi sutartinius įsipareigojimus, Šri Lankos vyriausybė neseniai nusprendė leisti tęsti milžinišką Kinijos uosto vystymo projektą.

Šių metų vasarį buvo sumuštas naujas Naujojo šilko kelio srauto judėjimo rekordas – pirmasis traukinys, jungiantis Kiniją ir Iraną senuoju Šilko keliu, įveikęs 10 399 km (apie 6 500 mylių), atvyko į Irano sostinę Teheraną vos per 14 dienų! Krovinių traukinys, gabenantis 32 komercinių prekių konteinerius, pajudėjo iš Džedziango provincijos Rytų Kinijoje ir jau nutiestais geležinkeliais nuvažiavęs iš Kinijos į Kazachstaną, per Uzbekiją ir Turkmeniją pasiekė Irano sostinę Teheraną.

Kinijos „Juostos ir kelio“ iniciatyvai taip pat priklauso ir „Jūrų šilko kelias“, Kinijos pakrantės uostus per Pietų Kinijos jūrą jungiantis su Pietų Ramiojo vandenyno regionu, o per Pietų Kinijos jūrą ir Indijos vandenyną padedantis pasiekti Europą.

## Išvados

Turint omenyje didžiulį ekonominį Naujojo šilko kelio potencialą, jau investuotas lėšas ir nemažiau svarbų aukšto lygio ir profesionalų asmeninį Kinijos Prezidento Xi Jinping atsidavimą šiam projektui, prireiktų daugiau nei keleto trumpalaikių prekybos nuosmukio rodiklių išmušti Naująjį Šilko kelią iš vėžių. Be abejonės, šis projektas pradėtas ilgam ir turi potencialą pakeisti Rytų ir Vakarų prekybą bei visų šalia šio kelio įsikūrusių šalių gyvenimus. ■

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





## АО «Lietuvos geležinkeliai» предоставит клиентам больше возможностей для перевозок по Европе

**В апреле генеральный директор АО «Lietuvos geležinkeliai» Стасис Дайлидка и Ханс-Георг Вернер, член правления и генеральный директор по Восточному региону компании «DB Cargo AG», подписали договор об экспедировании грузов. Этот договор разрешает компании «Lietuvos geležinkeliai» оказывать услуги по экспедированию, логистике и перевозке грузов по железным дорогам в Болгарии, Италии, Соединенном Королевстве, Польше, Нидерландах, Франции, Румынии, Швейцарии, Венгрии и Германии.**

С.Дайлидка назвал договор АО «Lietuvos geležinkeliai» с «DB Cargo AG» историческим шагом по интеграции в транспортную систему железных дорог Европы. Он позволит привлечь дополнительные группы на линию «Rail Baltica», лучше и эффективнее использовать преимущества и мощности недавно вступивших в строй Вильнюсского и Каунасского интермодальных терминалов, развивать перевозки полуприцепов по железным дорогам Европы и стран СНГ.

«Подписание договора с «DB Cargo AG» послужило для нас гарантией, что грузы наших клиентов, отправляемые по железной дороге в западном направлении, дойдут до адресата во-

время и на самых лучших условиях. Это укрепляет позиции АО «Lietuvos geležinkeliai» на рынке грузоперевозок», – сказал С.Дайлидка.

«DB Cargo AG» (ранее – «DB Schenker Rail») – крупнейший оператор железнодорожных грузоперевозок в Европе, имеющий свои филиалы в десятках европейских стран, перевозящий в среднем свыше 330 млн тонн грузов в год. Парк подвижного состава «DB Cargo AG» составляет более полутора тысяч электровозов, более тысячи дизельных локомотивов.

Договор с «DB Cargo AG» подписан во время международной выставки «TransRussia 2016», проходившей в Москве. В ходе этого мероприятия главы компаний обсудили вопросы грузо-

перевозок также с руководством чешских железных дорог «ČD Cargo» и дочерней компании «ČD Logistics», «PKP Cargo Connect», «Rostock Port» и др. На этих встречах шла речь о перевозках грузов по железной дороге через Литву, соединении портов Европы и Клайпеды, дальнейших перевозках грузов по железной дороге в Китай и из него, таким образом удешевляя услугу и одерживая победу в ценовой конкуренции. Обсуждены двухсторонние и трехсторонние проекты, возможности сотрудничества и развития. ■

*Момент подписания договора в Москве во время выставки «TransRussia».*

### GELEŽINKELIAI



## AB „Lietuvos geležinkeliai“ klientams suteiks daugiau pervežimo galimybių Europoje

**Balandžio mėnesį AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinis direktorius Stasys Dailidka bei „DB Cargo AG“ valdybos narys ir generalinis direktorius Rytų regionui Hans-Georg Werner pasirašė krovinių ekspedijavimo sutartį. Ši sutartis leidžia AB „Lietuvos geležinkeliai“ teikti krovinių vežimo, ekspedijavimo bei logistikos paslaugas geležinkeliais Bulgarijoje, Italijoje, Jungtinėje Karalystėje, Lenkijoje, Nyderlanduose, Prancūzijoje, Rumunijoje, Šveicarijoje, Vengrijoje ir Vokietijoje.**

Pasak S. Dailidkos, AB „Lietuvos geležinkeliai“ sutartis su „DB Cargo AG“ – istorinis žingsnis, integruojantis į Europos geležinkelių transporto sistemą. Ji leis pritraukti papildomų krovinių „Rail Baltica“ linijai, geriau ir efektyviau išnaudoti neseniai pradėjusių veikti Vilniaus ir Kauno intermodalinių terminalų pranašumus bei pajėgumus, plėtoti puspriekabių vežimą geležinkeliais Europoje ir NVS šalyse.



„Pasirašę sutartį su „DB Cargo AG“, galime būti užtikrinti, kad mūsų klientų kroviniai, siunčiami Vakarų kryptimi geležinkeliais, kelionės tikslą pasieks laiku ir pačiomis geriausiomis sąlygomis. Tai sustiprina AB „Lietuvos geležinkeliai“ pozicijas krovinių vežimo rinkoje“, – sakė S. Dailidka.

„DB Cargo AG“ (anksčiau – „DB Schenker Rail“) – didžiausia krovinių vežimo geležinkeliais operatorė Europoje, turinti savo filialus dešimtyse Europos šalių, vidutiniškai per metus gabenanti per 330 mln. tonų krovinių. „DB Cargo AG“ traukos riedmenų parką sudaro daugiau nei pusantro tūkstančio elektrovežių, per tūkstantį dyzelinių lokomotyvų.

Sutartis su „DB Cargo AG“ pasirašyta Maskvoje

vykusios tarptautinės parodos „TransRussia 2016“ metu. Bendrovės vadovai krovinių gabenimo klausimus šio renginio metu taip pat aptarė su Čekijos geležinkelių „ČD Cargo“ vadovybe ir dukterine įmone „ČD Logistics“, „PKP Cargo Connect“, „Rostock Port“ ir kt. Šiuose susitikimuose kalbėta apie krovinių vežimą geležinkeliais per Lietuvą, Europos ir Klaipėdos uostų sujungimą, toliau vežant krovinius geležinkeliais į Kiniją ir iš jos, taip piginant paslaugą ir laimint kainų konkurencijoje. Aptarti dvišaliai ir trišaliai projektai bei bendradarbiavimo ir plėtros galimybės. ■

*Sutarties pasirašymo akimirka Maskvoje parodos „TransRussia“ metu.*

БЕЛОРУССКАЯ ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ



## ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

10<sup>я</sup> МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА и КОНГРЕСС



## ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ИНЖИНИРИНГ

5<sup>я</sup> МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



## ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

2<sup>я</sup> МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА

**4 - 6.10.2016**

Футбольный манеж, пр. Победителей, 20/2  
Минск, Республика Беларусь

Тел.: (375-17) 306 06 06, факс: (375-17) 203 33 86  
E-mail: [transport@tc.by](mailto:transport@tc.by) <http://tc.by>



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ  
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ



ЗАО «ТЕХНИКА И КОММУНИКАЦИИ»



# На международном празднике Дня рыбака – история и современность

**Истоки рыболовства в Балтийском море уходят в каменный век. Рыболовство и судоходство были традиционным занятием людей, живущих по берегам Балтики. От мелкого рыболовства в прибрежной зоне она развилась в промысловое с крупнотоннажными траулерами и современной рыбопоисковой техникой. В те времена, когда рыболовство было основным занятием большинства жителей Клайпедского края, в городе гудели рыбные ярмарки, а аромат свежепойманной и копченой рыбы манил горожан и пробуждал аппетит. В планах Литовской ассоциации прибрежного промыслового и рекреационного рыболовства – возродить и пропагандировать эти традиции.**

## В книге «Рыболовство Малой Литвы» – история прибрежного рыболовства

В августе 1923 г. инспектор департамента сельского хозяйства Министерства сельского хозяйства и государственного имущества Литвы Андриус Рондоманскис (Рандомонис) из Каунаса был отправлен в командировку в только что присоединенный к Литве Клайпедский край. Цель поездки – оценить и описать состояние рыбного хозяйства Клайпедского края и возможности его развития.

Чиновник А.Рондоманскис ничем не напоминал привычного министерского бюрократа. Он был настоящим интеллигентом, получившим образование в Санкт-Петербургском университете. Кроме классических греческого языка и латыни, знал польский, немецкий и русский языки. Учительствовал в каунасской гимназии, преподавал курс рыбоводства в сельскохозяйственном университете, провел анализы химического состава воды озер Мятялю и Платялю, а также реки Вянте, дал оценку возможностей разборазведения. А.Рондоманскис написал две книги и свыше 40 познавательных статей

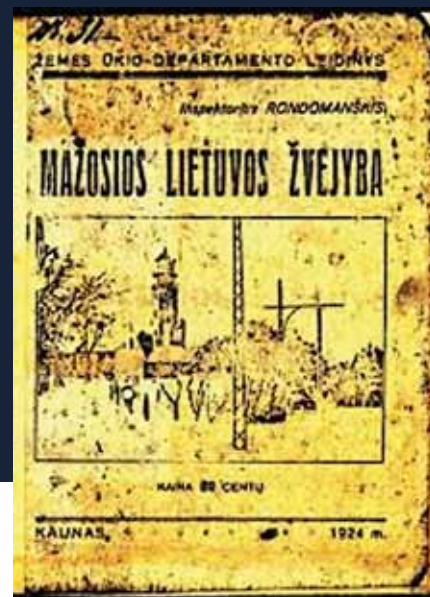
Вот такому чиновнику было поручено за неделю изучить и оценить состояние рыболовства в Клайпедском крае.

По прибытии в Клайпеду инспектор времени

даром не терял. Как он написал в своем отчете, побывал во всех наиболее интересных и важных с точки зрения рыболовства местах. Выходил на судне «Klaipėdos savanoris». Общался с капитаном Клайпедского порта Людвикасом Стульпинасом, должностными лицами края Генрихом Борхертом и Нерунгом, директором отдела правительства Клайпедского края по вопросам рыбного хозяйства Йонасом Биршкусом и секретарем Гвильдисом. Встречался со зрителями рыболовства Клайпедского уезда, Юодкранте, Ниды, низовий Нямунаса, скупщиками рыбы Клайпедского края и даже с торговцами янтарем. Сведения ему предоставили и другие знатоки рыбалки. По возвращении в Каунас А.Рондоманскис подготовил отчет.

В 1923 и 1924 гг. отрывки из этого отчета публиковались в газетах «Lietuvos žinios», «Lietuva», «Visa Lietuva» и «Klaipėdos žinios». Такой интерес к прогнозам А.Рондоманскиса, видимо, побудил департамент сельского хозяйства выделить деньги для выпуска отчета в 1924 г. отдельной книжкой на 48 страниц под названием «Рыболовство Малой Литвы». Это было первое издание на литовском языке о рыбаках и рыболовстве на море и в заливе.

В нем говорится, что входной канал порта был глубиной до 6 м и его постоянно углубляли 6 или 7 земснарядов. Рыбаки должны были хорошо знать особенности дна и берега залива.



Для измерения глубины и характера дна на заливе использовали шест со смазанным маслом утолщенным концом, в море – подвешенный на шнуре смазанный маслом камень – грузило (глубомер). Прикоснувшись языком к вытаскиваемому глубомеру, по прилипшим песчинкам и вмятинам устанавливали донные осадки. Старожилы-рыбаки в Швянтои хвастали, что таким образом «облизали все морское дно».

В своем труде А.Рондоманскис попытался классифицировать виды рыбы, обитавшей в пресной и соленой воде. Представлено 73 наименования и характеристики рыбы на литовском и прусском языках. Лишь десять лет спустя, в 1934 г., усилиями профессора факультета естествознания университета им. Витаутаса Великого Тадаса Иванаускаса был издан первый справочник-свод видов рыбы на литовском языке.

А.Рондоманскис описал и шесть типов рыболовных малых судов, перечислил литовские названия сетей, указал, что их приобретали на складах рыболовецкого товарищества в клайпедском квартале «Вите» или в Кенигсберге. В отчете инспектора упоминается и строгий учет арендованных для рыболовства площадей и времени ведения лова, а также цены.

Морская рыбалка охарактеризована как отрасль рыбного хозяйства с большим потенциалом развития, начатая после 1870 г. с основа-



ния филиала рыболовного союза Германии. Уроженец Померании Зисе в 1882 году выходил в открытые воды на своем небольшом судне и занимался рыболовством. Его примеру последовали и местные рыбаки. При выходе в море на небольших суденышках нередко были и несчастные случаи, поэтому по инициативе правительства Литвы и Союза рыбаков были усовершенствованы отвечающие местным условиям и приспособлены для работы в море теплоходы «Memel» и «Köstlin». Первые действительно рыбацкие суда позднее были куплены в Дании.

Все рыбаки должны были соблюдать строгие правила, касающиеся места, времени и орудий лова. Нарушителей штрафовали, а конфискованную у них рыбу раздавали малоимущим.

Свою квалификацию рыбаки могли повышать в вечерней школе рыболовства и мореходства, действовавшей в Клайпеде.

Автор книги отметил слабые хозяйственные мощности рыбаков и недостаточную сознательность у них в бизнесе и конкуренции с соседями-латышами.\*

### Ассоциация прибрежного промыслового и рекреационного рыболовства поддерживает рыболовные традиции

Спустя почти столетие после написания этих замечаний заметно изменились суда и технологии рыболовства, однако такие факторы, как борьба за промысловые площади, мощности, конкуренция, недопустимое ведение лова, рыбоохрана, рекреация, экологические требования остаются актуальными и в наши дни.

Сегодняшние рыбаки, сплотившиеся в Ассоциацию прибрежного промыслового и рекреационного рыболовства, хотя и нелегко, но целенаправленно решают эти вопросы, также не позволяя уйти в забвение и рыболовным традициям, обычаям, которые являются достоянием Клайпедского края, его охраняемым наследием.

Ассоциация прибрежного промыслового и рекреационного рыболовства с поощрения и поддержки Клайпедского городского само-

управления в прошлом году возродила ранее праздновавшийся и бывший популярным Всемирный день рыболовства. Этот день в мире ежегодно отмечается 27 июня, после того, как это было решено на Международной конференции по регулированию и развитию рыболовства, состоявшейся в Риме в 1984 г.

День рыбака, прошедший в Клайпеде в прошлом году и вызвавший большой интерес у горожан и гостей города, был первым праздником, включенным в трехлетний план мероприятий (2015–2017 гг.).

В этом году на мероприятии, которое пройдет в литовском городе-порте Клайпеда 24–26 июня, будет по возможности широко представлен рыболовный сектор, объединяющий всех рыбаков взморья.

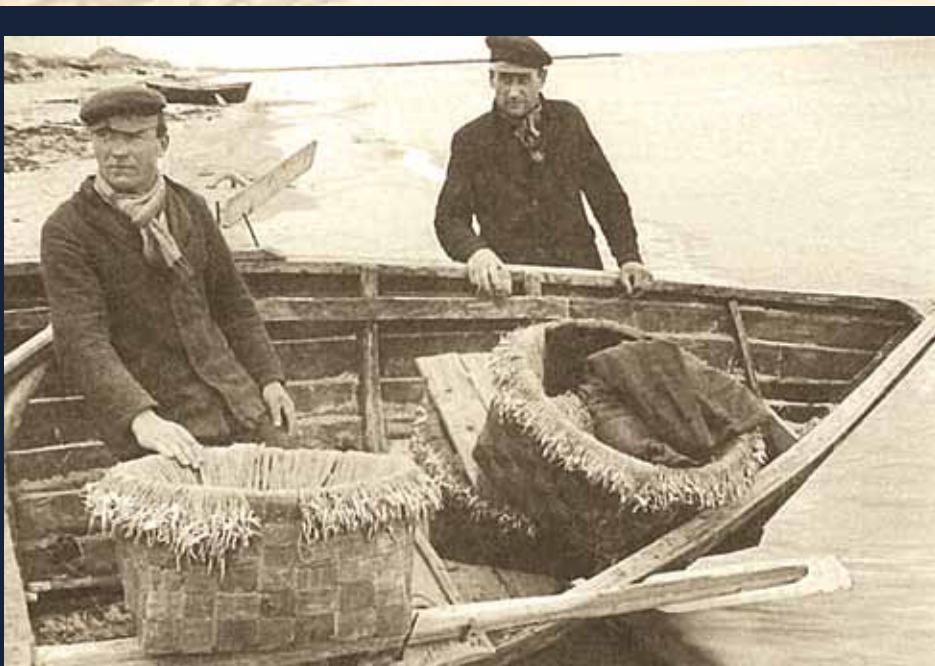
На празднике, посетители которого смогут полакомиться свежельвленной рыбой разных видов, будет немало познавательных мероприятий о рыбаках, рыбе и море, посещения рыбацких судов, концерты, песни и поэзия, увлекательные игры. Будет воздана дань памяти и не вернувшимся из плавания. Самые изобретательные смогут выпустить свою фантазию на волю на театрализованном карнавале.

### Гражданская акция «Расти свой край»

Председатель Ассоциации прибрежного промыслового и рекреационного рыболовства Миндаугас Римейкис надеется, что праздник еще теснее сплотит жителей Клайпедского края, а рыбаков, фермеров, предпринимателей, ремесленников Литвы побудит подключиться к гражданской инициативе «Расти свой край» («Augink savo kraštą»).

«С помощью этой инициативы мы стремимся привлечь внимание людей к продуктам местного производства. Ко всему тому, что выращивается и изготавливается рядом с каждым из нас. Употребляя местные продукты, мы помогаем их выращивать. Так мы сами словно становимся производителями этих продуктов. Вместе мы участвуем в огромной экосистеме, участники которой связаны друг с другом многослойными связями – экономическими, социальными, культурными. Поэтому мы выращиваем не только продукты – мы выращиваем общины, местную экономику, последователей традиций, своих здоровых детей, то есть мы растим свой край», – говорит М.Римейкис и призывает жителей Литвы, гостей Литвы приехать на Праздник рыбака и самим увидеть, услышать, поплавать, исследовать, попробовать, оценить и, как это сделал инспектор довоенной поры, рассказать остальным о состоянии рыболовства Клайпедского края и возможностях его развития. ■

\* В статье использована подготовленная Эгидиюсом Бацявичюсом информация о книге Андриуса Рондоманскиса «Рыболовство Малой Литвы». Также использованы фотографии из архива Э.Бацявичюса, В.Матутиса и журнала JŪRA MOPE SEA.





# Tarptautinėje Žvejo dienos šventėje – istorija ir dabartis

Baltijos jūros žvejybos istorija siekia akmens amžių. Žvejyba ir laivyba buvo tradiciniai aplink Baltiją gyvenančių žmonių užsiėmimai. Nuo smulkios žvejybos priekrantėje ji išsivystė į verslinę žvejybą su dideliais tralavimo laivais ir modernia žuvų paieškos technika.

Tais laikais, kai dauguma Klaipėdos krašto gyventojų vertėsi žvejyba, mieste šurmuliavo žuvų mugės, o ką tik pagautos šviežios ir rūkytos žuvies kvapas viliojo miestelėnus bei žadino apetitą. Lietuvos priekrantės verslinės ir rekreacinės žuvininkystės asociacija siekia atgaivinti ir puoselėti šias tradicijas.

## Knygoje „Mažosios Lietuvos žvejyba“ – priekrantės žvejybos istorija

1923 m. rugpjūtį Lietuvos žemės ūkio ir valstybės turtų ministerijos Žemės ūkio departamento inspektorius Andrius Randomanskis (Randomonis) iš Kauno buvo išsiųstas komandiruotėn į ką tik prie Lietuvos prijungtą Klaipėdos kraštą. Išvykos tikslas – įvertinti ir aprašyti Klaipėdos krašto žvejybos būklę bei plėtros galimybes.

Valdininkas A. Randomanskis nė iš tolo nepiminė įprasto ministerijos biurokrato. Jis buvo tikras savo laiko šviesuolis, baigęs mokslus Sankt Peterburgo universitete. Be klasikinių graikų ir lotynų, mokėjo lenkų, vokiečių ir rusų kalbas. Jis mokytojavo Kauno gimnazijoje, dėstė Žemės ūkio mokslų universitete žuvininkystės kursą, atliko Metelių ir Platelių ežerų bei Ventos vandenų cheminės sudėties tyrimus, įvertino žuivaiso galimybes. A. Randomanskis parašė dvi knygas ir per 40 pažintinių straipsnių.



Štai tokiam pareigūnui buvo pavesta per savaitę ištyrinėti ir įvertinti Klaipėdos krašto žvejybos būklę.

Atvykęs į Klaipėdą inspektorius laiko tuščiai neleido. Kaip rašė savo ataskaitoje, jis lankėsi visose įdomiausiose ir žvejybos atžvilgiu svarbiose vietose. Plaukė laivu „Klaipėdos savanoris“. Bendravo su Klaipėdos uosto kapitonu Liudviku Stulpinu, krašto pareigūnais Henrichu Borchertu ir Nierungu, Klaipėdos krašto vyriausybės skyriaus žuvininkystės reikalų direktoriumi Jonu Birškumi ir sekretoriumi Gvildžiu. Susitiko su Klaipėdos apskrities, Juodkrantės, Nidos, Nemuno žemupio žūklės prižiūrėtojais, Klaipėdos krašto žuvis supirkėju ir netgi su gintaro prekeiviais. Žinių suteikė ir kiti žvejybos žinovai. Grįžęs į Kauną A. Randomanskis parengė ataskaitą.

1923 m. ir 1924 m. šios ataskaitos ištraukos buvo skelbiamos laikraščiuose „Lietuvos žinios“, „Lietuva“, „Visa Lietuva“ ir „Klaipėdos žinios“. Toks susidomėjimas A. Randomanskio išvalgomis, matyt, paskatino Žemės ūkio departamentą skirti pinigų, kad ataskaita 1924 m. būtų išleista atskira 48 puslapių knygele, pavadinta „Mažosios Lietuvos žvejyba“. Tai buvo pirmas leidinys lietuvių kalba apie pajūrio ir pamaro žuvis bei žuvininkystę.

Jame rašoma, kad uosto įplauka buvusi iki 6 m gylio ir nuolat gilinama 6 ar 7 žemsemių. Žvejai privalėjo gerai žinoti marių dugno ir kranto ypatumus. Gylio matavimui ir dugno pobūdžiui nustatyti mariose naudojo lazda sviestu teptu drūtgalium, jūroje – ant lyno pakabintą, sviestu išteptą akmenį – svarlį (gylmatį). Liežuviu palietus ištrauktą gylmatį, pagal prilipusias smilteles ir išpaudus nustatydavo dugno nuosėdas. Senbuviai Šventosios žvejai girdavęsi, kad tokiu būdu „daug jūros dugno yra išlaizę“.

A. Randomanskio darbe bandyta klasifikuoti gėlių ir sūrių vandenų žuvų rūšis. Pateikti 73 žuvų pavadinimai ir apibūdinimai lietuvių bei prūsų kalbomis. Tik po dešimtmečio, 1934 m., Vytauto Didžiojo universiteto Gamtos mokslų fakulteto profesorius Tado Ivanausko pastangomis išleistas pirmasis pajūrio žuvų rūšių sąvadas lietuvių kalba.

A. Randomanskis aprašė ir šešias žvejybos laivelų rūšis, išvardijo lietuviškus tinklų pavadinimus, nurodė, kad jie buvo išsigyjami žvejų draugijos bendrovės sandėliuose Klaipėdos Viteje ar





Karaliaučiuje. Inspektoriaus ataskaitoje minima ir griežta žūklės išsinuomotų plotų ir žvejojimo laiko apskaita bei kainos.

Jūrinė žūklė apibūdinta kaip daug galimybių plėtotis turinti žuvininkystės ūkio šaka, pradėta po 1870 m., įsikūrus Vokietijos žvejybos sąjungos padaliniiui. Atvykęs iš Pomeranijos Ziese 1882 m. plaukė į atvirus vandenį savo laiveliu ir vertėsi žūkle. Jo pavyzdžiu pasekė ir vietiniai žvejai. Į jūrą plaukiant nedideliais laiveliais atsitikdavo nelaimių, tad Lietuvos Vyriausybės ir Žvejų sąjungos rūpesčiu buvo patobulinti vietos sąlygas atitinkantys ir darbui jūroje pritaikyti motorlaiviai „Memel“ bei „Köstlin“. Pirmieji tikri žvejybiniai laivai vėliau buvo nupirkti Danijoje.

Visi žvejai turėjo laikytis griežtų taisyklių dėl žvejybos vietos, laiko bei įrankių. Pažeidėjai buvo baudžiami pinigėmis bandomis, o iš jų konfiskuotos žuvis išdalinama neturtingiesiems.

Savo kvalifikaciją žvejai galėjo tobulinti Klaipėdoje veikusioje žvejybos ir jūrininkystės vakinėje mokykloje.

Knygos autorius pastebėjo menką žvejų ūkinį pajėgumą ir jų sąmoningumo stoką versle bei konkurencijoje, ateinančioje iš kaimynės Latvijos.\*

### Priekrantės verslinės ir rekreacinės žuvininkystės asociacija puoselėja žvejybos tradicijas

Nuo šių pastabų parašymo praėjus beveik šimtmečiui, smarkiai pakito laivai ir žvejybos technologijos, tačiau tokie dalykai, kaip kova dėl plotų, pajėgumų, konkurencija, neleisti na žvejyba, žuvų apsauga, rekreacija, tvarios aplinkos puoselėjimas, tebėra aktualūs ir šiomis dienomis.

Šiandienos žvejai, susibūrę į Priekrantės verslinės ir rekreacinės žuvininkystės asociaciją, nors ir nelengvai, bet kryptingai sprendžia šiuos klausimus, taip pat neleidami nugrimzti užmarštin ir žvejybos tradicijoms, papročiams, kurie yra Klaipėdos krašto turtas bei saugotinas paveldas.

Priekrantės verslinės ir rekreacinės žuvininkystės asociacija, skatinama ir palaikoma Klaipėdos miesto savivaldybės, pernai atgaivino anksčiau švęstą ir buvusią populiarią Tarpautinę žvejo dieną. Ši diena pasaulyje kasmet švenčiama birželio 27-ąją, po to, kai taip buvo nuspręsta 1984 m. Romoje įvykusioje Tarpautinėje žvejybos sureguliuavimo ir plėtojimo konferencijoje.

Pernai Klaipėdoje vykusio ir miestėlėnų bei Klaipėdos svečių paskatinimo sulaukusi Žvejo diena buvo pirmoji į trijų (2015–2017) metų renginių planą įtraukta šventė.

Šiais metais renginyje, kuris Klaipėdoje vyks birželio 24–26 dienomis, siekiama kuo plačiau pristatyti žuvininkystės sektorių, jungiantį visus pamario žvejus.

Šventėje, kurios lankytojai galės pasimėgauti įvairių rūšių šviežia, ką tik sugauta žuvimi, netrūks ir edukacinių renginių apie žvejus, žuvis ir jūrą, žvejybos laivų lankymo, koncertų, dainų ir poezijos bei nuotaikingų žaidimų. Bus prisiminti ir pagerbti negrįžusieji iš jūros.

### Pilietinė iniciatyva „Augink savo kraštą“

Priekrantės verslinės ir rekreacinės žuvininkystės asociacijos pirmininkas Mindaugas Rimeikis tikisi, kad šventė dar labiau suvienys Klaipėdos krašto žmones, o Lietuvos žvejus, ūkininkus, verslininkus, amatininkus paskatins prisijungti prie pilietinės iniciatyvos „Augink savo kraštą“.

„Šia iniciatyva siekiama atkreipti žmonių dėmesį į vietinės gamybos produktus. Į visa tai, kas užauginama ir pagaminama šalia mūsų. Vartodami vietos produktus, mes padedame juos auginti. Taip mes patys tarsi tampame šių produktų augintojais. Kartu mes dalyvaujame didžiulėje ekosistemoje, kurios nariai vieni su kitais susiję daugiasluoksniais ryšiais – ekonominiais, socialiniais, kultūriniais. Todėl mes auginame ne tik produktus – auginame bendruomenes, vietinę ekonomiką, tradicijų puoselėtojus, sveikus savo vaikus, tai yra mes auginame savo kraštą“, – sako Mindaugas Rimeikis ir kviečia Lietuvos žmones bei svečius atvykti į Žvejo šventę ir patiems pamatyti, išgirsti, paplaukioti, iširti, paragauti, įvertinti ir, kaip padarė prieškarinio inspektoriaus, kitiems papasakoti apie Klaipėdos krašto žvejybos būklę bei plėtros galimybes. ■

\* Straipsnyje remtasi Egidijaus Bacevičiaus parengta informacija apie Andriaus Rondomanskio knygą „Mažosios Lietuvos žvejyba“. Taip pat panaudotos E. Bacevičiaus, V. Matučio bei žurnalo JŪRA MOPE SEA archyvinės nuotraukos.



# ЛИЧНО С КИТАЕМ (6)

Зита Таллат-Кялпшайте

## Город цветов, где начинается морской шелковый путь (1)

### Завтрак не у Тиффани

В прошлый раз мой личный дневник отношений с Китаем мы закрыли в шестом номере журнала 2015 года, простившись с провинцией Ганьсу, колыбелью цивилизации Земли – Желтой рекой и одним из крупнейших мегаполисов мира – Шанхаем.

На сей раз щедрая судьба в лице министерства иностранных дел Китая привела меня к другому источнику жизни изумительного Китая – Жемчужной реке (Чжужэян), в расположенный в ее дельте город Гуанчжоу – столицу провинции Гуандун.

В международном аэропорту Гуанчжоу Байюнь, куда я прилетела из Амстердама за 11 с половиной часов, меня ранним утром встретила студентка университета из большого отряда волонтеров, оказывающих помощь на проходящем в этом городе мероприятии ASEM, – симпатичная и приятная девушка Ван Ин, изучающая английский язык.

«Зовите меня Тиффани. Это мое английское имя», – представилась она.

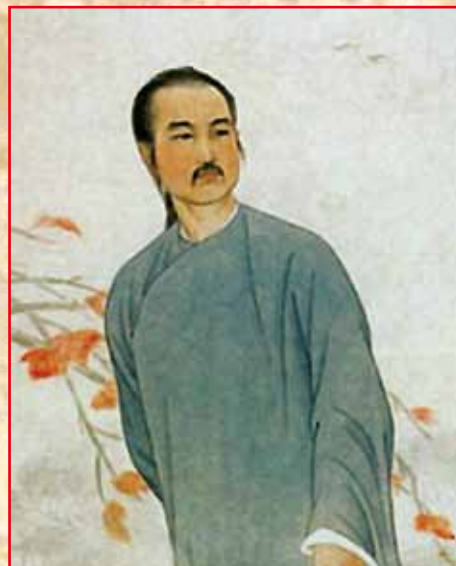
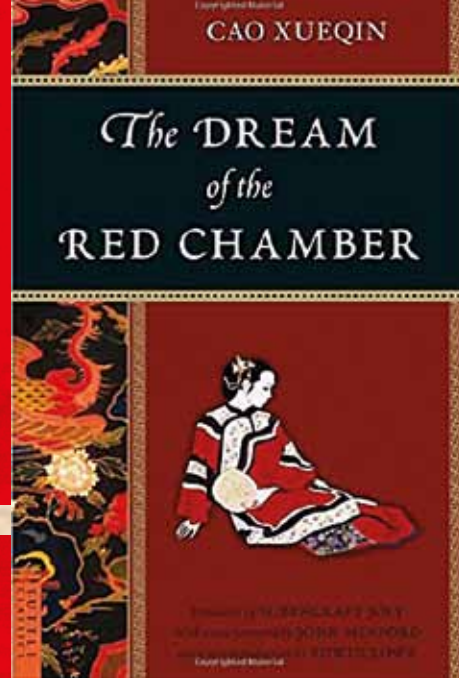
«Отлично, значит, завтрак – у Тиффани», – сказала я, и мы обе расхохотались, словно по какому-то паролю узнав друг друга и неожиданно, с первых же слов, найдя общий язык в книгах, кинофильмах, учебе, литературе, философии, архитектуре, путешествиях и так своео-

бразно и незримо подписав договор о дружбе. Так мы без остановки и щебетали, пока сдержанный водитель вез нас по незнакомому мне просыпающемуся городу в отель «LN Garden».

«Вы приехали в город цветов. Здесь люди любят красоту и обладают хорошим вкусом. Вот увидите, и люди здесь не такие, как в мегаполисах (кстати, Гуанчжоу – третий по величине город Китая после Пекина и Шанхая), они веселые, душевные, услужливые, неторопливые и, пожалуй, более духовные», – самозабвенно расхваливала свой город Тиффани, а я вскоре убедилась, что она говорила чистую правду.

### Красный пирог

Передав меня под заботливую опеку «LN Garden», Тиффани попрощалась, а мой завтрак начался с десерта – красного пирога (Red Date Cake) из кухни последней династии китайских императоров Цин, где этот деликатес царил 200 лет назад. Красный пирог был одним из любимых десертов императора, предназначенный лишь для императорского языка. Позднее император решил поделиться этим лакомством со своим народом и разрешил подавать красный пирог во время различных праздников, фестивалей, торжественных приемов. Он подавался разрезанным на небольшие кусочки в бамбуковых мисках или на тарелочках.



В древнем Китае процедуре приема пищи императоров уделялось огромное внимание, поскольку еда должна была служить для поддержания хорошего здоровья и долголетия императора. В императорском дворце решения, включая и еду, принимались на основе философии, в которой господствовало понятие гармонии. Так что гармонично приготовленная пища должна была включать пять злаков и пять вкусов.

Еда на стол подавалась с учетом строгих правил. У императоров и в ближайшем окружении всегда было много врагов. Они боялись быть убитыми даже членами своей семьи, наложницами, поварами, евнухами, из-за чего процедура приема пищи становилась еще сложнее. Для установления, нет ли в блюде яда, использовались небольшие серебряные пластинки, которые на глазах у императора втыкали в каждое блюдо. Если бы в пище был яд, серебряная пластинка изменила бы цвет.

Если тест на серебро оказывался отрицательным, это блюдо за императора у него на глазах должен был съесть евнух. А Сын Неба, как титуловали императоров, мог продолжать наслаждаться своим гармонично сбалансирован-



ным завтраком или обедом.

Во время еды император не только наслаждался гармоничными вкусами, но и решал важные государственные дела, принимал чиновников, которые приходили со своими предложениями и просьбами. Они были написаны на пластинках. Цвет пластинок зависел от ранга чиновников. Члены королевской семьи, принцы, князья и рыцари пользовались красными пластинками. Цензоры, представители суда, офицеры и губернаторы – зелеными. Все прочие чиновники более низкого ранга пользовались общими, обычными пластинками.

Эти пластины были так тесно связаны со столом, что их стали называть трапезными пластинками и конце концов подавать на них пищу.

В первый вечер конференции в зале для приемов (Bal Room) отеля «LN Garden» на торжественном ужине, на который участников мероприятия ASEM пригласило министерство иностранных дел Китая и информационное бюро Государственного совета КНР, несколько блюд нам также были поданы на тарелках черного и белого цвета. Похоже, в современной символике цвета исполняют лишь функцию дизайна.

Но вернемся к завтраку. С изящного столика на меня с оптимизмом смотрел императорский красный пирог. Я осмотрелась по сторонам, но ни серебряной пластинки, ни евнуха не обнаружила. Возле пирога лежала эстетичная красная карточка с краткой историей этого лакомства. На двадцать пятом этаже «LN Garden» я вкушала этот деликатес с наслаждением, торжественно, словно сидя за императорским столом, уставленным красными тарелками, мы с Сыном Неба неторопливо дискутируем о роли средств массовой информации в современном обществе.

### «Сон в Красном тереме»

Однако меня ждал еще один деликатес в виде шоколадной плитки. Эта плитка представляла собой изящную гравюру, покрытую золотой пылью. А рядом с ней – красная карточка с надписью «Сон в Красном тереме»,

На ней рассказано о книге писателя, философа и живописца Цао Сюэциня, которая считается одним из величайших классических литературных произведений Китая. Роман «Сон в Красном тереме» написан в середине XVIII века, в период правления династии Цин. Это – семейная сага, которую писатель Цао Сюэцинь подает через историю своей семьи. Эта сага считается шедевром китайской художественной литературы и самой ее вершиной.

Сцены классического романа увековечены на фреске «Grand Garden» в вестибюле отеля. На фреске, как и в романе, изображены эпизоды роскошной жизни Цзянина (ныне Нанкин). Для инкрустации потребовалось 200 000 листов (2 кг) золотой фольги и более 7 месяцев работы тридцати мастеров-чеканщиков и ювелиров.

На моей шоколадной плитке красовалась позолоченная копия этого произведения.

Однако основным вкусом десерта был не шоколад, а утонченный, очень элегантный намек организаторов мероприятия ASEM посмотреть



на глубинные пласты страны, в которой мы стоим и в которой собираемся обсуждать вопросы, волнующие Европу и Азию: историю, культуру, традиции. Ибо, не познав этих пластов, ты не можешь надлежащим образом оценить настоящее и тем более моделировать будущее. Это своего рода подсказка, что между прошлым, настоящим и будущим должна царить гармония. Что, стремясь совершенствовать мир, мы должны постоянно самосовершенствоваться.

Хотя я завязтый книголюб и большая поклонница истории, философии и литературы Китая, признаюсь – об этой книге я не слышала. Я принялась рыскать в просторах Интернета (спасибо авторам этого гениального изобретения!) и – не поверите – нашла «Сон в Красном тереме» на английском языке. Обнаружила даже отпечатанный на простой пишущей машинке текст Брэмьюэлла Ситона Бонсолла (Bramwell Seaton Bonsall), который перевел книгу на английский в 1950 году, исправленный рукой самого переводчика или редакторов. Удивительное чувство!

Перевод текста с согласия библиотеки университета Гонконга, в которой хранится рукопись, в 2004 году в цифровом формате обнародовал сын переводчика Джеффри Вэзерилл

Бонсолл. Позднее были и другие переводчики и переводы, однако, по мнению Дж.В.Бонсолла, литературным наследием его отца – пастора методистской церкви из Лондона Брэмьюэлла Ситона Бонсолла, который работал в Китае миссионером и переводчиком, является первый перевод «Сна в Красном тереме» с китайского языка на английский.

Правда, переводчик предупреждает, что следует настроиться, что читать книгу будет сложно из-за очень большого числа действующих лиц, их имен, которые на китайском языке имеют соответствующие значения, и это словно сообщает книге дополнительный подтекст, читаемый между строк.

Не знаю, сколько времени мне потребуется на чтение этой книги – думаю, гораздо больше, чем тридцати резчикам и ювелирам на создание прекрасной фрески. Несмотря на это, я настроена прогуляться по этому Красному терему.

Вот куда завела меня красная карточка с надписью «Сон в Красном тереме»! Но завтрак с красным пирогом и покрытой золотой пылью шоколадной плиткой был великолепен.

Встретимся на других страницах дневника и поговорим о Гуанчжоу и о том, почему у него два имени. ■





# ASMENIŠKAI SU KINIJA (6)

Zita Tallat-Kelpšaitė

## Gėlių miestas, kuriame prasideda Jūrų šilko kelias (1)

### Pusryčiai ne pas Tiffany

Praėjusį kartą mano asmeninių santykių su Kinija dienoraštį užvertėme 2015 m. šeštajame žurnalo numeryje, atsisveikinę su Gansu provincija, Žemės civilizacijos lopšiu vadinama Geltonąja upe ir vienu didžiausių pasaulio megapolių – Šanchajumi.

Šį kartą dosnus likimas Kinijos užsienio reikalų ministerijos vardu mane atvedė prie kitos nuostabios Kinijos gyvybės versmės – Perlą upės, į jos deltoje įsikūrusį Guangdžou miestą – Guangdongo provincijos sostinę.

Guangdžou Baijuno tarptautiniame oro uoste, į kurį iš Amsterdamo skridau vienuolika su puse valandos, anksti rytą mane pasitiko viena iš būrio šiame mieste vykstančiam ASEM renginiui talkinančių savanorių, universiteto studentų – graži ir labai miela anglų kalbą studijuojanti mergina Wang Ying.

„Vadinkite mane Tiffany. Toks mano angliškas vardas“, – prisistatė mergina. „Nuostabu, vadinausi, pusryčiai – pas Tiffany“, – pasakiau ir mes abi ėmėme kvatotis, tarsi pagal kokį slaptąžodį atpažinusios viena kitą ir netikėtai nuo pirmųjų sakinių atradusios bendrą kalbą apie knygas, kino filmus, studijas, literatūrą, filosofiją, architektūrą, keliones ir taip savotiškai neregimai pasirašiusios draugys-

tės sutartį. Nesustodamos čiaušėjome visą kelią, kol santūrus vairuotojas per man dar nepažįstamą bundantį miestą vežė į „LN Garden“ viešbutį.

„Jūs atvykote į gėlių miestą. Čia žmonės myli grožį ir turi gerą skonį. Pamatysite, ir žmonės čia kitokie negu didmiesčiuose (Guangdžou, beje, yra trečias pagal dydį Kinijos miestas po Pekino ir Šanchajaus), jie linksmi, nuoširdūs, paslaugūs, mažiau skubantys ir galbūt dvasingesni“, – džiugiai savo miestą gyrė Tiffany, o aš vėliau įsitikinau, kad ji sakė gryniausią teisybę.

### Raudonasis pyragas

Perdavusi mane rūpestingai „LN Garden“ globai, Tiffany atsisveikino, o mano pusryčiai prasidėjo deserte – Raudonoju pyragu (angl. *Red Date Cake*) iš paskutinės Kinijos imperatorių Čingų dinastijos virtuvės, kur šis delikatesas karaliavo prieš 200 metų. Raudonasis pyragas buvo vienas mėgstamiausių imperatoriaus desertų, skirtas skanauti tik jo imperatoriškajam liežuviui. Vėliau imperatorius nusprendė šiuo skanėstu pasidalinti su savo tauta ir leido Raudonąjį pyragą patiekti įvairių švenčių, festivalių, iškilmingų priėmimų metu. Jis buvo patiekiamas supjaustytas nedideliais gabalėliais bambuko indeliuose arba ant valgio plokštelė.

## DREAM OF THE RED CHAMBER



TSAO HSUEH-CHIN



TRANSLATED AND ADAPTED FROM THE CHINESE BY ORCHEN WANG



Senovės Kinijoje imperatorių valgymo procedūrai buvo skiriama labai daug dėmesio, nes maistas privalejo tarnauti gerai imperatoriaus sveikatai ir ilgaamžiškumui. Imperatorių rūmuose sprendimai, įskaitant ir maistą, buvo priimami remiantis filosofija, kurioje vyravo harmonijos sąvoka. Tad harmoningai paruoštas maistas turėjo apimti penkis grūdus ir penkis skonius.

Maistas ant stalo buvo patiekiamas pagal griežtas taisykles. Imperatoriai net artimiausioje savo aplinkoje visuomet nestokojo priešų. Jie bijojo būti nužudyti net savo šeimos narių, sugulovių, virėjų, eunuchų, dėl to valgymo procedūra tapdavo dar sudėtingesnė. Nustatymui, ar valgyje nėra nuodų, naudotos nedidelės sidabrinės plokštelės, kurios imperatoriaus akivaizdoje buvo smeigiamos į kiekvieną valgį. Jei valgyje būtų nuodų, sidabro plokštelė pakeistų spalvą.

Jei sidabro testas pasirodydavo neigiamas, šį valgį už imperatorių jam matant turėjo suvalgyti eunuchas. O Danguis sūnus, kaip buvo tituluojami imperatoriai, galėdavo toliau mėgautis savo harmoningai subalansuotais pusryčiais ar pietumis.

Imperatoriaus valgio metu buvo ne tik mėgaujama harmoningais skoniais, bet ir sprendžiami svarbūs valstybiniai reikalai bei aptariamose įvairios naujienos. Tuo metu pareigūnai atvykdavo pasimatyti su imperatoriumi, pateikti savo pasiūlymus bei prašymus. Jie buvo užrašyti ant plokštelė, kurių spalva priklausė nuo pareigūnų





rango. Karališkosios šeimos nariai, princai, kunigaikščiai, riteriai naudojo raudonas plokšteles. Cenzoriai, teismo pareigūnai, karininkai, gubernatoriai ir valdytojai – žalias. Visi kiti žemesnio rango pareigūnai – bendras, vienodas plokšteles. Šios plokštelės tapo tokios įprastos ant imperatoriaus stalo, kad ilgainiui jos įgijo maisto plokštelių vardą ir ant jų imta tiekti valgius.

Pirmąjį konferencijos vakarą „LN Garden“ priėmimų salėje (angl. *Bal Room*) per iškilmingą vakarienę, į kurią ASEM renginio dalyvius pakvietė Kinijos užsienio reikalų ministerija ir Valstybinė informacijos valdyba, keli patiekalai mums taip pat buvo atnešti ant juodos ir baltos spalvos plokštelių. Ko gero, šiuolaikinėje simbolikoje spalvos atlieka tik dizaino funkciją.

Bet grįžkime prie pusryčių. Nuo dailaus stalelio į mane optimistiškai žvelgė imperatoriškasis Raudonasis pyragas. Apsidairiau, tačiau nei sidabro plokštelės, nei eunucho nepastebėjau. Prie pyrago gulėjo estetiška raudona kortelė su trumpa šio skanėsto istorija. Dvidešimt penktajame „LN Garden“ aukšte valgiau šį delikatesą pasiskonėdama, iškilmingai, tarsi sėdėčiau prie imperatoriaus stalo, nukloto raudonomis plokštelėmis ir mes oriai diskutuotume apie žiniasklaidos vaidmenį šiuolaikinėje visuomenėje.

## „Svajonė apie Raudonuosius rūmus“

Tačiau manęs laukė dar vienas delikatesas šokoladinės plokštelės pavidalu. Ši plokštelė buvo subtilus raizginys, padengtas aukso dulkėmis. O šalia jos – raudona kortelė su užrašu „Svajonė apie Raudonuosius rūmus“.

Joje rašoma apie rašytojo, filosofo ir tapytojo Cao Xueqin knygą, kuri yra laikoma vienu iš didžiausių Kinijos klasikinių literatūros kūrinių. Romanas „Svajonė apie Raudonuosius rūmus“ parašytas XVIII a. viduryje Čingų dinastijos valdymo laikotarpiu. Tai – šeimos saga, kurią rašytojas pasakoja per savo šeimos istoriją. Ši saga yra laikoma kinų grožinės literatūros šedevru ir aukščiausia jos viršūne.

Klasikinio romano scenos įamžintos freskoje „Grand Garden“ viešbučio fojė. Freskoje, kaip ir romane, vaizduojami puošnaus Jinlingo (dabar-

tinis Nanjingas) gyvenimo epizodai. Inkrustuoti šią freską prireikė 200 000 vienetų (2 kilogramų) aukso folijos ir daugiau nei 7 mėnesių darbo, triūsiant trisdešimčiai drožybos meistrų ir auksakalių.

Mano šokolado plokštelėje puikavosi paauskuota šio kūrinio kopija.

Tačiau pagrindinis deserto skonis buvo ne šokoladas, o subtili, labai elegantiška ASEM renginio organizatorių užuomina ir nuoroda pažvelgti į šalies, kurioje svečiuojamės ir kurioje rengiamės aptarti Europai bei Azijai rūpimus klausimus, giliuosius klodus – istoriją, kultūrą, tradicijas. Nes nepažinęs šių klodų, negali tinkamai įvertinti dabarties ir juolab modeliuoti ateitį. Nuoroda į tai, kad tarp praities, dabarties ir ateities turi vyruoti harmonija, kad siekdami tobulinti pasaulį, nuolat privalome tobulinti save.

Nors esu knygų rijikė ir didžiulė Kinijos istorijos, filosofijos bei literatūros gerbėja, prisipažinsiu – apie šią knygą nebuvau girdėjusi. Ėmiau neršti interneto platybes (ačiū šio genialaus išradimo autoriams!) ir – nepatikėsite – radau „Svajonę apie Raudonuosius rūmus“ anglų kalba. Aptikau netgi 1950 m. knygą į anglų kalbą išvertusio Bramwell Seaton Bonsall paprasta spausdinimo mašinėle spausdintą tekstą, galbūt paties vertėjo ar redaktorių taisytą ranka. Nuostabus jausmas!

Knygos vertimą Honkongo universiteto bibliotekos, kurioje saugomas rankraštis, sutikimu 2004 m. skaitmeniniu formatu paskelbė vertėjo sūnus Geoffrey Weatherill Bonsall. Vėliau būta ir kitų vertimų, tačiau G. W. Bonsall manymu, jo tėvo – Londono metodistų kunigo B. S. Bonsall, Kinijoje dirbusio misionieriumi ir vertėju – literatūrinis palikimas yra pirmasis „Svajonės apie Raudonuosius rūmus“ vertimas iš kinų kalbos į anglų kalbą.

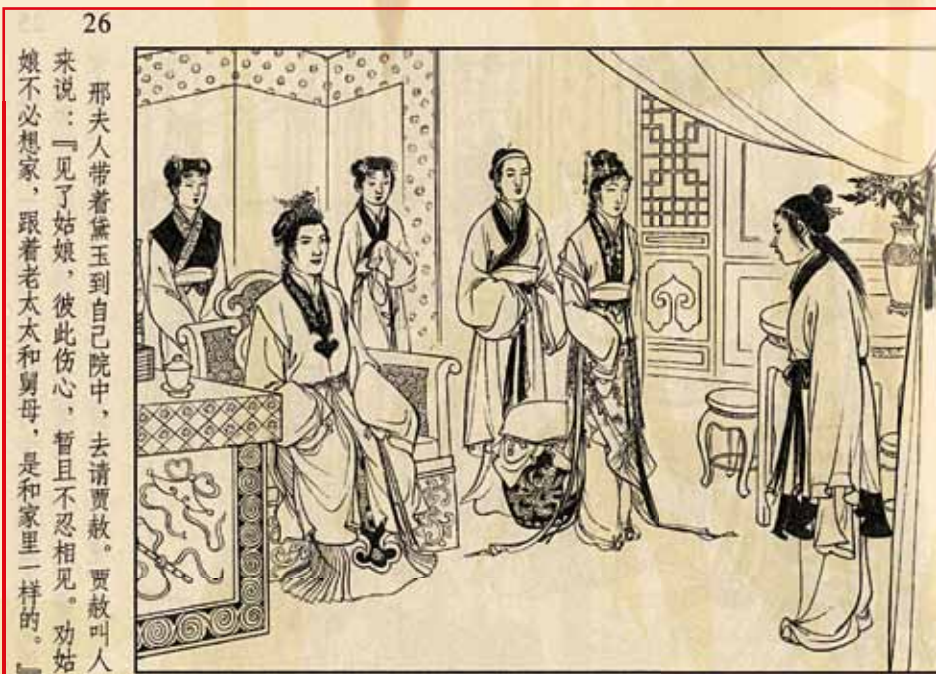
Tiesa, vertėjas perspėja nusiteikti, kad knygą skaityti bus sunku dėl labai didelio veikėjų skaičiaus, jų vardų, kurie kinų kalba turi atitinkamas reikšmes ir knygai jos suteikia tarsi antrąjį tekstą, pasislėpusį tarp eilučių.

Nežinau, kiek laiko man prireiks šios knygos skaitymui – manau, kur kas daugiau nei trisdešimčiai Kinijos drožėjų ir auksakalių kuriant puikiąją freską, nepaisant to, aš esu nusiteikusi pasivaikščioti po šiuos „Raudonuosius rūmus“.

Štai, kur mane nuvedė raudona kortelė su užrašu „Svajonė apie Raudonuosius rūmus“!

Bet pusryčiai su Raudonuoju pyragu ir aukso dulkėmis dengta šokolado plokštele buvo puikūs.

Susitiksime kituose dienoraščio puslapiuose bei pasikalbėsime apie Guangdžou ir apie tai, kodėl jis turi du vardus. ■





## На выставке не хватало грузовладельцев

Традиционно в апреле в выставочных павильонах Крокус-Экспо прошла крупнейшая выставка транспортно-логистических услуг и технологий «ТрансРоссия».

Какие изменения отмечают участники по сравнению с прошлыми годами, какое впечатление оставила выставка у посетителей – об этом мы узнали у экспонентов и гостей мероприятия.

### «ТрансРоссия 2016» в отзывах участников

Абсолютно все отмечают уменьшение количества экспонентов на «ТрансРоссии». Улучшается ли при этом качество, сказать сложно. С одной стороны, в условиях конкуренции на рынке транспортной логистики в сложной экономической ситуации расходы на застройку собственного стенда становятся неподъемными для некоторых компаний, с другой стороны, выставка – сильный маркетинговый ход, демонстрация партнерам и конкурентам, что компания чувствует себя комфортно и может потратить бюджет на выставочную деятельность.

Среди экспонентов – транспортные компании, инфраструктурные объекты, такие как порты, аэропорты, грузовые терминалы, складские комплексы; поставщики услуг смежного профиля – страховые компании, IT провайдеры логистического ПО.

К сожалению, грузовладельцы посещают выставку в гораздо меньшей степени. «ТрансРоссия» не оправдывает вкладываемых в нее средств, – комментирует Евгений Апасов, руководитель Санкт-Петербургской компании «Агентство Smart Лоджистик Солюшнс». – По сравнению с Transport Logistics в Мюнхене или SITL Europe в Париже российское мероприятие является

выставкой инфраструктурщиков без живых грузовладельцев».

Эту точку зрения разделяет и Андрей Смирнов, руководитель «Агентства таможенной логистики», член альянса ACEX в Самаре: «Я не нашел для себя ничего нового с точки зрения профессиональных связей на выставке, совершив обзор всех экспонентов за первые 2 часа. Эта выставка является затратной частью нашей компании, потому что клиентов мы находим на специализированных отраслевых мероприятиях, а «ТрансРоссия» – это прежде всего способ сокращать себестоимость».

Неплохим стимулом для будущего участия в выставке участники единогласно называют привлечение на «ТрансРоссию» большего количества грузовладельцев. Особенно сейчас, когда в экономике лоббируется импорто-



замещение, а производители российской продукции не могут найти рынки сбыта и оптимальные способы доставки.

«На выставке в этом году много внимания уделено железнодорожным перевозкам, ориентированным на Китай и Западную Европу, – делится впечатлением директор по техническому развитию «РТК Логистика» Андрей Токарев. – Хотя Западная Европа уже не столь популярное направление, перевозчики пытаются не потерять этот рынок, идя на уступки и снижая ставки. Как следствие, очень мало внимания уделяется автомобильным перевозкам внутри страны – направлению, которое активно сейчас развивается».

Представитель литовской компании «Ingstad», члена Альянса ACEX, Эгидиус Приевелис отмечает большую активность со стороны экспонентов, в то же время обращает внимание на тот факт, что топ-менеджмент компаний отправляет работать на выставки менеджеров по продажам, и зачастую партнеры не могут получить полную информацию из-за недостаточной компетентности сотрудников.

«Выставка ориентирована на российский рынок в большей степени, много компаний, предлагающих местный сервис, – считает генеральный менеджер компании США «MIG Express», Игорь Михайлов. – Несмотря на то, что грузооборот США и России даже в лучшие годы составлял около 3% общего товарооборота США, участие в «ТрансРоссии» считаю полезным, потому что интерес к компании есть, хоть и небольшой, а грузоперевозчики из США представлены на выставке очень скудно. На «ТрансРоссии» можно прощупать почву, почувствовать, где рынок, проследить основные тенденции».

Главной задачей участия в выставке экспоненты называют прежде всего возможность быть в нужное время в нужном месте для того, чтобы донести информацию о своих услугах и сервисе тем, кому они могут быть необходимы.

Например, Тарас Шелест, менеджер ВЭД компании «Берег», так объясняет необходимость участия его компании в выставке: «В связи с ужесточением требований к таможенному оформлению люди ищут альтернативные схемы, методы решения и оптимизации затрат на таможне, поэтому мы здесь».

«Мы представляем Дальний Восток, который сейчас является перспективным направлением, – рассказывает Александр Леонов, генеральный директор компании «LD Logistics». – Мы приняли решение выступить на «ТрансРоссии» со стендом именно в кризис и поняли, что не прогадали, потому что клиенты ищут новые способы доставки. Компания интересна посетителям, очень много переговоров проведено».

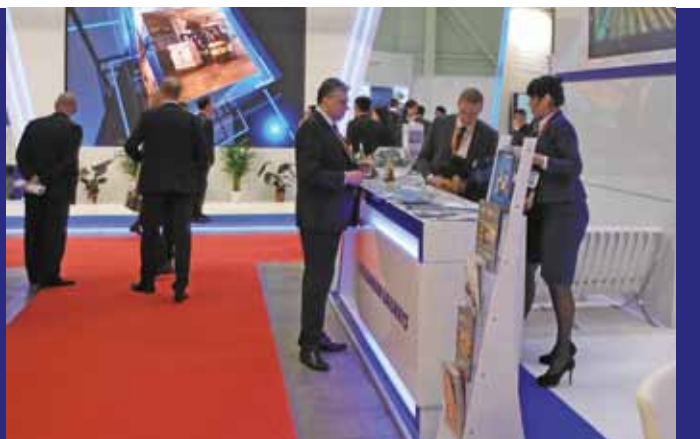
Никита Ковалевский, руководитель компании «Optima Freight», член альянса ACEX в Финляндии также высоко оценивает качество мероприятия. «В этом году мы представили новый сервис «pick'n pack» как оператор 3PL. Еще одним приятным обстоятельством участия в мероприятии стал формат выступления на объединенном стенде альянса ACEX, что позволило сократить затраты на участие».

«Формат участия в выставках объединенным стендом очень распространен в Европе, – рассказывает директор по маркетингу Альянса ACEX Инна Высоцкая. – Плюсы такого участия заключаются не только в сокращении затрат соэкспонентов, но и в возможности предложить посетителю наиболее широкий объем услуг в одной зондированной точке. В России такое позиционирование компаний еще не вошло в привычку. Но мы внедряем. В этом году на нашем стенде было представлено 12 компаний, и российских, и иностранных, участвовали члены Альянса из США, Финляндии, Германии, Эстонии, Литвы, каждая чем-то наиболее сильна в своей области».

Резюме большинства участников по итогам крупнейшей российской транспортной выставки таково: участвовать надо, но для будущего интереса к выставке необходима большая посещаемость не только поставщиков транспортных услуг, но и грузовладельцев, ведь спрос рождает предложение.

Пресс-служба альянса ACEX

**В «ТрансРоссия» 2016 г. приняли участие более 300 компаний из 26 стран. Выставку посетили 13 214 специалистов.**





## Впервые в России прошел Евразийский саммит «Eurasia Cargo Meet»

70 представителей международных транспортных компаний из различных стран мира собрались в Москве 21–23 апреля, чтобы в течение 3 дней двусторонних бизнес-переговоров обсудить перспективы российского рынка, найти напрямую партнеров, развить новые проекты и цепочки поставок с Россией.

Российский международный логистический альянс ACEX (Associated Cargo Experts) совместно с CLN (Combined Logistics Network) выступили организаторами мероприятия.

Саммит «Cargo Meet» проходит несколько раз в год на различных континентах – «Africa Cargo Meet», «Asia Cargo Meet», «America Cargo Meet», «Latin Cargo Meet», «Middle Cargo Meet». В этом году саммит впервые был проведен на Евразийском континенте, и первой страной для организации встречи крупнейших европейских компаний с представителями других стран мира была выбрана Россия.

«Eurasia Cargo Meet» предложил участникам конференции знакомство с рынком транспортной логистики России, стран СНГ и Восточной Европы. Руководители логистических компаний Китая, Ирана, Индии, ОАЭ, США, Германии, Колумбии, Малайзии, Мальдивской Республики, Эстонии, Литвы, Латвии, Финляндии, Тайваня и других стран провели встречи с членами альянса ACEX из ключевых регионов России.

Российский логистический альянс ACEX выступил организатором мероприятия в Москве в рамках ежегодно организуемой международной логистической конференции. Члены альянса из Санкт-Петербурга, Москвы, Новороссийска, Ростова-на-Дону, Екатеринбурга, Самары и других регионов имели возможность в течение 3 дней познакомиться со всем мировым рынком логистики в одном месте и в одно время.

Интерес к саммиту выразили представители аэропорта Красноярска, а также авиакомпании «Aifrance/KLM», посетившие двусторонние встречи.

Каждый участник ставил перед собой определенные цели и задачи, в достижении которых наметился прогресс после участия в саммите.



«Мы заинтересованы найти партнеров в России, которые помогут нам обрабатывать грузы, привезенные морем, – комментирует представитель «Azuma Shipping Sdn Bhd», Malaysia. – В настоящее время мы получаем запросы на перевозки из Малайзии в Россию, есть желание наладить сотрудничество на регулярной основе, так как кооперация между нашими странами развивается».

Несмотря на то, что основной объем перевозок у японского партнера «Hankyu Hanshin Express» приходится на Китай, страны Востока и США, экспорт в Россию является одним из направлений деятельности московского офиса компании. «Мы экспортируем сельхозпродукцию в Ростов-на-Дону, а также запчасти для автомобилей в Москву и Санкт-Петербург, – рассказывает Кодзи Сугимура, глава представительства компании в России. – Поэтому для нас была полезной встреча с представителями Новороссийска».

Торговые отношения между Россией и Вьетнамом развиваются, что подтвердил президент «DACO Logistics», Vietnam Tran Huy Hien. «Экспорт в Россию увеличивается, если говорить о таких товарах, как мобильные телефоны и запасные части для них, а также компьютеры, – комментирует Tran Huy Hien. – Если говорить об импорте во Вьетнам российской продукции, то ввозятся продовольственные товары, молоко, оборудование и запасные части».

Саммит впервые посетили компании, которые никогда не имели опыта работы с российскими перевозчиками и заинтересованы в развитии логистического рынка России. ▶





Коммерческий директор «Seracomex Ltda», Мексика, Маурисио Мерчан посетил Россию в этом году в первый раз, не имея опыта ни одной перевозки с Россией. Тем не менее, встреча оказалась полезной не только знакомством с новым рынком, но и тем, что на саммите присутствовали представители компании «Optima Freight», члена альянса ACEX в Финляндии.

Менеджер по развитию «Optima Freight» Юлия Никифорова рассказывает о своих впечатлениях от участия: «Мы познакомились с новыми агентами, например, из Колумбии, Ирана и Мексики, которые с радостью сообщили, что искали партнера в Финляндии и готовы сотрудничать с нашей компанией».

Коммерческий директор «Geomarine», Мексика, Alberto de la Luz Hernandez приехал на саммит с целью поиска новых партнеров. По его словам, основным партнером Мексики является Германия, из которой везут медицинскую и фармацевтическую продукцию, поэтому одной из важных встреч для представителя компании стали переговоры с компанией «Quick Cargo Service», Германия. Российские партнеры также вызвали большой интерес для переговоров мексиканской компании. Ведь одним из приоритетных направлений внешней торговли с Россией Alberto de la Luz Hernandez называет импорт в Мексику запасных частей для обслуживания военных вертолетов из России.

После отмены эмбарго США иранский рынок логистических услуг стал активно развиваться. Президент компании «Farasoobar», Иран, Farzad Saffarzadeh так комментирует свое присутствие на саммите: «В

связи с изменениями политической ситуации рынок Ирана стал стремительно набирать обороты. Имея выгодное географическое положение, Иран является транзитной страной, прохождение через которую позволяет снизить сроки доставки до 10–11 дней. 60–70 % грузов идет в страны СНГ, менее 5 % бизнеса (авиационные и автомобильные перевозки) приходится на Россию. В связи с санкциями увеличиваются поставки овощей и фруктов из Ирана».

Китайские компании не могли не принять участия в саммите, так как грузооборот России и Китая интенсивно растет в новых экономических условиях. Тем не менее, в связи со скачками курса доллара китайские участники отмечают уменьшение объемов на фоне снижения покупательной способности в России.

Все участники саммита отметили общую тенденцию к сокращению объемов перевозок во всем мире под влиянием экономического кризиса, но эти сложности заставляют компании двигаться на новые рынки развития.

Каждый из участников евразийского саммита находит свой собственный интерес в развитии российского рынка внешнеэкономических перевозок и новых транспортных коридоров.

Для компаний из ОАЭ это рост внешнеторгового оборота с Россией в последние годы в связи с санкциями между другими странами. Для компаний из Китая это основной интерес в перспективе экспорта российских товаров в Китай, который значительно увеличился в последний год. Индийские участники заинтересованы в продвижении на российском рынке новой современной IT системы, необходимой в ежедневной работе экспедиторских и транспортных компаний. Компании из Малайзии и Вьетнама выразили желание напрямую вступить в российский международный логистический альянс и предоставлять логистические услуги ее членам в регионах России.

Организаторы «Eurasia Cargo Meet» Мирослав Золотарев (Альянс ACEX) со стороны России и Christian Raeuber (Сеть CLN) со стороны иностранных участников единодушны во мнении, что Россия по-прежнему является перспективным для международных компаний рынком.

*Следующий Евразийский саммит в 2017 году предполагается организовать также совместно во время выставки «Transport Logistic» в Мюнхене. Более того, организаторы не исключают возможности, что местом встречи для саммита «Eurasia Cargo Meet» 2018 года вновь будет выбран один из российских городов в преддверии будущего чемпионата мира по футболу.*

*Пресс-служба альянса ACEX*







## Parodoje trūko krovinių savininkų

Tradiciškai balandžio mėnesį parodų centre „Krokus Ekspo“ vyko stambiausia transporto bei logistikos paslaugų ir technologijų paroda „TransRussia“.

Kokius pokyčius pastebėjo jos dalyviai lyginant su praėjusiais metais bei kokius išspūdzius paliko paroda lankytojams?

### „TransRussia 2016“ dalyvių atsiliepimai

Absoliučiai visi apklaustieji pažymi sumažėjusį eksponentų skaičių. Ar dėl to gerėja renginio kokybė, sunku pasakyti. Iš vienos pusės, konkurencijos sąlygomis transporto logistikos rinkoje esant sunkiai ekonominei situacijai išlaidos įrengti savo standą kai kurioms kompanijoms tampa nepakeliamos, o iš kitos pusės – paroda yra užtikrintas pardavimų žingsnis, parodymas partneriams bei konkurentams, kad kompanija jaučiasi tvirtai ir gali skirti dalį biudžeto parodinei veiklai.

Tarp eksponentų – transporto kompanijos, infrastruktūros objektai, uostai, oro uostai, krovinių terminalai, sandėlių kompleksai; panašaus profilio paslaugų tiekėjai – draudimo kompanijos, logistikos ir IT paslaugų tiekėjai.

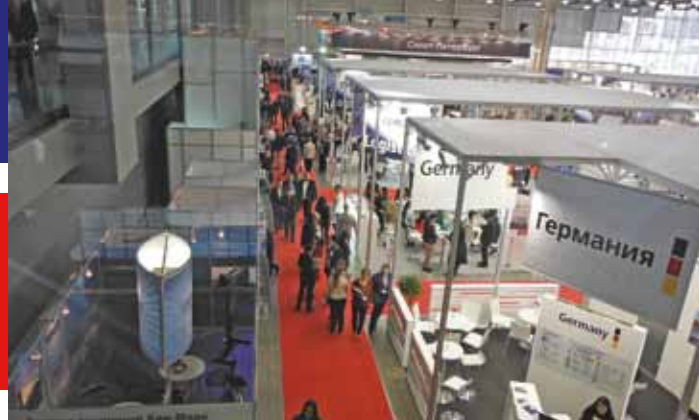
„Deja, krovinių savininkai parodą lanko vis rečiau. Dėl to „TransRussia“ nepateisina į ją įdedamų lėšų, – komentuoja Sankt Peterburgo kompanijos „Agents-tvo Smart Logistic Solutions“ vadovas Jevgenij Apasov. – Palyginti su paroda „Transport Logistics“ Miunchene arba „SITL Europe“ Paryžiuje, Rusijos renginys yra infrastruktūrinių paroda be gyvų krovinių savininkų.“

Su tuo sutinka ir „Agenstvo tamožennoj logistiki“ vadovas, aljanso ACEX narys Samaroje Andrej Smirnov: „Apžiūrėjęs parodą per pirmąsias dvi valandas, aš neradau sau nie-

ko naujo, kas būtų susiję su profesionaliais ryšiais. Ši paroda yra nuostolinga mūsų kompanijos dalis, kadangi klientus randame specializuotuose šakos renginiuose, o „TransRussia“ – visų pirma būdas mažinti savikainą.“

Kaip galimą stimulą dalyvauti būsimose parodose dalyviai vienbalsiai įvardija didesnę krovinių savininkų skaičiaus pritraukimą. Ypač dabar, kai ekonomikoje vystomas lobizmas dėl importo pakeitimo, o Rusijos gamintojai neranda realizacijos rinkų ir optimalių tiekimo būdų.

„Šiuometinėje parodoje daug dėmesio skirta geležinkelio pervežimams, orientuotiems į Kiniją ir Vakarų Europą, – dalinasi išspūdziais „PTK Logistika“ techninio vystymo direktorius Andrej Tokarev. – Nors Vakarų Europa nebėra tokia populiari kryptis, vežėjai stengiasi išlaikyti šią rinką, darydami nuolaidas



ir mažindami įkainius. Rezultatas: mažai dėmesio skiriama pervežimams automobiliais šalies viduje – dabar aktyviai besivystantys kryptys.“

Aljanso ACEX narės Lietuvos kompanijos „Ingstad“ atstovas Egidijus Prievelis pažymi didelį eksponentų aktyvumą ir tuo pat metu atkreipia dėmesį, kad kompanijų vedantieji vadybininkai siunčia į parodas pardavimo vadybininkus – partneriai labai dažnai negali gauti pilnos informacijos dėl nepakankamos darbuotojų kompetencijos.

„Paroda orientuota daugiau į Rusijos rinką, dalyvauja daug kompanijų, siūlančių vietas aptarnavimą, – sako JAV kompanijos „MIG Express“ generalinis vadybininkas Igorj Michailov. – Nežiūrint to, kad JAV ir Rusijos krova net geriausiais metais sudarė 3 % bendros JAV prekių apyvartos, dalyvavimą „TransRussia“ laikau naudingą, kadangi dėmesys kompanijai yra, nors ir nedidelis, o JAV krovinių vežėjai parodoje pristatyti menkai. Parodoje „TransRussia“ galima prazonduoti dirvą, pajauti rinką, pasekti pagrindines tendencijas.“

Pagrindiniu dalyvavimo parodoje uždaviniu eksponentai įvardija galimybę būti reikiamu laiku reikiamoje vietoje tam, kad galėtų pateikti informaciją apie savo paslaugas ir aptarnavimą tiems, kuriems jos galbūt būtinos.

Kompanijos „Bereg“ vadybininkas Taras Šelest teigia: „Dėl sugriežtintų muitinės reikalavimų žmonės ieško alternatyvių schemų, sprendimo metodų ir išlaidų optimizavimo munitinėje, todėl mes čia.“

„Atstovaujame Tolimiesiems Rytams, kurie dabar yra perspektyvi kryptis, – pasakoja kompanijos „LD Logistics“ generalinis direktorius Aleksandr Leonov. – Mes nusprendėme dalyvauti parodoje „TransRussia“ su savo stendu krizės laikotarpiu ir supratome, kad neapsirikome, kadangi klientai ieško naujų pristatymo būdų. Lankytojus domina mūsų kompanija, įvyko labai daug derybų.“

Aljanso ACEX narės Suomijoje „Optima Freight“ vadovas Nikita Kovalevskij taip pat aukštai vertina renginio kokybę. „Šiais metais, kaip 3PL operatorius, pristatėme naują aptarnavimo būdą „pick'n pack“. Dar viena malonia aplinkybė tapo dalyvavimo formatas bendrame aljanso ACEX stende, o tai leido sutaupyti lėšų.“

„Dalyvavimas bendrame stende labai paplitęs Europoje, – pasakoja aljanso ACEX rinkodaros direktorė Inna Vysockaja. – Toks dalyvavimas turi pliusų ne tik dėl sumažėjusių išlaidų, bet ir dėl galimybės pasiūlyti lankytojui platesnę paslaugų pasirinkimą viename taške. Rusijoje toks kompanijų pristatymas dar nėra įprastas. Tačiau mes diegiame. Šiais metais mūsų stende buvo pristatyta 12 Rusijos ir užsienio kompanijų. Dalyvavo aljanso nariai iš JAV, Suomijos, Vokietijos, Estijos, Lietuvos. Kiekvienas jų yra stiprus savo srityje.“

Daugumos dalyvių išvados apie stambiausią Rusijos transporto parodą yra tokios: dalyvauti reikia, tačiau norint ateityje didesnio susidomėjimo, būtina, kad aktyviau dalyvautų ne tik transporto paslaugų tiekėjai, bet ir krovinių savininkai, nes paklausa gimdo pasiūlą.

*Aljanso ACEX spaudos tarnyba*

**Parodoje „TransRussia 2016“ dalyvavo 300 kompanijų iš 26 šalių. Parodą aplankė 13 214 specialistų.**





## Rusijoje pirmą kartą įvyko transporto vadovų susitikimas „Eurasia Cargo Meet“

70 tarptautinių transporto kompanijų atstovų iš įvairių pasaulio šalių balandžio 21–23 d. susirinko Maskvoje, kad per tris dvipusių verslo derybų dienas apsvaistytų Rusijos rinkos perspektyvas, surastų partnerių, sudarytų naujus projektus bei tiekimo grandis su Rusija. Renginio organizatoriai – Rusijos tarptautinis logistikos aljansas ACEX (*Associated Cargo Experts*) ir CLN (*Combined Logistics Network*).

Vadovų susitikimas „Cargo Meet“ vyksta keletą kartų per metus įvairiuose kontinentuose: „Africa Cargo Meet“, „Asia Cargo Meet“, „America Cargo Meet“, „Latin Cargo Meet“, „Middle Cargo Meet“. Šiemet pirmą kartą susitikimas įvyko Eurazijoje ir pirmąją šalimi organizuoti stambiausių Europos kompanijų susitikimą su kitų pasaulio šalių atstovais buvo pasirinkta Rusija.

„Eurasia Cargo Meet“ pasiūlė konferencijos dalyviams susipažinti su Rusijos, NVS bei Rytų Europos šalių transporto logistikos rinka. Kinijos, Irano, Indijos, JAE, JAV, Vokietijos, Kolumbijos, Malaizijos, Maldyvų Respublikos, Estijos, Latvijos, Lietuvos, Suomijos, Taivano ir kitų šalių logistikos kompanijų vadovai susitiko su aljanso ACEX nariais iš svarbiausių Rusijos regionų.

Rusijos logistikos aljansas ACEX buvo Maskvos renginio organizatorius kasmetinės tarptautinės logistikos konferencijos rėmuose. Aljanso nariai iš Sankt Peterburgo, Maskvos, Novorosijsko, Rostovo prie Dono, Jekaterinburgo, Samaros bei kitų regionų turėjo galimybę per tris dienas susipažinti su visa pasaulio logistikos rinka vienoje vietoje ir vienu metu.

Susidomėjimą vadovų susitikimu parodė Krasnojarsko oro uosto, taip pat aviakompanijos „Aifrance/KLM“ atstovai, apsilankę dvipusiųose susitikimuose.

Kiekvienas dalyvis turėjo savo tikslų ir uždavinių. „Mes suinteresuoti rasti partnerių Rusijoje, kurie padėtų gabenti jūra atvežtus krovinius, – komentuoja Malaizijos „Azuma Shipping Sdn. Bhd.“ vykdytysis direktorius. – Šiuo metu gauname užklausimus dėl pervežimų iš Malaizijos į Rusiją, yra poreikis užmegzti reguliarių bendradarbiavimą.“

Nežiūrint to, kad pagrindinė Japonijos partnerio „Hankyu Hanshin Express“ pervežimų apimtis nukreipta į Kiniją, Rytų šalis ir JAV, eksportas į Rusiją yra viena iš kompanijos būstinės Maskvoje veiklos kryptių. „Eksporuojame žemės ūkio produkciją į Rostovą prie Dono, automobilių atsargines dalis į Maskvą bei Sankt Peterburgą, – pasakoja kompanijos atstovybės Rusijoje vadovas Kodzi Sugimura. – Todėl mums buvo naudingas susitikimas su Novorosijsko atstovais.“

Tai, kad Rusijos ir Vietnamo prekybos santykiai vystosi, patvirtino „DACO Logistics“ prezidentas Vietname Tran Huy Hien. „Kalbant apie tokias prekes kaip mobilieji telefonai, jų atsarginės dalys bei kompiuteriai – eksportas į Rusiją auga. Kalbant apie Rusijos produkcijos importą į Vietnamą – įvežamos maisto prekės, pienas, įrenginiai ir atsarginės dalys.“

Pirmą kartą vadovų susitikime apsilankė kompanijos, neturinčios darbo patirties su Rusijos vežėjais, bet suinteresuotos vystyti logistikos rinką Rusijoje.

„Seracomex Ltda.“ komercijos direktorius Meksikoje Maurisio Merčan šiemet pirmą kartą apsilankė Rusijoje, neturėdamas jokios pervežimo patirties su šia šalimi. Tačiau susitikimas buvo naudingas ne tik pažintimi su nauja rinka, bet ir todėl, kad jame dalyvavo ACEX aljanso narės Suomijoje „Optima Freight“ atstovai.

„Optima Freight“ plėtros vadybininkė Julija Nikiforova pasakoja savo įspūdžius: „Mes susipažinome su naujais agentais, pavyzdžiui, iš Kolumbijos, Irano ir Meksikos, kurie su džiaugsmu pranešė, jog ieškojo partnerio Suomijoje ir yra pasirengę bendradarbiauti su mūsų kompanija.“

„Geomarine“ komercijos direktorius Meksikoje Alberto de la Luz Hernandez į vadovų susitikimą atvyko turėdamas tikslą rasti naujų partnerių. Jo žodžiais tariant, pagrindinis Meksikos partneris yra Vokietija, iš kur veža medicinos ir farmacijos produkciją, todėl vienas iš svarbiausių susitikimų kompanijos atstovui buvo derybos su kompanija „Quick Cargo Service“. Rusijos partneriai Meksikos kompanijai taip pat buvo įdomūs. Juk viena iš prioritetinių užsienio prekybos su Rusija kryptių Alberto de la Luz Hernandez pa-

vadino atsarginių dalių importą Rusijos karo sraigtasparniams aptarnauti.

Po JAV embargo Irano logistikos paslaugų rinka pradėjo aktyviai vystytis. „Farasoobar“ kompanijos prezidentas Farzad Saffarzadeh taip komentuoja savo dalyvavimą vadovų susitikime: „Dėl pasikeitusios politinės situacijos Irano rinka įgijo pagreitį. Užimdamas naudingą geografinę padėtį, Iranas yra tranzitinė šalis, kurios kirtimas leidžia sutrumpinti pristatymo laiką iki 10–11 dienų. 60–70 % krovinijų keliauja į NVS šalis, mažiau nei 5 % verslo (pervežimai oru ir automobiliais) tenka Rusijai. Dėl sankcijų didėja daržovių ir vaisių tiekimas iš Irano.“

Kinijos kompanijos negalėjo nedalyvauti vadovų susitikime, kadangi Rusijos ir Kinijos krova intensyviai auga naujomis ekonominėmis sąlygomis. Tačiau, esant nepastoviam dolerio kursui, Kinijos dalyviai pažymi mažesnes apimtis dėl perkamosios galios sumažėjimo Rusijoje.

Visi susitikimo dalyviai pažymėjo bendrą tendenciją – dėl ekonominės krizės pervežimų apimtys mažėja visame pasaulyje, tačiau tokios sudėtingos sąlygos priverčia kompanijas judėti į naujas rinkas.

Kiekvienas Eurazijos vadovų susitikimo dalyvis turi savo interesų vystant Rusijos užsienio ekonomikos pervežimų bei naujų transporto koridorių rinką. Kompanijoms iš JAE – užsienio ekonomikos apyvartos su Rusija augimas per pastaruosius metus dėl sankcijų tarp kitų šalių. Kinijos kompanijoms – Rusijos prekių eksportas į Kiniją, gerokai išaugęs per pastaruosius metus. Dalyviai iš Indijos suinteresuoti Rusijos rinkoje diegti naujas šiuolaikines IT sistemas, kurios būtinos kasdieniniame ekspeditorių ir transporto kompanijų darbe. Malaizijos ir Vietnamo kompanijos išsakė norą tiesiogiai įstoti į Rusijos tarptautinį logistikos aljansą ir teikti logistikos paslaugas jo nariams Rusijos regionuose.

„Eurasia Cargo Meet“ organizatoriai Miroslav Zolotariov (ACEX aljansas) iš Rusijos pusės ir Christian Raeuber (CLN tinklas) iš užsienio dalyvių pusės vieningai mano, kad Rusija kaip ir anksčiau yra perspektyvi rinka tarptautinėms kompanijoms.

*Kitą transporto vadovų susitikimą 2017 m. planuojama organizuoti parodos „Transport Logistic“ Miunchene metu. Dar daugiau – organizatoriai mano, kad susitikimo „Eurasia Cargo Meet“ 2018 m., prieš pat būsimą pasaulio futbolo čempionatą, kuris vyks Rusijoje, rengimo vieta gali būti parinktas vienas iš Rusijos miestų.*



# Global AirRail 2016

9-11 November

# HELSINKI

HOSTED BY:

TOPICS

**HELSINKI AIRPORT**

*FINAVIA - for smooth travelling*

Helsinki's Ring Rail Line impact on Transit Oriented Development at Aviapolis district

**Liikennevirasto**

Finnish Transport Agency

How will RailBaltica affect airport connectivity in Estonia, Latvia and Lithuania

Improving Customer Experience on airport rail connections - case studies from London, Vienna and Stockholm



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

# Logistics without stress



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



LITHUANIA  
KAZAKHSTAN  
GERMANY

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

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