



## Dubai Will Dazzle the World

迪拜将使世界眼花缭乱

Дубай очарует весь мир

Dubajus sužavės pasaulį



## VENI, VIDI, DA VINCI

The Wall  
墙  
Стена  
Siena





## PARKO GALERIJA

M.Valančiaus g. 6, Kaunas  
facebook @parkogalerija  
[www.parkogalerija.lt](http://www.parkogalerija.lt)



2 PUBLISHER'S WORD  
The Wall

3 编者寄语  
墙

4 EXCLUSIVE INTERVIEW  
Seamen: Getting Through  
Storms and Bureaucratic  
Reefs

7 独家专访  
海员：穿穿越风暴以及  
官僚礁石

10 BUSINESS PRACTICE  
Goals and Reality or  
Transit to the Music of  
a Snitch?

13 商业实践  
目标与现实或根据告  
密声音过境

16 EXPO 2020  
'Connecting Minds,  
Creating the Future'  
Dubai Will Dazzle the World



22 2020年世博会  
“连接思想，创造未来”  
迪拜将使世界眼花缭乱

26 LEONARDO 500  
Modern Artists Draw  
Inspiration from the Year  
for Leonardo da Vinci's  
Anniversary



28 莱昂纳多500周年  
现代艺术家从莱昂纳  
多·达·芬奇诞辰周年中  
汲取灵感

30 LEONARDO 500  
VENI, VIDI, DA VINCI



32 莱昂纳多500周年  
韦尼·维迪·达·芬奇

34 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ  
Стена

35 LEIDĖJOS ŽODIS  
Siena

36 ЭКСКЛЮЗИВНОЕ  
ИНТЕРВЬЮ  
Моряки отважно  
преодолевают  
штормы, справятся и  
с бюрократическими  
барьерами



39 IŠSKIRTINIS INTERVIU  
Jūrininkai drąsiai  
įveikia audras, įveiks ir  
biurokratinės kliūtis

42 ПРАКТИКА БИЗНЕСА  
Стремление и  
реальность, или Транзит  
под музыку Жалобщика?

45 VERSLO ПРАКТИКА  
Siekiai ir realybė, ar  
Tranzitas pagal Skundiko  
muziką?

48 EXPO 2020  
«Объединяя умы,  
создаем будущее»  
Дубай очарует весь мир



52 EXPO 2020  
„Sujunkime protus,  
kurkime ateitį“  
Dubajus sužavės pasaulį

56 LEONARDO 500  
Юбилейный год  
Леонардо да  
Винчи вдохновляет  
современных художников



58 LEONARDO 500  
Jubiliejiniai Leonardo da  
Vincio metai įkvepia šių  
dienų menininkus

60 LEONARDO 500  
VENI, VIDI, DA VINCI



62 LEONARDO 500  
VENI, VIDI, DA VINCI



# THE WALL

It's a true coincidence that I sat down to write the Publisher's Word for this year's last issue of the magazine namely on 9 November.

Thirty years have passed since the day of the fall of the Berlin Wall and the end of the Cold War. The world celebrated this anniversary remembering all the smallest details of the great breakthrough, as well as the dead and living heroes, who spent more than five decades tirelessly fighting the monster of the Cold War, which divided the city and the world into the East and the West, separating families, the nation, culture and dreams. The press was loaded with stories of the fall of the Berlin Wall.

I gave in to the mood and, not yet being fully aware of the final form that this text would take, typed 'The Wall' in a new window.

I saw it before the fall. We went on a tour trip, led by watchful guides. Back in the day, even a trip to East Germany from Lithuania was a huge thing.

But I had already visited East and West Germany, Spain, Finland, France and even Mauritania. Their seaports, to be exact. I got there by trade and fishing vessels. Being a journalist, writing articles and creating radio and TV programmes on maritime topics, I used to be sent to get to know the daily life of seamen and tell that to the readers, listeners and TV viewers. Based on the regulations of the time, only someone with a seaman's book could go to the sea. Mine featured the positions of both a barmaid and second navigator.

None of the Soviet seamen of all ranks, except for the captain, could walk on foreign land alone – they always had to stay in groups of three. One of the three was usually someone loyal to the KGB (security services of the time), who, most likely, used to report on the other two. This was a way to control the seamen's excursions, behaviour and, most importantly, to prevent any attempts to escape the socialist camp. I was warned that I shouldn't even think about it. The control became even tighter, when one journalist managed to leave the other two of her friends and ask for a political asylum in Canada. Although once in Spain I had escaped to take a walk in the mountains alone and was strictly scolded, the thought of running away had really not crossed my mind. I had one, then two and then three kids waiting for me at home and no capitalist paradise was more valuable than them.

The multiple falls of the physical iron curtain, that perhaps could not be witnessed by the majority of my countrymen, played an important role – they destroyed the wall in the mind, opening an opportunity for comparisons, knowledge, dreams and hopes that things could be different.

'History teaches us: no wall that keeps people out and restricts freedom is so high or so wide that it can't be broken down.' said Germany's Chancellor Angela Merkel, the untiring fighter for Europe's unity, who grew up in East Berlin.

Describing the events of 1989, David Sassoli, President of the European Parliament, said that what happened that night was an expression of the determination of a million of Europeans from East and West, an actual moment, when you can literally see the fast-changing life.

The fall of the Berlin Wall and the end of the Cold War was supposed to make a radical change in the world. People believed that the end of the Cold War would mark the beginning of the era of peace. But the euphoria and hope turned out to be false and the vision of universal peace started fading away.

Celebrating the 30th anniversary of the fall of the Berlin Wall, world leaders stuck roses into gaps of the concrete wall, which became a museum exhibit. A picturesque and symbolic image.

However, leaving a rose in a concrete wall, the mighty of the world cannot pretend to be oblivious to the new walls between the East and West, ideologies and economics, unions and countries, religions and faith, business and politics, luxury and poverty – the list could go on – rising beyond the remains of the Iron Curtain.

I read the inspiring and passionate words of Germany's Minister of Foreign Affairs Heiko Maas – a patriot of Germany and Europe: 'This world needs Europe's courage to embrace freedom – the courage of 1989. This gives rise to an obligation for us, namely, to complete the project of the unification of Europe – building a Europe that lives up to the values and dreams of those who took to the streets in 1989 to fight for freedom and democracy. However, it is clear that we will only be able to hold our own in the world if we, Europeans, stand united. After all, none of us can cope with the four major worldwide challenges – globalisation, climate change, the digital transformation and migration – by ourselves.'

Later (an absolute coincidence!), I opened my night read – *Lessons for the 21st Century* by Yuval Noah Harari. On the bookmarked page my eyes fell on the lines, where the Israeli historian and Professor at the Hebrew University of Jerusalem, states: '...Humanity is yet to face three common struggles, in the face of which all national walls become ridiculous and which can be overcome only by global cooperation. ... A common enemy is the best forger of common identity and currently humanity has at least three of those enemies: nuclear war, climate change and destructive technology. If, despite these enemies, humanity will decide to put loyalty to certain countries first, the results could be worse than in 1914 and 1939.'

Standing near the Berlin Wall in East Germany three decades ago, I knew what was behind.

There was Freedom.

And now, standing against an invisible wall, which hides those three enemies, I only have a faint notion of what would happen if it was them, who broke that wall down...

Yet I still believe in Humanity's wisdom and aim to connect minds to create a better future for everyone.

Sincerely Yours,  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
Publisher of JŪRA MOPE SEA magazine since 1999



# 墙

纯属巧合，我于11月9日坐下来为今年最后一期杂志书写《编者寄语》。

自柏林墙倒塌之日和冷战结束以来已经过去三十年。全世界都在庆祝这个周年纪念之际，铭记伟大突破的所有最小细节，死者和活着的英雄，他们花了超过五十年的不懈努力，将与城市和世界分为东西方、分离家庭、国家、文化和梦想的冷战怪物抗争。媒体上充斥着柏林墙倒塌的故事。

我陷入沉思，但还没有完全意识到本文应该采用的最终形式，因此在新文档中键入了“墙”。

我在秋天之前看到了它。我们进行了有领队带领的游览。过去，即使从立陶宛到东德旅行也是一件大事。

但是我已经参观了东西德、西班牙、芬兰、法国、甚至毛里塔尼亚。确切地说，他们的海港，我乘贸易渔船到达那里。作为一名新闻工作者，撰写有关海洋主题的文章并创建广播和电视节目，我经常被派去了解海员的日常生活，并向读者、听众和电视观众讲述这一点。根据当时的规定，只有拥有船员证书的人才能出海。我的特色是兼任调酒师和第二位导航员。

除船长外，所有等级的苏联海员都不能独自在国外行走——他们总是必须三人一组。这三个人之一通常是忠于KGB（当时的监控组织）的人，最有可能用来报告其他两个人。这是控制海员的短途旅行行为，最重要的是防止任何企图逃离社会主义阵营的方法。我被警告说我甚至不应该考虑它。当一位记者设法离开她的另外两个朋友并在加拿大寻求政治庇护时，控制变得更加严格。尽管我曾经在西班牙逃过一趟，独自在山上散步，并遭到了严厉的责骂，但逃跑的念头确实并没有引起我的注意。我有一个，然后两个，然后三个孩子在家里等我，没有一个资本主义天堂比他们更有价值。

物理铁幕的多次跌落，可能是我的大多数同胞无法看到的，起了重要作用——它们摧毁了头脑中的墙，为进行比较、知识、梦想和希望的事情能够成为现实提供了不同机会。

“历史告诉我们：没有一堵墙能挡住人们并限制自由，没有哪座墙如此之高或如此之宽，以至于无法摧毁。”德国总理安格拉·默克尔（Angela Merkel）表示，她是在东柏林长大的欧洲团结不懈的战士。



欧洲议会主席戴维·萨西奥利（David Sassoli）在描述1989年的事件时说，当晚发生的事情是对一百万个来自东方和西方的欧洲人的决心的表达，这是一个实际的时刻，当您从字面上可以看到日新月异的生活变化。

柏林墙的倒塌和冷战的结束本应在世界上产生根本性的变化。人们认为，冷战的结束将标志着和平时代的开始。但是，兴奋和希望被证明是错误的，普遍和平的愿景开始淡出。

为庆祝柏林墙倒塌30周年，世界各国领导人将玫瑰花插入了混凝土墙的缝隙中，这成了博物馆的展览。风景如画和象征性的形象。

但是，在混凝土墙上留下一朵玫瑰，世界的强大力量不能假装忽略了东西方之间的新城墙，意识形态和经济学、工会和国家、宗教和信仰、商业和政治、奢侈与贫穷——这个清单可能会继续下去——超出铁幕的残骸。

我读了德国外交大臣海科·马斯（Heiko Maas）（德国和欧洲的爱国者）的鼓舞和热情的话：“这个世界需要欧洲的勇气拥抱自由，这是1989年的勇气。这给我们带来了义务，即完成欧洲统一项目——建立一个不辜负1989年上街争取自由与民主的人们的价值观和梦想的欧洲。但是，很明显，只有欧洲人团结一致，我们才能在世界上拥有自己的地位。毕竟，我们单独都无法独自应对全球四大挑战——全球化、气候变化、数字化转型和移民。”

后来（绝对的巧合！），我打开夜间阅读——Yuval Noah Harari 撰写的《21世纪的经验教训》，在夹书签的页面上，我的双眼注视着线条，以色列历史学家和耶路撒冷希伯来大学的教授指出：“……人类尚面临三大共同斗争，面对这些斗争，所有国家的墙都变得荒谬，只有全球合作才能克服。……共同的敌人是共同身份的最佳伪造者，目前人类至少拥有其中三个敌人：核战争、气候变化和破坏性技术。如果尽管有这些敌人，人类将决定首先忠诚于某些国家，结果可能会比1914年和1939年更糟。”

三十年前，我站在东德的柏林墙附近，我知道墙后面会出现什么，会出现的是自由。

现在，我站在一堵看不见的墙壁上，隐藏着那三个敌人，我只有一个隐隐担忧，那就是如果墙塌了之后出现的是这三个敌人……

但是，我仍然相信人类的智慧，并致力于连接思想，为所有人创造更美好的未来。

此致，

Zita Tallat-Kelpšaitė

自1999年以来，JŪRA MOPE SEA杂志的出版者



# Seamen: Getting Through Storms and Beurocratic Reefs



Lithuanian Maritime Academy, which celebrated its 70th anniversary last year, has overcome several stages of its development. What is the seamen's Alma Mater like today? We discussed this with Rima MICKIENĖ, Deputy Director for Academic Purposes at LMA.



Rima Mickienė, Deputy Director for Academic Purposes of the Lithuanian Maritime Academy, has been working at this institution for 27 years. Her career began as an IT lab assistant and continues as the Deputy Director for Academic Purposes. Her education in mathematics, information technology and education management in the field of educational

sciences was acquired at Vilnius Pedagogical University and Klaipėda University. Currently she is studying for a Doctor's degree in Economics at Mykolas Romeris University. Rima Mickienė is an organiser of international scientific conferences, internships and projects, and a co-author of 27 academic publications and 5 textbooks.





exhibitions of photos and pieces of art that illustrate the maritime life, maritime literature readings, evenings of traditional sailor's songs, referred to as *šantės* and many others. All Lithuanian pupils know and look forward to the annual Maritime Routes event, which will celebrate its 10th anniversary this year, and that is not all.

**'Academic and scientific activity is hardly imaginable without the synergy of sciences, cooperation with strategic partners and other scientific institutions both at home and on the international level. What are the LMA practice, experience and plans?'**

'Active partnership and its development in Lithuania and abroad is an inseparable part of the LMA activity. LMA cooperation with Lithuanian and foreign universities takes place on the academic level with lecturers and students participating at projects, scientific practical conferences, internships and exchange programmes. Currently LMA cooperates with 32 foreign universities and the majority of Lithuanian scientific and educational institutions, offering study programmes in social sciences and technology. Under Erasmus+ programme this year LMA received 54 foreign students from Latvia, Poland, Turkey, Romania, Spain and Bulgaria, and 19 of our lecturers taught at foreign universities. Other forms of cooperation include international projects, scientific conferences, preparation of proposals for cross-border cooperation research projects and scientific cooperation, improving qualifications of lecturers and staff members, for example, the international project, implemented by LMA in 2017-2019 was participated by 2 Lithuanian, LMA and Kaunas University of Applied Engineering Sciences and 3 Latvian higher education institutions; in 2018, together with the University of Le Havre Normandie and Sefacil Fund (France), LMA organised an international scientific conference *The Baltic Sea: Gateway or Cul de Sac?*, which attracted participants from 12 countries; in 2018-2019, LMA hosted scientific internships for the lecturers and staff members of two maritime academies in Odessa and Kherson (Ukraine); LMA and Kherson State Maritime Academy are the founders of the Baltic-Black Sea Economic Forum, which develops the partnership between the academic and educational institutions in Lithuania and Black Sea countries; in cooperation with Klaipėda University and a business company, LMA has submitted a project proposal for the establishment of a maritime transport competence centre. The total number of international projects, implemented by LMA is 50.'

'We are proud of our long years of experience and ready for new challenges. Lithuanian Maritime Academy (or LMA) is a modern leader training maritime professionals for our and international maritime sector and a member of the global maritime and academic community. This constantly improving institution trains highly qualified specialists that meet international standards for the sea and ports in Lithuania and the world. The maritime academy that everyone knows and recognizes is at the same time always changing, offering numerous maritime study programmes, scientific and cultural ideas and projects. Initiative, innovations, openness, maritime culture and traditions – these are the major characteristics of the modern-day activity.'

**'LMA is not only an educational, but also a scientific institution. What are the major principles and future perspectives of its academic activity?'**

'Our major goals in the field of studies and training is quality and being exceptional – meeting the requirements of the conventions of the International Maritime Organisation, which regulates seamen's training. Traditional good training programmes, highly qualified lecturers and classes are not enough to ensure modern study quality. The quality of studies today is identified with the development of the studies, diversity, international context, cooperation with the world of work and... convenient classes, equipped with modern technology. Discussions between students and lecturers take place not only at the auditoriums, but also places of future employment, companies and 'clouds'. Change, improvement, new competencies – these are the principles of studying at LMA.'

LMA is implementing scientific and applicable maritime transport research in the fields of technology, economy, educational sciences, psychology and others. LMA scientists and researchers participate at international scientific conferences both in Lithuania and abroad, for example, Latvia, Poland, Slovenia, France, Finland or the United Kingdom. We also write approximately 30 scientific articles every year, which are published in academic publications, kept at international data bases, such as *Web of Science*, *Scopus*, etc. LMA lecturers have written about 40 unique scientific monographs and maritime studies in Lithuanian and English languages.

We are also actively working on consulting companies of the maritime sector, commissioned research and improvement of seamen's qualifications. The seamen's training centre is offering 30 short-time training programmes, which train on average 3,000 seamen per year. LMA scientists conducted studies on the port entrance channel navigation conditions and container vessel navigation, ordered by Klaipėda State Seaport Authority, UAB Hoegh LNG Klaipėda, LKAB Klaipėdos Smeltė, etc. and very relevant to the port of Klaipėda and shipping companies.

LMA has also greatly contributed to the promotion of maritime culture, traditions, maritime professions and the idea of Lithuania as a maritime state. The Academy has also published a retrospective monograph on training seamen, *Jūrų Kapitono Užrašai (Sea Captain's Notes)* by captain Eimutis Astikas, a photo album of the marine photographer Savelijus Golubevas and many others. The city community can enjoy maritime culture events –

**'In what language could students from other countries study for their university degree? How do they get to know about an opportunity of studying at the Lithuanian port city of Klaipėda?'**

'The professional activity of LMA lecturers and students is focused on the international maritime transport sector, where English language competence is a must. LMA can offer studies in English. Russian language knowledge is as important. Currently there is an observed interest in EU maritime studies from non-European Union countries, which speak Russian and seek to obtain professional qualifications, recognized on the international level. There is an increasing need for cooperation from the maritime academies and universities in these countries with a goal to have the maritime qualifications, offered by these countries, acknowledged by the international maritime community and accreditation bodies. LMA has already gained such experience participating at the Twinning Project of the European Commission on improving maritime education and lecturer qualifications in Turkey. Thus, LMA has an exceptional opportunity and privilege to welcome students from other countries and improve the qualifications of foreign lecturers.'

Information on LMA studies for foreign students is available at LMA website at [lajm.lt](http://lajm.lt) in English and Russian languages, also at *Lithuanian Maritime Academy* on Facebook and Instagram, and *Study in Lithuania* account at <https://studyin.lt/> and on Facebook. Applicants can communicate directly by phone, e-mail or on Facebook. Information on studies at LMA is also available at *Pasaulio lietuvių bendruomenė* Facebook page. This year Klaipėda ▶





City Municipality Administration and Klaipėda ID initiative *Gyvenk prie jūros kol jaunas* began sharing information on our study programmes as well. The website and information videos create an attractive image of Klaipėda and its universities, which is particularly suitable for LMA too – after all, we are not only closest to the sea, we are actually on the sea!

‘In our conversation we are using the official title, which refers to a ‘school’ in Lithuanian language, although this title does not reflect the institution’s actual academic status in the global maritime practice. Educational institutions of the same level as the LMA, are referred to as maritime academies. Our closest neighbours – Latvians – refer to their maritime education institution the same as well. The English title of the Lithuanian Maritime Academy meets the purpose of the institution, while the Lithuanian one is misleading to the future students and the academic community, as if referring to a lower level of studies.

Which title – Lithuanian or English – should the magazine refer to when translating it into Russian, Chinese, Arab or other languages? Why is it so?

**What should be done to eliminate the inconsistency?’**

‘The story of the answer for this question is long and unfinished. The international Compendium of Maritime Training Institutes (CMTI) has registered 36 maritime academies, the graduates of which receive an academic degree, i.e. a university degree and a right to acquire an unlimited maritime qualification, and there are also 89 maritime colleges, which do not grant an academic degree and thus limit the possibilities

of acquiring the highest maritime qualification level. By the way, 36 of these colleges are located in Philippines and some of the European and Scandinavian countries (the number of these colleges in Bulgaria, Ireland, the Netherlands, Norway, the United Kingdom and Latvia is 15). Latvia has Liepaja Marine College, which offers short two-year studies, which do not grant an academic degree and provide limited maritime qualifications.

LMA is an institution of high education, the graduates of which acquire a professional Bachelor’s degree, and thus can acquire the highest navigational officer’s rank. Thus, the difference between an academy and a college in the maritime training sector is obvious and clear, thus the reference to LMA as an academy would make it easier to identify our institution both in Lithuania and abroad, eliminating the misleading ambiguity.

LMA has been persistently seeking for the title of an academy since 2003. In 2003, 2007, 2008, 2009 and 2016 Professor Viktoras Senčila, LMA Director at the time, LMA Council, shipping and crewing companies, Association of Lithuanian Shipowners, Lithuanian Seamen’s Union and the Lithuanian Shipmasters Association addressed state institutions with explanatory letters regarding the concept of the maritime academy and its meaning in the international maritime community, emphasizing the importance of this title in ensuring the acknowledgement of the Lithuanian seamen’s qualifications and the competitiveness of the maritime training institution in the international market.

There were not only letters and applications. Since its establishment in 1948, the title of LMA changed 5 times and 4 of these changes were caused by reforms in the sector of high education, but the last time, in 2008, the institution’s title, which bore a word ‘college’, which also carries a slightly different meaning in Lithuanian and English languages and thus was regarded as misleading, changed into the one that we use now. And that title was translated into English as the Lithuanian Maritime Academy to emphasize the status of a high education institution, training commanding officers, to the international community. Unfortunately, although this attempt was a step towards an understandable English title, it was not useful either, because different titles in Lithuanian and English languages brought new confusion.

Until 2019, in Lithuania the word ‘academy’ was allowed only for universities, but, upon the introduction of amendments to the Law on Higher Education and Research, this limitation was eliminated. The newly-elected



Director sea captain Vaclav Stankevič continues the work – a meeting between LMA management and representatives of the Ministry of Science, Education and Sports, as well as Centre for Quality Assessment in Higher Education, took place in September, revolving around the arguments in favour of changing the title and heated discussions regarding the traditional meaning of this title in the maritime transport sector and public opinions. It was decided that LMA should prepare a detailed explanatory letter and submit it for the Ministry.

So, we keep seeking to become a Lithuanian Maritime Academy in all languages!

The support from the maritime community in the wide sense and each of us is very important. Just imagine: what if we organised a Sea Festival march for this title on Gediminas Avenue! Would it not convince them?’

**JŪRA MOPE SEA magazine is surely joining this march. Seamen boldly conquer storms and should not be stopped by bureaucratic barriers, built by official institutions.**

**Thank you for the conversation.**

#### **LMA facts and numbers**

- Founded in 1948.
- Accredited by the Centre for Quality Assessment in Higher Education, Lithuanian Transport Safety Administration, European Maritime Safety Agency and Lloyd’s Register.
- Offers 6 study programmes, which grant high education and professional Bachelor’s degree in the fields of maritime technology, maritime engineering, management and finances.
- Two traditional study programmes – Marine Navigation and Marine Engineering (Marine Power Plant Operation) – date back to 1948.
- Throughout its life, the academy has trained 13,541 staff members for maritime transport sector – navigators, engineers, electric engineers, international maritime business managers and logistics experts.
- The number of students currently enrolled is 850 and 70 per cent are the future seamen.
- The academy employs 62 lecturers and 29 instructors, 2 of them have the academic rank of a professor, 16 – doctors of sciences, 3 doctoral students, 44 hold maritime qualifications, 18 – the highest naval rank of a sea captain or a chief engineer.
- The seamen’s training centre is offering 30 short-time training programmes, with on average 3,000 seamen enrolling to improve their qualifications every year.
- As of 1994, the academy offers a course for Navy Junior Commanders, which attracts 80 students every year. Upon the completion of this four-year course, students obtain the qualifications of electric engineering, navy combat commander or deck officer and a military rank of a reserve lieutenant.
- The technological base consists of 13 modern electronic navigation, vessel engine operation and port management simulation devices, vessel combustion engines, high-voltage, electric, fire extinguishing and other laboratories, metal workshops and a polygon for physical and psychological training. ■



# 海员：穿穿越风暴以及官僚礁石

去年庆祝其成立70周年的立陶宛海事学院 (LMA) 已克服了其发展的几个阶段。海员母校现今的状况如何？我们与LMA学术目的副主任 Rima MICKIENĖ 进行了讨论。



立陶宛海事学院学术主任 Rima Mickienė 在该机构工作了27年。她的职业生涯始于IT实验室助理，之后一直担任学术目的的副主任。她在维尔纽斯教育大学和克莱佩达大学获得了教育科学领域的数学、信息技术和教育管理方面的教育。目前，她正在 Mykolas Romeris 大学攻读经济学博士学位。Rima Mickienė 是国际科学会议、实习和项目组织的组织者，并且是27种学术出版物和5本教科书的合著者。

我们为我们多年的经验感到自豪，并为迎接新挑战做好了准备。立陶宛海事学院（或英文LMA）是为我们和国际海事部门培训海事专业人员的现代领导者，也是全球海事和学术界的成员。这个不断完善的机构培训了高素质的专家，这些专家符合立陶宛乃至世界海洋和港口的国际标准。每个人都知道并认可的海事学院在不断变化，同时提供了许多海事学习计划，科学和文化理念和项目。主动性、创新性、开放性、海洋文化和传统——这些是现代活动的主要特征。

**- LMA不仅是教育机构，还是科学机构。其学术活动的主要原则和未来前景是什么？**

- 我们在学习和培训领域的主要目标是追求卓越——符合规范海员培训的国际海事组织公约的要求。传统的优质培训课程，高素质的讲师和课程不足以确保现代学习质量。今天的研究质量取决于研究的发展、多样性、国际背景，与工作世界合作以及...配备现代技术的便捷级别。学生和讲师之间的讨论不仅在礼堂进行，而且在未来的工作场所，公司和“云”中进行。改变、改进、新能力——这些是在LMA学习的原则。

LMA正在技术、经济、教育科学、心理学等领域进行科学和适用的海上运输研究。LMA的科学家和研究人员参加了在立陶宛和国外的国际科学会议，例如拉脱维亚、波兰、斯洛文尼亚、法国、芬兰或英国。我们每年还撰写约30篇科学文章，这些文章发表在学术出版物上，并保存在《科学之网》，《斯高普斯》等国际数据库中。LMA的讲师用立陶宛语和英语撰写了约40篇独特的科学专著和海事研究语言。

我们还积极与海事咨询公司合作，委托进行研究并提高船员的资格。该船员培训中心提供30项短期培训课程，每年平均培训3,000名海员。LMA科学家根据克莱佩达州海港管理局，UAB Hoegh LNG 克莱佩达，LKAB 克莱佩多斯·斯梅尔特等人的命令，对港口入口通道的航行条件和集装箱船航行进行了研究，这些研究与克莱佩达港和航运公司息息相关。

LMA 还极大地促进了海洋文化、传统、海洋专业以及立陶宛成为海洋国家的构想。该学院还出版了有关船员培训的回顾性专著，作者是船长 Eimutis Astikas 的《Jūry Kapitono Užrašai (船长笔记)》，海洋摄影师 Savelijus Golubevas 等的相册。城市社区可以享受海事文化活动——展示海事生活的照片和艺术品展览，海事文学作品阅读，传统水手歌曲之夜，被称为叁泰斯等。立陶宛的所有学生都知道并期待着一年一度的海上航线活动，它将庆祝今年的十周年，而这还不是全部。

**- 如果没有科学的协同作用，在国内和国际上与战略合作伙伴和其他科学机构的合作，就很难想象学术和科学活动。LMA 的做法、经验和计划是什么？**

- 积极的伙伴关系及其在立陶宛和国外的发展是LMA活动不可分割的一部分。与立陶宛和外国大学的LMA合作在学术层面进行，讲师和学生参加了项目，科学实践会议，实习和交流平台。目前，LMA 正在与32所外国大学和大多数立陶宛科学和教育机构合作，提供社会科学和技术学习计划。根据今年的 Erasmus +计划，LAM 接待了来自拉脱维亚、波兰、土耳其、罗马尼亚、西班牙和保加利亚的54名外国学生，其中19名讲师在外国大学任教。合作的另一种形式是国际项目、科学会议，为跨境合作研究项目和科学合作准备建议书，提高讲师和工作人员的资格，例如，LMA 在2017-2019年实施的国际项目得到了2个立陶宛LMA和考纳斯应用工程科学大学以及3个拉脱维亚高等教育机构的参与；在2018年，LMA与勒阿弗尔·诺曼底大学和法国的Sefacil基金会共同组织了一次国际科学会议《波罗的海：通道还是死路？》，这吸引了来自12个国家的参与者；在2018-2019年，LMA为敖德萨和赫尔松（乌克兰）的两个海事学院的讲师和工作人员主持了科学实习；LMA 和 Kherson State Maritime Academy 是波罗的海——黑海经济论坛的创始人，该论坛发展了立陶宛和黑海国家的学术和教育机构之间的伙伴关系；与克莱佩达大学和一家商业公司合作，LMA提交了有关建立海上运输能力中心的项目建议。LMA 实施的国际项目总数为50。

- LMA准备好欢迎来自其他国家的学生吗？他们可以用哪种语言学习大学学位？他们如何了解在立陶宛港口城市克莱佩达学习的机会？

- LMA讲师和学生的专业活动集中在国际海上运输部门，在该部门必须具备英语能力。LMA 可以提供英语学习。俄语知识同样重要。当前，非欧盟国家对欧盟海事研究表现出浓厚兴趣，这些国家会说俄语并寻求获得国际认可的专业资格。这些国家的海事院校和大学越来越需要合作，以期获得这些国家提供的海事资格，并得到国际海事界和认可机构的认可。LMA 已参加欧洲委员会的联合项目，以改善土耳其的航海教育和讲师资格，已经获得了这样的经验。因此，LMA 有一个难得的机会和特权来欢迎来自其他国家的学生并提高外国讲师的资格。

有关外国学生学习LMA的信息，请访问 LMA 网站lajm.lt（英语和俄语），立陶宛海事学院的 Facebook 和 Instagram，以及立陶宛学习账户 <https://studyin.lt/> 和 Facebook。申请人可以直接通过电话，电子邮件或Facebook进行交流。有关LMA 研究的信息，也可以在Facebook上的 Pasaulio lietuviu bentruomenė 中获得。今年，克莱佩达市市政管理局和克莱佩达ID倡议 Gyvenk priėjūros kol jaunas 也开始分享我们的学习计划信息。该网站和信息视频创造了克莱佩达及其大学的迷人形象，这也特别适用于LMA——毕竟，我们不仅最靠近大海，而且实际上我们在海上。

在我们的对话中，我们使用的是官方名称，该名称是指立陶宛语中的“学校”，尽管该名称并未反映该机构在全球海事实践

中的实际学术地位。与 LMA 处于同一水平的教育机构被称为海洋学院。我们最亲近的邻居——拉脱维亚人——同样也指他们的航海教育机构。立陶宛海事学院的英文名称符合该机构的宗旨，而立陶宛海事学院则对未来的学生和学术界产生了误导，好像是指较低的学习水平。

- 该杂志将其翻译成俄文、中文、阿拉伯文或其他语言时，应引用哪种名称（立陶宛语或英语）？为什么会这样呢？应该采取什么措施消除不一致之处？

- 这个问题的答案故事很长，还没有完成。国际海事培训机构纲要（CMTI）已注册了36个海事学院，其中的毕业生获得了大学学位和无限海事资格的权利，并且还有89个海事学院没有授予学位，从而限制了获得最高海事资格水平的可能性。顺便说一句，这些大学中有36所位于菲律宾以及一些欧洲和斯堪的纳维亚国家（保加利亚、爱尔兰、荷兰、挪威、英国和拉脱维亚的这些大学数量为15个）。拉脱维亚拥有利耶帕亚海洋学院，该学院提供为期两年的短期学习，但不授予学术学位，并且提供有限的海事资格。

LMA是一所高等教育机构，其毕业生获得专业的学士学位，因此可以获得最高的导航员职位。因此，海洋培训领域的学院与学院之间的区别是显而易见的，因此将LMA称为学院，将更容易在立陶宛和国外确定我们的机构，消除了误导性的歧义。

自2003年以来，LMA一直在寻求获得一所学院的称号。2003、2007、2008、2009和2016年，Viktoras Senčila 教







### LMA事实和数字

授、当时的 LMA 主任, LMA 委员会, 航运和船员公司, 立陶宛船东协会, 立陶宛海员工会立陶宛船长协会向海事机构致以解释性信函, 内容涉及海事学院的概念及其在国际海事界中的含义, 并强调了该头衔对于确保承认立陶宛海员的资格和海事培训机构在国际市场上竞争力的重要性。

不仅有信件和申请书。自1948年成立以来, LMA 的职称发生了5次变化, 其中4次变化是由高等教育领域的改革引起的, 但是最后一次在2008年, 该机构的标题带有“大学”字样, 在立陶宛语和英语中, 它的含义也略有不同, 因此被认为具有误导性, 因此改为我们现在使用的一种。该名称被翻译成英文, 称为立陶宛海事学院, 以强调国际教育机构的地位, 即训练指挥官。不幸的是, 尽管这种尝试是迈向可理解的英语标题的一步, 但也没有用, 因为立陶宛语和英语的不同标题带来了新的困惑。

直到2019年, 在立陶宛, 大学只允许使用“学院”一词, 但是, 随着《高等教育和研究法》的修正案的引入, 这种局限性被消除了。新当选的主任海军上尉瓦茨拉夫·斯坦科维奇 (Vaclav Stankevič) 继续进行这项工作——9月, LMA 管理层与科学、教育和体育部以及高等教育质量评估中心的代表举行了会议。为了更改标题, 在海运业和公众舆论中就该标题的传统含义进行了激烈的讨论。决定 LMA 应准备一份详细的解释性信函, 并提交给该部。

因此, 我们一直在寻求成为所有语言的立陶宛海事学院!

海事界的广泛支持以及我们每个人都非常重要。试想一下: 如果我们在 Gediminas 大街上举办海上音乐节游行来庆祝这个冠军呢? 会不会说服他们?

**JŪRA MOPE SEA** 杂志肯定会加入这一行军。海员们大胆地征服了风暴, 不应在官方机构建立的官僚主义壁垒前停下来。

感谢您接受访谈。

- 成立于1948年。
- 获得高等教育质量评估中心、立陶宛运输安全管理局、欧洲海事安全局和劳埃德船级社的认可。
- 提供6个学习计划, 授予在海事技术、海事工程、管理和金融领域的高等教育和专业学士学位。
- 两个传统的学习计划——海洋导航和海洋工程 (海洋电厂运行)——可以追溯到1948年。
- 在整个生命周期中, 该学院已为海上运输行业培训了13541名工作人员——导航员、工程师、电气工程师、国际海上业务经理和物流专家。
- 目前入学的学生人数为850, 未来的海员人数占70%。
- 该学院有62名讲师和29名导师, 其中2名具有教授的学术职称, 16名——理学博士学位, 3名博士生, 44名具有海事学历, 18名——最高海军上尉或总工程师。
- 海员培训中心提供30个短期培训课程, 每年平均有3,000名海员报名参加以提高其资格。
- 从1994年开始, 该学院为海军少将提供课程, 每年吸引80名学生。完成这门四年课程后, 学生将获得电气工程, 海军作战指挥官或甲板官的资格以及后备中尉的军衔。
- 技术基础包括13个现代电子导航、船舶发动机操作和港口管理模拟设备、船舶内燃机、高压、电力、灭火和其他实验室, 金属车间以及进行多项身体及心理训练。 ■





# Goals and Reality or Transit to the Music of a Snitch?

The 23rd transport and logistics exhibition and conference, which took place at the end of September in Almaty (Kazakhstan), attracted nearly 2 thousand visitors from 33 countries.

This international fair is regarded as the most important transport and logistics event in Central Asia.

What are the goals of the participants, introducing their companies at events, which have been taking place in Kazakhstan for three decades?

27 per cent of the respondents at the exhibition said that they hope to find new partners and clients.

What were the goals of the Lithuanian delegation, led by Vladislavas Kondratovičius, Vice-minister of Transport and Communications, which began its visit to Central Asia in Uzbekistan and continued it in Kazakhstan, introducing Lithuanian transport sector in a joint stand?

## The priority of creating favourable conditions for a transit cargo flow between East and West

The press release of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania says that the meetings with representatives of these countries involved discussions regarding the possibilities of closer mutual cooperation and cargo transit through Lithuania, and other relevant issues of trade and transport, because cooperation with Uzbekistan and Kazakhstan has not been used to its fullest potential and should be strengthened.

'Lithuania has enough capacity to ensure fluent transit for cargo from Uzbekistan and Kazakhstan. We see opportunities for strengthening economic, trade and logistics connections in the future. Lithuania could become the gates to the West for Uzbekistan, aiming to export cargo to Europe. The handling and storage capacities of Klaipėda seaport and the Lithuanian Railways could open opportunities for Uzbekistan to increase its cargo flows to Europe through Lithuania,' said Vice-minister Kondrotavičius.

A mixed commission of Lithuanian and Uzbekistani representatives on the issues of freight forwarding using motor vehicles discussed the current issues and defined the quota for the number of permissions of transit to/from the third parties for both countries for 2020. A quota of permissions was also defined with the Republic of Kazakhstan.

The Transport Working Group meeting, which took place in Almaty, discussed mutual cooperation in the field of transport, also issues of trade and economic cooperation. The focus of the bilateral meeting was on the possibilities of increasing the volumes, carried by container trains and freight forwarding through the port of Klaipėda. It was also decided to examine the possibilities of organising container freight and continue an active dialogue on this issue.

The meeting with Kazakhstani representatives also discussed cooperation in aviation, possibilities of renewing direct flights between Lithuania and Kazakhstan, and developing cooperation in training aircraft pilots.

'The priority of our cooperation is highest-quality transport and logistics services, as well as to create favourable conditions for transit cargo flows between East and West, to the directions of the port of Klaipėda, Lithuania-Belarus, Kaliningrad, considering the increasing needs of our partners in China, Kazakhstan, Mongolia and other Asian countries,' talked Vice-minister Kondrotavičius.

## The reality is different

Creating favourable conditions for transit cargo flow between East and West and favourable conditions for the carriers, transporting the said cargo is a serious and noble goal of international cooperation. It is the subject of international exhibitions, conferences and working groups.

It would seem like excellent projects and agreements, but the situation in reality is, unfortunately, much more complicated.

'If we do not solve the problems on the Lithuanian-Belarusian border, many of the cargo, carried by road, will turn towards Latvia and Poland,' says Vytautas Varasimavičius, founder and head of TL Nika Group, operating in Lithuania, Germany and Kazakhstan, making a grim forecast.

He says that in recent several months Kazakhstani vehicles, carrying consolidated cargo, accompanied with several import declarations, were forced to wait for a check on a Lithuanian-Belarusian border from 3 to 7 days. And these are the additional checks, in addition to the customs lines. The vehicles are subject to unreasonable additional checks due to possible complaints about alleged violations. Upon receiving such a complaint, a vehicle is detained until the arrival of a Lithuanian transport inspector. This takes 2–3 days and sometimes even longer. Such inspection terms not only cause additional costs to the carrier, but also damage the cargo.

According to the businessman, who has more than twenty years of experience of working with Kazakhstani partners, this situation raised the eyebrows of KAZATO (Union of International Road Carriers of the Republic of Kazakhstan) directors, whom he addressed, asking for help in resolving the issue.

Let's try to analyse the situation by giving clear and precise answers to questions and perhaps we will find the solution right there.

## Transit to the music of a snitch

Questions to Vytautas Varasimavičius, Head of TL Nika Group

'Mr Varasimavičius, when did the transport detentions, which you believe to be unreasonable, start?'

'We always had them, but recently the situation has intensified so much that it makes it impossible to work. We feel like we are at war.'

'How many were there recently?'

'Recently, with a flood of false complaints, many.'

'What actual losses have you experienced because of that?'

'The losses consist of several parts: drivers get fined and sanctioned for unduly delivered cargo, and there are also complaints from the cargo senders and receivers.'

'What service in particular does delay the company's vehicles?'

'Upon receiving a complaint, the customs do not

open the gate, but direct the transport to the 'red channel'. They keep the truck there for the entire Friday, Saturday, Sunday and Monday. Then they issue a fine, ask us to pay it and let the truck go.'

'Were there situations like this before?'

'These 'red channels' were introduced a while ago. They were supposed to facilitate the situation, because there should be no further checks after the internal customs check, but, unfortunately, the situation only grew worse.'

'What do you know about the alleged complaints?'

'I know that our transport is photographed by unidentified persons. I suspect that the photos with information about imaginary violations are delivered to certain institutions.'

'Do you know the content of the complaints?'

'Based on what causes us most trouble, it seems that they say that our transport is a road train, the length of which exceeds the length standards. However, our transport fleet consists of trailer or semi-trailer trucks.'

'Does anyone officially inform you about a complaint? Or are they anonymous?'

'Only anonymous. These complaints intimidate our drivers. They are afraid to stop somewhere on the road. There is a possibility that taking photos, excessive cargo inspections and collecting other information may be related to roadside robbers that our long-distance drivers have already encountered.'

'Is it likely that a possible author of a complaint and the services, detaining the transport, are actually cooperating?'

'Could anonymous complaints influence business so much if it was otherwise? All of our letters seem to be hitting a concrete wall.'

'Do you see certain signs of racketeering?'

'Drivers flinch at every case of stopping them on the road. I believe that it's not without a reason.'

'What do you do in cases of detained transport?'

'Drivers keep us informed on where they are and what checkpoints were passed. If they are detained by official services, we follow the law: examine the situation, write and send letters.'





**'What support did you hope for by addressing KAZATO, after all, the situation is located on the Lithuanian border?'**

'I don't understand, why do we get complaints from the Lithuanian customs, when we take cargo to Kazakhstan – not back to Lithuania. We are often told that we should address our issue to KAZATO. That's why I wanted them to explain it to me, why can't we carry a cargo in a cargo and why the customs have been penalising us upon leaving from Lithuania to Kazakhstan.'

**'What was KAZATO's answer?'**

'I was shown a letter, signed by the Ministers of Transport and Communications of Kazakhstan and Lithuania, which contains carriage regulations that make no sense. Why can't the current ministers review these regulations and sign a new document, which would help strengthen the transit between the countries instead of being detrimental?'

**'What other institutions are you planning to address?'**

'I have tried many, from local institutions, to KAZATO and the Lithuanian Embassy in Kazakhstan. Povilas Varasimavičius, Director of Šturvalas, is working on the same direction in Lithuania, but everyone keeps shrugging their shoulders and saying that we should address someone else. The Lithuanian Embassy in Kazakhstan says that our interests should be defended by Linava – after all, we are their members. Yes, we are also members of Lineka and FIATA.'

**'Why do you think that in case of a failure to solve the issues on the Belarusian-Lithuanian border, the flow of cargo will turn towards Latvia and Poland? After all, these countries, just like Lithuania, follow the same EU regulations and transport requirements. Or do they not?'**

'I cannot say for sure, but I believe that perhaps there are certain different agreements. To my knowledge, more than one company, operating in Kazakhstan, has already refused to cooperate with Lithuania and started working with Latvia.'

*Questions to Povilas Varasimavičius,  
Director of Šturvalas Company of TL Nika Group*

**'Mr Varasimavičius, what are the problems and when did they begin?'**

'Recently exported cargo is directed to the 'red channel'. That is a procedure, when the goods are subjected to a customs inspection. As long as the cargo is not loaded on a vehicle, we cannot issue export declarations, although it used to be possible before, with the goods in the customs warehouse. This procedure increases loading documentation procedures, which influences the transit time – we are late to deliver the goods to our clients and that sometimes can even result in production downtime. Our drivers are forced to sit in one place, while the carriers experience huge losses. In some cases, these procedures used to delay our trucks for an entire week.

The 'red channels' are not adapted to work with cargo, owned by several clients. This significantly stretches the transit time and increases carrier costs.

It was very hard to work in summer, when all cargo, exported to Kazakhstan, used to end up in the 'red channel'. We experienced enormous downtime for two months and received receiver complaints regarding long delivery terms. At the time we asked all senders, who can, to compile their export declarations in their own countries, instead of Lithuania, because we had difficulties here. It's a paradox – we took so long to move the export declarations to Lithuania and now we were forced to make opposite requests. Which means that the money, which could have contributed to our state's budget, did not. So, here is a reasonable

question: why do we need a detailed customs check upon leaving Lithuania – after all, we are taking the goods out of Lithuania, not into Lithuania?'

**'Are you informed of the exact reason for detention?'**

'We receive a message about a possible violation.'

**'What do you do in cases of detained transport?'**

'We go to the customs checkpoint, they ask us to make the vehicle available for an inspection and call for the State Road Transport Inspectorate (SRTI):'

**'Does your company duly follow all legal procedures?'**

'We keep to the law and rules, but many of them are reasonably questionable. For example, the prohibition on loading trucks with transit licence plates, although they have the permissions. Recently such prohibitions are applicable even to trucks that are registered in the appropriate country and have a permission, but have a newly-purchased trailer. A question: what is the point of towing a trailer to Kazakhstan or another country in Central Asia for 5,000 and more kilometres empty, polluting the environment with no use? Such a prohibition encourages entrepreneurs, who have bought a vehicle in Europe, to return to Kazakhstan by not going through Lithuania, not staying at its hotels, not buying its auto-repair services and not getting fuel here, but taking a route through some other state, which offers more favourable transit conditions.'

**'Do you regard cargo detention as illegal?'**

'We get letters, which falsely indicate that a trailer truck exceeds the general allowed transport length (somebody takes a picture and submits a complaint to the SRTI that the transport may exceed the length limits). The customs forbid leaving the customs territory until the arrival of the SRTI. If the loading was done on Friday, the transport with all of its cargo is stuck in the customs territory until the arrival of the SRTI on Monday. There was an instance, when the SRTI was unable to arrive for an entire day and finally the customs let the truck out of the territory.'

Another important fact is that the allowed transport length is exceeded only by road trains. The said letter contains a false information (and that happened more than once) with the trailer truck being referred to as a road train.

As we know, the allowed total length of a road train in Russia and Kazakhstan is 20 metres, while in the European Union it is 18.75 m. Earlier 6 axle road trains, that exceed the length limit could buy permissions for entering Lithuania. This money also went to the state budget. I doubt if 1.25 m has any influence on road safety, particularly when 6 axles reduce the load on the road. Scandinavians have long been using even longer – 25.25 m formations with up to 150 m<sup>3</sup> load capacity. They claim that such a road train is the best method for effective and environmentally-friendly cargo transportation on roads.'

**'How do you inform your clients about the cargo being late for several days?'**

'We have to make calls and talk to everyone in person, apologising and explaining the situation.'

It is not pleasant, not to mention that also time-consuming and does not make things better.'

**'What are the client reactions?'**

'Since we focus on small consolidated cargo, our clients represent small businesses and companies with small turnovers. Releasing the new goods into the market is very important to them. When we do not deliver their goods on time, they experience losses. And that is very painful to small companies. Clients are worried, nervous and angry. It is particularly relevant, when we deliver cargo to events and fairs, which take place only for 3-4 days. If the transport is stuck with this type cargo, the situation is hopeless – our client may end up in a very big trouble and losses.'

**'Is there a risk of losing some of the clients?'**

'A large share of our clients could really move to other countries – Poland or Latvia, offering better conditions. Some of the companies from Kazakhstan have moved their entire logistics from Lithuania to Latvia, because there they can purchase a permission for their road trains. Lithuania used to offer this possibility too.'

**'Do you think other carriers experience similar problems too?'**

'All forwarders and logistics experts work to ensure larger cargo flows through Lithuania and, undoubtedly, the situation is detrimental to everyone. The case of Šturvalas is not an exception.'

**'Have you discussed this issue with other carriers or is this out of discussion due to competition?'**

'We have not discussed these issues with our competitors, but we've heard that the majority of those, who work in Kazakhstan or other Central Asian countries, encounter the same problem.'

**'Have you asked for help from some organisations?'**

'I went to the Road Transport Inspectorate. Their answer was clear: use shorter vehicles and there will be no problems. We have also discussed this issue with the President of Linava.'

**'What were the answers?'**

'That we need to fill out documents and write appropriate texts. But we are logistics, not writing experts. Writing would take lots of time and there is no guarantee that it would make any use. In general, everyone is aware that our ropes are being pulled by some snitch and everyone is supposed to react to his complaints, but we can only sense a faint idea, where the root of all this lies...'

**'What measures did you take to prevent other transport detentions?'**

'We are still searching for ways to solve this problem.'

## The customs feel caught in between

*Questions to Jonas Miškinis, Head of the Customs Department under the Ministry of Finance of the Republic of Lithuania*

**'Mr Miškinis, are you aware of the problems the Lithuanian carriers experience at the customs' warehouses and border?'**

'Yes, we know about the situation. As companies compete and submit complaints on each other, the customs are caught in between. According to the law of the Republic of Lithuania, the customs have been assigned with inspecting transport carriage permissions, issued according to Lithuania's international agreements regarding international passenger and cargo transportation using vehicles. As a reaction to complaints, the customs apply various inspection methods.'

**'Are the customs services obliged to react to anonymous complaints and detain the road transport, departing Lithuania, for several days?'**

'Customs inspection is based on risk analysis, thus the customs analyses and assesses any information that is available or received, including received from anonymous sources.'

The legislation, implemented by the customs, clearly states, when the customs can detain goods and (or) transport vehicles inspected.'

**'What would help simplify the 'red channel' procedures in order to make them faster?'**

'In order to improve the 'red channel' procedures, the customs advises the Lithuanian companies, of-





fering logistics services, that they should also get to know these international agreements, signed by the Republic of Lithuania in the field of road transport, and refrain from loading their goods into vehicles, which belong to the third parties and do not meet the provisions, established by the international agreements.

Also, companies that are unsatisfied with the current situation, should raise these issues and initiate their solutions – perhaps even a review of the international agreements – through an association, which represents them, rather than through state institutions.'

**Questions to Aleksandras Stupenko, Senior Advisor of the Road and Air Transport Policy Group at the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania**

**'Mr Stupenko, do inter-governmental commissions and working groups discuss the issues, raised by carriers?'**

'Before starting to answer the questions, I would like to introduce the legal regulation of the said issue. Article 17 of the Governmental Agreement Regarding International Passenger and Cargo Transport Using Road Vehicles, signed on 21 July 1993 between the Republic of Lithuania and the Republic of Kazakhstan, states that 'The carriers of one of the Parties of the agreement, being in the territory of the other Party of the agreement, must keep to the rules and standards, applicable in the said territory.'

Part 3 of the Article 17 of the Law on Roads of the Republic of Lithuania, states that roads can be used only using vehicles and their combinations complying with the maximum permitted road vehicle characteristics, approved by the Ministry of Transport and Communications under the implementation of the European Union legislation. In the European Union road vehicles or their technical parameters are subject to the Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic (further referred to as the Directive 96/53/EC).

In the Lithuanian national legislation, the provisions of the Directive 96/53/EC are implemented by the Description of the Maximum Authorized Technical Characteristics of Road Vehicles or Vehicle Combinations, approved by the Order No. 3-66 of the Minister of Transport and Communications 'Regarding the approval of the Description of the Maximum Authorized Technical Characteristics of Road Vehicles or Vehicle Combinations', issued on 18 February 2002.

Moreover, as of 20 May 2019, rules for the organization of roadworthiness tests of road vehicles of categories M2, M3, N2, N3, O3 and O4 and wheeled tractors of category T5 on the roads of the Republic of Lithuania came into force, approved by the Resolution No. 132 of the Government of the Republic of Lithuania. Based on these rules, the officers of the Lithuanian Transport Safety Administration and Police officers have a right to inspect the technical condition, parameters and cargo fixing of the transport vehicles on the road. Article 18 of the above-mentioned agreement states that 'In order to ensure the duly implementation of this Agreement, the Contracting Parties shall establish a Mixed Commission from representatives of their competent institutions.'

Before each negotiations, the Ministry of Transport and Communications organises meetings with Lithuanian carriers' associations regarding the issues that should be raised in the meeting of the Mixed Commission. It should be noted that representatives of the organisation, representing carriers, are always invited to the Lithuanian negotiation group to raise issues and participate at the discussion.

Lithuanian carriers have not raised the issue regarding road vehicles' dimensions. Lithuanian side keeps raising another issue – different interpretation of the cargo, transported from Lithuania to Kazakhstan. According to the legislation of the Republic of Kazakhstan, when the cargo for Kazakhstan was brought to the terminals, located in the territory of the Republic of Lithuania, where they were consolidated and then transported to Kazakhstan, the Lithuania carrier must have a permission of the third party of the Republic of Kazakhstan, while Kazakhstan's carriers – a bilateral permission of the Republic of Lithuania. In Lithuania's opinion, such interpretation contradicts the provisions of the above-mentioned agreement.

Kazakhstan's side has raised the issue regarding the dimensions of road vehicles this year.'

**'Do carriers address the Ministry of Transport and Communications with their problems?'**

'The road vehicles of the Lithuanian carriers meet the technical parameters, established by the legislation – just like the vehicles of other countries, for example, the Russian Federation or the Republic of Belarus. Only vehicles registered in the Republic of Kazakhstan have discrepancies in vehicle dimensions.'

**'What issues are usually raised by carriers?'**

'Recently Lithuanian carriers have been raising the issue regarding the outcome of the Mobility I package on the transport sector and increasing the minimum wage rate for drivers from 1.3 to 1.65.'

**'Is the Ministry aware of the problems at the border crossing points and customs?'**

'Although responsible only for the infrastructure of the border crossing points, the Ministry of Transport and Communications receives the information on the procedures implemented there as well.'

**'What measures should be taken to limit the unnecessary long-term vehicle detention at border customs zones?'**

'Talking about the road vehicle parameters, the only advice would be to follow the legislation.'

**Questions to Romas Austinskas, President of the Lithuanian National Road Carriers' Association Linava**

**'Mr Austinskas, it seems that you are aware of Šturvalas' situation regarding transport detention at customs. What is your opinion?'**

'Do other members of your association encounter similar problems?'

'Is transport detention for several days a typical situation or an exception?'

'Does Šturvalas violate any regulations?'

'Why do you think this problem emerged namely now, although it seems that there were no recent new limitations to the cargo transport, passing the CIS and EU border and customs?'

'Can the Lithuanian carrier's association influence the situation?'

**Questions to Mečislovas Atroškevičius, Secretary General of the Lithuanian National Road Carriers' Association Linava**

'Mr Atroškevičius, could it be that Šturvalas' situation in the customs warehouses, where, according to the company's leadership, their vehicles are unreasonably detained for a long time due to complaints, is a manifestation of the competition between carriers?'

'What is your opinion on the prohibition on using long 20 m, six-axle vehicles on Lithuanian roads?'

'What is your opinion of the experience of the EU members – Scandinavian countries, which allow 25.25 m road trains – in this context?'

**'What is your opinion on loading vehicles with transit licence plates, passing through Lithuania to Central Asian countries? Is the prohibition to load them purposeful?'**

These questions were answered by the Lithuanian National Road Carriers' Association with a comment:

'The material that you have provided discusses the situation, defined by the Governmental Agreement Regarding International Passenger and Cargo Transport Using Road Vehicles, signed in 1993 between the Republic of Lithuania and the Republic of Kazakhstan. Article 9 of this agreement states that road vehicles, used for international cargo transportation, must feature their countries' registration and distinction marks. Article 10 of this agreement states that the carrier can transport cargo upon obtaining a permission from a competent institution of the other country. The maximum permissible dimensions of road vehicles and their combinations are approved by the order of the Minister of Transport and Communications. All of these acts are valid and must be complied with as long as they are not amended.

It is obvious that in the situation that you have described, a specific carrier is disputing the enforceability of these acts, referring to persons, who act according to the law, as 'snitches'. Association Linava follows the Lithuanian law and other legislation and thus cannot support those, who seek to 'circumvent' it.'

**Transport rules are not the Holy Scripture. They should be improved**

Having received all answers, we asked Vytautas Naudužas, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Lithuania, and former Ambassador of Lithuania in Kazakhstan, to comment on the situation.

'I agree with those, who say that the law should be adhered to. The rules of the European Union did not come from nowhere, nor are they artificial. They reflect the interests, infrastructure, safety and security requirements of all the EU members. If the European Union and its citizens keep to the rules and requirements of the Eurasian Union based on certain agreements, it is only natural and logic that the citizens of this union, including the transport participants, must adhere to the rules and requirements of the European Union.

They can be imperfect. So, we need to try to improve them, making suggestions on what should be changed and giving a reasonable motivation.

I also agree with those, who raise questions and invite for a discussion. Only open discussions produce best solutions, while fair cooperation helps to reduce possible risks.

There are no universal solutions. But there is the good practice that we can follow. These include the Integrated Border Management (IBM), I-declarations and the UTD, applied in a larger region.

On the other hand, Lithuanian state institutions should be flexible, but not bendable... If we can help companies both from Lithuania and Kazakhstan, then our support will confirm that business in Lithuania is attractive, while institutions – friendly and attentive.

The transport success in the future will mostly be determined not by small local conflicts, but open information, innovations and digitalised transport market. That is the future. We should not be afraid of innovation and change in order to build our future however we want it. Thus, imperfect rules can and must be improved and changed too. The only untouchable book is the Holy Scripture.

Information from JURA MOPE SEA.



## 目标与现实或根据告密声音过境

第23届运输和物流展览和会议于9月底在哈萨克斯坦的阿拉木图举行，吸引了来自33个国家的近2000名参观者。

该国际博览会被认为是中亚最重要的运输和物流活动。

参与者的目标是什么，向他们介绍在哈萨克斯坦举办了三十年的活动的公司？展会上有27%的受访者表示，他们希望找到新的合作伙伴和客户。

运输和通信副部长弗拉迪斯拉瓦斯·康德拉托维奇乌斯（Vladislavas Kondratovičius）率领的立陶宛代表团的<sup>1</sup>目标是什么？该代表团开始访问乌兹别克斯坦的中亚，并继续在哈萨克斯坦访问，并在联合立场上介绍了立陶宛的运输部门。

### 为东西方之间的过境货物流动创造有利条件的优先事项

立陶宛共和国运输和通讯部的新闻稿说，与这些国家代表的会议涉及关于更紧密的相互合作和通过立陶宛的货物转运以及其他有关贸易和运输问题的可能性的讨论，因为与乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦的合作关系尚未得到充分利用，应予以加强。

“立陶宛有足够的<sup>2</sup>能力确保从乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦运送货物的顺畅运输。我们看到未来有加强经济、贸易和

物流联系的机会。立陶宛可能成为乌兹别克斯坦通往西方的大门，旨在向欧洲出口货物。副部长 Kondrotavičius 表示，克莱佩达（Klaipėda）海港和立陶宛铁路的处理和存储能力可能为乌兹别克斯坦增加通过立陶宛向欧洲的货运量提供机会。

立陶宛和乌兹别克斯坦的混合委员会就使用汽车进行货运的问题进行了讨论，讨论了当前问题，并确定了到2020年两国进出第三方的许可数量配额。与哈萨克斯坦共和国定义。

在阿拉木图举行的运输工作组会议讨论了运输领域的相互合作以及贸易和经济合作问题。双边会议的重点是通过集装箱列车和通过克莱佩达港的货运代理增加运输量的可能性。还决定研究组织集装箱货运的可能性，并继续就此问题进行积极对话。

与哈萨克斯坦代表的会议还讨论了航空方面的合作，立陶宛和哈萨克斯坦之间续航的可能性以及在培训飞机驾驶员方面发展合作的可能性。

“我们的合作重点是提供最优质的运输和物流服务，并为东西方之间的过境货物流动创造有利条件：考虑到不断增长的需求，向立陶宛、白俄罗斯、加里宁格勒的克莱佩达港方向行驶，我们在中国、哈萨克斯坦蒙古和其他亚洲国家有合作伙伴。”副部长 Kondrotavičius 谈到。

### 现实不同

为东西方之间的过境货物流动创造有利条件，为承运人创造有利条件，运输上述货物是国际合作的一个严肃而崇高的目标。它是国际展览、会议和工作组的主题。

这似乎是出色的项目和协议，但不幸的是，现实情况要复杂得多。

TL Nika 集团的创始人兼负责人 Vytautas Varasimavičius 说：“如果我们不解决立陶宛-白俄罗斯边界上的问题，许多货物将通过公路运往拉脱维亚和波兰。”

哈萨克斯坦做出严峻的预测。

他说，近几个月来，哈萨克斯坦的车辆载有选定的货物，并附有几份进口报关单，被迫等待3至7天对立陶宛-白俄罗斯边境进行检查。这些是除海关例行以外的其他检查。车辆可能会因涉嫌违规而受到投诉，因此将接受不合理的额外检查。接到此类投诉后，车辆将被拘留，直到立陶宛运输检查员到达为止。这需要2-3天，有时甚至更长。这些检查条款不仅给承运人造成额外费用，而且还损坏了货物。

据这位与哈萨克斯坦合作伙伴有二十多年工作经验的商人说，这种情况引起了 KAZATO（哈萨克斯坦共和国国际公路运输联盟）董事们的关注，他在讲话中要求解决该问题。

让我们尝试通过为问题提供清晰准确的答案来分析情况，也许我们会在此找到解决方案。

### 带着告密声音过境

向 TL Nika 集团负责人 Vytautas Varasimavičius 提问：

“Varasimavičius 先生，您认为不合理的运输拘留何时开始？”

“我们一直都有，但是最近情况加剧了，以致无法工作。我们觉得自己处于战争之中。”

“最近有几个？”

“最近，大量的虚假投诉，很多。”

“因此您遭受了什么实际损失？”

“损失包括几个部分：驾驶员因货物交付不当而受到罚款和制裁，并且还<sup>3</sup>存在货物发送者和接收者的投诉。”

“什么服务特别延迟了公司的车辆？”

“收到投诉后，海关不会打开大门，而是将运输工具引导至‘红色通道’。他们在整个周五、周六、周日和周一将卡车停在那里。然后他们开出罚款，要求我们付款并放开卡车。”

“以前有这样的情况吗？”

“这些‘红色频道’是在不久前推出的。他们原本应该为这种情况提供便利，因为在内部海关检查之后不应再进行进一步检查，但是不幸的是，情况只会变得更糟。”

“您对涉嫌的投诉了解多少？”

“我知道我们的交通工具被不明身份的人拍照。我怀疑带有虚构违规信息的照片会传送到某些机构。”

“您知道投诉的内容吗？”

“基于造成我们最大麻烦的原因，他们似乎说我们的交通工具是公路火车，其长度超过了长度标准。但是，我们的运输车队由拖车或半拖车组成。”

“有人正式通知您有关投诉吗？还是匿名？”

“只有匿名。这些投诉吓倒了我们的司机。他们不敢在路上停下来。拍照，过度检查货物和收集其他信息可能与我们的长途司机已经遇到的路边劫匪有关。”

“可能是投诉和服务的始作俑者，扣留

了运输工具，实际上正在同流合污？”

“如果不是这样的话，匿名投诉会对业务产生如此大的影响吗？我们所有的信件似乎都碰到了混凝土墙。”

“您是否察觉到有人在蓄意扰乱？”

“司机在每次将其停在道路上的情况下都会畏缩。我相信这并非没有道理。”

“如果被拘留，您该怎么办？”

“司机让我们知道他们在哪里以及通过了哪些检查点。如果他们被公务人员拘留，我们将遵守法律：检查情况，撰写和发送文件。”

“您希望通过与 KAZATO 取得联系来获得什么支持，毕竟局势是在立陶宛边境上？”

“我不明白，当我们<sup>4</sup>将货物运到哈萨克斯坦而不是返回立陶宛时，为什么会受到立陶宛海关的投诉。人们经常被告知，我们应该向 KAZATO 处理我们的问题。这就是为什么我要他们向我解释，为什么我们不能随身携带货物，为什么海关在从立陶宛出发前往哈萨克斯坦时对我们进行处罚。”



“KAZATO的答案是什么？”

“向我展示了一封由哈萨克斯坦和立陶宛交通运输部签署的信件，其中包含毫无意义的运输规定。现任部长们为什么不能审查这些规定并签署新文件，这将有助于加强两国之间的过境而不是有害？”

“您还打算解决其他哪些机构？”

“我尝试了很多，从当地机构到 KAZATO 和立陶宛驻哈萨克斯坦大使馆。Šturvalas 的负责人 Povilas Varasimavičius 在立陶宛朝着同一方向努力，但每个人都耸耸肩，说我们应该向其他人讲话。立陶宛驻哈萨克斯坦大使馆表示，利纳瓦应捍卫我们的利益——毕竟，我们是其成员。是的，我们也是 Lineka 和 FIATA 的成员。”

“为什么您认为解决白俄罗斯和立陶宛边界上的问题失败而将货物流向拉脱维亚和波兰？毕竟，这些国家就像立陶宛一样，遵循相同的欧盟法规和运输要求。还是不是？”

“我不能肯定地说，但我相信也许有些不同的协议。据我所知，在哈萨克斯坦经营的多家公司已经拒绝与立陶宛合作，而开始与拉脱维亚合作。”

向 TL Nika 集团 Šturvalas 公司总监 Povilas Varasimavičius 提问

“Varasimavičius 先生，问题出在哪里，什么时候开始？”

“最近出口的货物被导向红色通道。这是对货物进行海关检查的程序。只要货物没有装在车辆上，我们就无法在海关仓库中签发出口报关单，尽管以前可能这样做。此过程增加了装载文件记录过程，这会影响到运输时间——我们将货物交付给客户的时间太晚了，有时甚至会导致生产停机。我们的司机被迫坐下，而承运人则蒙受了巨大的损失。在某些情况下，这些程序通常会使我们的卡车延迟整整一周。”

“红色渠道”不适用于由多个客户拥有的货物。这显着延长了运输时间并增加了运输公司的成本。

夏天，出口到哈萨克斯坦的所有货物过去都通向‘红色通道’时，工作非常困难。我们经历了两个月的巨大停机时间，并收到了有关交货期限长的投诉。当时，我们要求所有寄件人，而不是立陶宛人，可以在本国而不是立陶宛汇编其出口报关单，因为我们在这里遇到了困难。这是一个悖论——我们花了很长时间才将出口报关单转移到立陶宛，现在我们被迫提出相反的要求。这意味着本来可以为我们州预算做出贡献的钱却没有。因此，这里有一个合理的问题：为什么离开立陶宛后我们需要详细的海关检查——毕竟，我们是从立陶宛而不是立陶宛提货？”

“您是否知道拘留的确切原因？”

“有消息表明可能存在违规情况。”

“如果被拘留，您该怎么办？”

“我们去海关检查站，他们要求我们提供车辆以进行检查，并致电国家道路运输检查局（SRTI）。”

“贵公司是否遵守所有法律程序？”

“我们遵守法律和法规，但是其中许多是合理可疑的。例如，禁止

向卡车装载运输车牌，尽管它们具有许可权。最近，这种禁令甚至适用于在相应国家/地区注册并获得许可但拥有新购买的拖车的卡车。一个问题：将拖车拖到哈萨克斯坦或中亚另一个国家空置 5,000 多公里，无益地污染环境的目的是什么？这种禁令鼓励在欧洲购买了汽车的企业家返回哈萨克斯坦，原因是他们没有经过立陶宛，不住在旅馆，不购买汽车维修服务，在这里不加油，而是通过其他州途径，这将提供更有利的运输条件。”

“您认为拘留货物是非法的吗？”

“我们收到来信，错误地表明拖车超过了一般允许的运输长度（有人拍照并向 SRTI 投诉运输可能超出了长度限制）。海关禁止在 SRTI 到达之前离开海关领土。如果在周五完成装载，则所有货物的运输都将滞留在海关地区，直到 SRTI 在周一到达。曾经有一个案例，当 SRTI 无法整天到达时，海关最终将卡车运出了领土。”

另一个重要的事实是仅公路火车超过了允许的运输长度。所述信件包含虚假信息（并且不止一次发生），其中挂车被称为公路火车。

众所周知，俄罗斯和哈萨克斯坦允许的公路火车总长度为 20 米，而在欧盟，则为 18.75 m。可以购买超过长度限制的早期 6 轴公路火车，以进入立陶宛。这笔钱也用于国家预算。我怀疑 1.25 m 是否会对道路安全产生任何影响，特别是当 6 个车轴减少了道路负荷时。斯堪的纳维亚人长期以来使用甚至更长的时间——25.25 m 地层，承载能力高达 150 m<sup>3</sup>。他们声称，这种公路火车是在道路上进行有效且环保的货物运输的最佳方法。”

“您如何通知客户货物迟到了几天？”

“我们必须打个电话，并亲自与所有人交谈，对情况进行道歉和解释。”

令人不愉快的是，这不仅浪费时间而且不能使事情变得更好。”

“客户的反应是什么？”

“由于我们专注于挑选少量货物，因此我们的客户代表营业额较小的小型企业和公司。对他们来说，将新商品投放市场非常重要。当我们不按时交货时，他们会遭受损失。这对于小公司来说是非常痛苦的。客户感到担心、紧张和愤怒。当我们把货物运送到仅举行 3-4 天的活动和交易会时，这一点尤其重要。如果运输被此类货物卡住，情况将是无望的——我们的客户可能会陷入很大的麻烦和损失。”

“有失去一些客户的风险吗？”

“我们有很大一部分客户确实可以转移到其他国家/地区，条件是波兰或拉脱维亚。来自哈萨克斯坦的一些公司已将整个物流从立陶宛转移到拉脱维亚，因为他们可以在那里购买公路火车的许可。立陶宛也曾经提供这种可能性。”

“您认为其他运营商也遇到类似的问题吗？”

“所有货运代理和物流专家都在努力确保更大的货物流经立陶宛，无疑，这种情况对每个人都是有害的。Šturvalas 的情况也不例外。”

“您是否与其他运营商讨论了此问题，还是由于竞争而没有讨论这些问题？”

“我们没有与竞争对手讨论这些问题，但是我们听说在哈萨克斯坦或其他中亚国家工作的大多数人都遇到相同的问题。”

“您是否要求某些组织的帮助？”

“我去了公路运输检查局。他们明确回答：使用更短的车辆，不会有任何问题。我们还与 Linava 总裁讨论了这个问题。”

“答案是什么？”

“我们需要填写文档并编写适当的文本。但是我们是后勤人员，不是写作专家。写作会花费很多时间，并且不能保证会有用。总的来说，每个人都知道我们的绳索被一些告密者牵扯着，每个人都应该对他的抱怨做出反应，但是我们只能感觉到一个微妙的主意，这一切的根源就在于此……”

“您采取了什么措施来防止其他运输拘留？”

“我们仍在寻找解决这个问题的方法。”

## 海关夹在中间

向立陶宛共和国财政部海关司司长 Jonas Miškinis 提问

“Miškinis 先生，您知道立陶宛航空公司在海关的仓库和边境遇到的问题吗？”

“是的，我们知道情况。随着公司之间的竞争和相互投诉，海关陷入了困境。根据立陶宛共和国法律，海关已被赋予检查运输许可证的权限，该许可是根据立陶宛关于使用车辆进行国际客运和货运的国际协议签发的。为了回应投诉，海关采用了多种检查方法。”

“海关是否必须对匿名投诉做出反应并在离开立陶宛的道路运输中扣留几天？”

“海关检查基于风险分析，因此海关会分析和评估任何可用或可接收的信息，包括从匿名来源收到的信息。”

海关执行的法律规定了海关何时可以扣留被检查的货物和（或）运输工具。



“什么可以简化‘绿色通道’程序以使其更快？”

“为了改善‘绿色通道’程序，海关建议提供物流服务的立陶宛公司，他们也应了解立陶宛共和国在公路运输领域签署的这些国际协定，并避免装载将其货物装入属于国际协议规定的第三方且不符合规定的车辆。”

另外，对当前状况不满意的公司应该提出这些问题，并通过代表他们的协会（而不是通过国家机构）提出解决方案，甚至可以审查国际协议。”

### 向立陶宛共和国交通运输部道路和航空运输政策小组高级顾问 Aleksandras Stupenko 的提问

“Stupenko 先生，政府间委员会和工作组是否讨论运营商提出的问题？”

“在开始回答问题之前，我想介绍上述问题的法律规定。立陶宛共和国和哈萨克斯坦共和国于1993年7月21日签署的《关于使用公路车辆进行国际旅客和货物运输的政府协定》第17条规定：该协定的缔约方之一的承运人在协议另一方的领土，必须遵守适用于所述领土的规则和标准。”

《立陶宛共和国道路法》第17条第3款规定，道路只能使用符合交通运输部在实施《道路交通条例》后批准的最大允许道路车辆特性的车辆及其组合使用。欧洲联盟立法。在欧洲联盟，道路车辆或其技术参数受1996年7月25日理事会指令96/53 / EC 的约束，该指令规定了在欧共体内流通的某些道路车辆在国家国际交通中的最大许可尺寸和最大许可重量。国际流量（又称为96/53 / EC指令）。

在立陶宛国家法律中，第96/53 / EC号指令的规定由交通运输部部长第3-66号命令批准的《道路车辆或车辆组合的最大授权技术特征描述》实施。2002年2月18日发布的“关于批准道路车辆或车辆组合的最大授权技术特征的描述”。

此外，自2019年5月20日起，批准在立陶宛共和国道路上组织M2, M3, N2, N3, O3和O4类别的公路车辆以及T5类别的轮式拖拉机进行公路行驶性测试的规则，已获批准立陶宛共和国政府第132号决议。根据这些规则，立陶宛交通安全管理局的官员和警察有权检查道路上运输车辆的技术条件，参数和货物固定情况。

上述协定第18条规定：“为确保本协议得到适当执行，缔约双方应从其主管机构的代表处设立混合委员会。”

在每次谈判之前，运输和通讯部都会与立陶宛运输商协会举行会议，讨论混合委员会会议应提出的问题。应该注意的是，总是邀请代表运输公司的组织代表参加立陶宛谈判小组，提出问题并参加讨论。

立陶宛航空公司尚未提出有关公路车辆尺寸的问题。立陶宛方面不断提出另一个问题——从立陶宛运往哈萨克斯坦

的货物的不同解释。根据哈萨克斯坦共和国的法律，当将哈萨克斯坦的货物运送到位于立陶宛共和国境内的码头时，将其合并并运输到哈萨克斯坦，立陶宛的承运人必须获得哈萨克斯坦共和国的第三方，而哈萨克斯坦的航母——立陶宛共和国的双边许可。立陶宛认为，这种解释与上述协议的规定相抵触。

哈萨克斯坦方面提出了今年公路车辆尺寸的问题。”

“承运人有问题要向交通运输部投诉吗？”

“立陶宛战车的道路车辆符合法律规定的技术参数——就像其他国家的车辆，例如俄罗斯联邦或白俄罗斯共和国一样。只有在哈萨克斯坦共和国注册的车辆在尺寸上存在差异。”

“运营商通常会提出哪些问题？”

“最近，立陶宛航空公司一直在提出关于运输一号通行一揽子计划在运输部门的结果的问题，并将驾驶员的最低工资率从1.3提高到1.65。”

“外交部是否了解过境点和海关的问题？”

“尽管只负责过境点的基础设施，但运输和通信部也收到有关在那里执行的程序的信息。”

“应该采取什么措施来限制不必要的长期关押在边境海关的车辆？”

“谈论公路车辆的参数，唯一的建议就是遵守法律。”

### 向立陶宛国家公路运输者协会 Linava 主席 Romas Austinskas 提问

“奥斯汀斯卡斯先生，您似乎已经知道什图瓦拉斯在海关关押运输的情况。你有什么意见？”

“您协会的其他成员也会遇到类似的问题吗？”

“运输拘留几天是典型情况还是例外？”

“Šturvalas 是否违反任何法规？”

“您为什么认为这个问题现在就出现了，尽管似乎对通过CIS和EU边境和海关的货物运输没有新的限制？”

“立陶宛航母协会会影响局势吗？”

### 向立陶宛国家公路运输者协会 Linava 秘书长 Mečislovas Atroškevičius 提问

“Atroškevičius 先生，可能是 Šturvalas 在海关仓库中的情况吗？据公司领导称，由于投诉，他们的车辆被无理扣留了很长时间，这是否体现了承运人之间的竞争？”

“对于立陶宛道路上禁止使用20 m长，六轴长的车辆，您有何看法？”

“在这种情况下，您对欧盟成员国-斯堪的纳维亚国家的经验有何看法？斯堪的纳维亚国家允许25.25米公路列车？”

“您对装载有过境车牌的车辆，通过立陶宛到达中亚国家有何看法？禁止加载它们是否有目的？”

我们收到了立陶宛国家公路运输者协会 Linava 对以下问题的评论：

您提供的材料讨论了立陶宛共和国和哈萨克斯坦共和国于1993年签署的《关于使用公路车辆的国际客运和货运的政府协议》中定义的情况。该协议第9条规定，用于国际货物运输的公路车辆必须带有其国家的注册和区别标记。该协议第10条规定，承运人可以在获得另一国主管机构的许可后运输货物。道路车辆及其组合的最大允许尺寸由运输和交通部长的命令批准。所有这些行为都是有效的，只要不加以修改，就必须遵守。

显然，在您所描述的情况下，特定的运营商在争辩这些行为的可执行性，将依法行事的人称为“匿名举报者”。Linava 协会遵循立陶宛法律和其他法律，因此无法支持那些试图“规避”该法律的人。

### 运输规则不是圣经。他们应该加以改善

收到所有答复后，我们请立陶宛共和国特命全权大使，前立陶宛驻哈萨克斯坦大使 Vytautas Naudužas 对此情况发表评论。

“我同意那些应该遵守法律的人的观点。欧洲联盟的规则并非来自任何地方，也不是人为制造的。它们反映了所有欧盟成员国的利益，基础设施，安全保障要求。如果欧洲联盟及其公民根据某些协议遵守欧亚联盟的规则和要求，则该联盟的公民，包括运输参与者，必须遵守欧盟的规则和要求，这是自然而然的逻辑。欧洲联盟。它们可能是不完美的。因此，我们需要尝试改进它们，就应该更改的内容和合理的动机提出建议。

我也同意那些提出问题并邀请进行讨论的人的意见。只有公开讨论才能产生最佳解决方案，而公平合作有助于降低任何风险。

没有通用的解决方案。但是，我们可以遵循良好的做法。其中包括在较大区域中应用的综合边界管理，I声明和 UTD。

另一方面，立陶宛国家机构应该灵活但不能弯曲……如果我们可以帮助立陶宛和哈萨克斯坦的公司，那么我们的支持将证明立陶宛的业务具有吸引力，而机构则友好而细心。

未来运输业的成功将主要取决于小的地方冲突，而不是开放的信息，创新和数字化的运输市场。那就是未来。无论我们想要什么，我们都不应该为创新和变革而害怕。因此，不完善的规则也可以而且也必须改进和更改。唯一不可触及的书是《圣经》。

来自 JŪRA MOPE SEA 的信息。 ■





# 'CONNECTING MINDS, CREATING THE FUTURE' DUBAI WILL DAZZLE THE WORLD



EXPO  
2020  
DUBAI  
UAE

Zita TALLAT-KELPŠAITĖ

ONE YEAR UNTIL EXPO 2020, THE UNITED ARAB EMIRATES HOSTED A JOYOUS, COLOURFUL AND BUSTLING FEAST. POSTERS WITH '1 YEAR TO GO' INVITED PEOPLE TO CELEBRATE IN ALL SEVEN OF THE EMIRATES. 20:20 ON 20 OCTOBER MARKED EXACTLY ONE YEAR UNTIL THE OPENING OF THE WORLD EXPO 2020, WHICH WILL TAKE PLACE IN DUBAI.

## ONE YEAR TO GO

On 20 October, all seven of the Emirates hosted impressive events: more than one hundred performers from 26 countries in various cities at the same time.

The most attention was focused on the feast in Dubai, which featured such celebrities as the US singer, five times Grammy award winner and the best pop music performer of this millennium – Mariah Carey, Bollywood actress and singer from India Shradha Kapoor, UAE singer and EXPO 2020 ambassador Hussain Al Jassmi, regarded as the best Arabic male singer with more than 730 million of followers on Youtube, and other famous performers. Five UAE musicians, representing various genres of music, were selected to create a special track, dedicated to the celebration – One Year to Go. The group performed the piece for a huge audience of listeners.

The singer Al Jassmi from Sharjah wants to show the UAE culture to the world. 'That is a great opportunity to reveal and show the potential and talents of the people from this region. I am glad to be able to express my pride in my dear country by telling the world the history of UAE and the exhibition. I can't wait for Dubai to greet people and cultures from all corners of our planet, coming to host this event, dedicated to make the world a better place,' said the ambassador of EXPO 2020.

The event, which took place in Burj Park, at the foot of the tallest Burj Khalifa skyscraper in the world, attracted thousands of people, who gathered to begin the countdown until the highest-class world event, which will take place in the Middle East, African and South Asian (MEASA) region for the first time. The sky was lit with impressive fireworks, while the Burj Khalifa featured '1 Year to Go' and 'The World's Greatest Show' in Arabic and English languages. Although the entrance to the event was charged, the tickets were gone long before it began.

Based on the sustainable development idea of EXPO 2020, the organisers introduced a no-plastic-bottle policy in all of the events. All visitors, performers and staff would be provided with free water from biodegradable paper vessels. Visitors were also urged to bring their own reusable bottles. Perhaps following the same intention, all invited guests received gift bags with metal thermo-cups, featuring the paraphernalia of the feast. This initiative comes from the Be Smart cooperation campaign, implemented by EXPO 2020 and Suqia UAE Aid Foundation, to solve the issue of lack of water in the region, protect the seas from plastic, and invest into innovative, sustainable solutions to protect our planet.





## THE GROUNDBREAKING CEREMONY

The transfer of the Lithuanian plot and the groundbreaking ceremony on 21 October neatly merged with the celebratory events. On Sunday (Sunday in UAE is a business day, while Friday and Saturday – not), the delegation of the Government of the Republic of Lithuania, led by Chancellor of the Government Algirdas Stončaitis, participated at the 1 Year to Go event together with other high guests at UAE, while Monday morning begun on the construction site of the EXPO 2020 town in the desert, south of the centre of Dubai, where they symbolically marked the beginning of the construction of the Lithuanian pavilion.

From the Lithuanian side, the ceremony was attended by Algirdas Stončaitis, the Lithuanian Chancellor of the Government, Edminas Bagdonas, Ambassador from the recently-established Embassy of the Republic of Lithuania in the UAE, Romas Jankauskas, Commissioner General of the Lithuanian Pavilion at EXPO 2020 and EXPO Group Chief Advisor of the Ministry of Environment, while the organisers of the event were represented by Najeeb Mohamed Al-Ali, Executive Director Expo Bureau / Deputy Commissioner General of Expo 2020 Dubai, Andre Dourado, Director International Participants at EXPO 2020 and Ali Guliyev, Country Manager International Participants. The ceremony was also attended by Andrius Kalindra, Head of the International Relations and the European Union Group at the Office of the Government of the Republic of Lithuania, Jūratė Ramoškienė, Advisor to the Embassy of the Republic of Lithuania in the United Arab Emirates, Edita Bružikaitė, Mantas Čekaitis and Mindaugas Bučas – architects of the Lithuanian pavilion, Aziz Chahine, head of the A2Z company, partner architect in the UAE and Ieva Naujalytė, Chair of the Lithuanian Business Association in Dubai.

*Openarium*, Lithuania's future pavilion in Dubai, will be a two-storey building with an impressive wooden construction, featuring window shutters, decorated with traditional motifs. It will rise on a plot of land of more than 15 ares, designated to Lithuania in the 'Sustainable Development' section, located in the very centre of the exhibition. By the order of the Government of the Republic of Lithuania, Lithuania's presentation at this global event with the theme 'Connecting Minds, Creating the Future', is organised by the Ministry of the Environment, which already has more than 20 years of experience in this type of work. ▶







192 countries have already registered to participate at EXPO 2020. The organisers emphasize that all countries will have their own individual pavilions for the first time in the 168-year-old history of the event.

More than 25 million of visits are expected in the six months (from 20 October 2020 to 10 April 2021) of the event.

After the groundbreaking ceremony, the world EXPO 2020 office hosted a meeting and discussion on the success of Lithuania's participation at the event and perspectives afterwards. The impressive possibilities during the event were introduced by the EXPO Chief Pavilions and Exhibitions Officer Marjan Faradooni and Nadimeh Mehra, Vice President, District 2020. During the meeting Lithuania was offered to prepare a plan for using the pavilion for further activity after the event is over. This is a truly promising perspective, enabling to continue and develop active cooperation between Lithuania and the UAE.

## DIRECT FLIGHTS BETWEEN VILNIUS AND DUBAI – NOT JUST A DREAM

The meeting with Sultan bin Saeed Al Mansoori, Minister of Economy of the UAE, included a pleasant surprise for the Lithuanian delegation. Al Mansoori has been working as the Minister of Economy for more than ten years – since 2008. He completed his education in the United States of America: at the Institute of Computer Technology (California) and Arizona State University. While studying in the USA, Al Mansoori got acquainted and stayed in touch with the Lithuanian émigrée and had several visits to Lithuania already as a minister, admiring Lithuania's fast development, technologies and cultural life. He was greatly impressed by the small 'state' in Vilnius – the Republic of Užupis, which has its own constitution and unique traditions. Cherishing his warm feelings towards Lithuania and appreciating Lithuania's achievements, particularly in the field of high technology, the Minister is seeking for a serious and mutually-beneficial cooperation between the two countries.

The meeting included discussions on direct flights between Vilnius and Dubai. It is very likely that in the nearest future they will be offered by FlyDubai company (UAE). FlyDubai is a budget airline company, which belongs to the UAE government, with a central office located and flights offered from the 2nd terminal of Dubai International Airport.



## A GLANCE TO DUBAI FROM BURJ KHALIFA

The conversation between the Lithuanian delegation and the leaders of the Chamber of Commerce of Dubai, Vice-president was also promising, while Khalid Mannai, Executive Director of Political Affairs of the Vice-president of the UAE, invited the Lithuanian delegation for a business lunch and to take a look at Dubai from Burj Khalifa, the tallest building in the world. This 160-storey highlight of Dubai is the tallest skyscraper in the world, the construction of which required 330 thousands of cubic metres

of concrete and 31.4 thousand tonnes of steel. It can be seen from a distance of 95 kilometres.

Aside from official meetings, Romas Jankauskas, Commissioner General of the Lithuanian Pavilion and Mantas Svečiulis, EXPO Group Chief Desk Officer of the Ministry of the Environment, the Lithuanian pavilion project group and their partners in the UAE, have met the exhibition staff, various construction companies and service providers.

## DUBAI – THE CAPITAL OF ARAB MEDIA 2020

Quite a while before the 1 Year to Go event, EXPO 2020 organisers announced an invitation to the Global Media Briefing.

On 17 July this year, Dubai was declared as the official capital of Arab media of 2020. This resolution was adopted during the 50th session of the Arab Information Ministers Council in Cairo (Egypt). Dubai earned this title for the modern views on the media, being the first in the Arab world to acknowledge the power and importance of press.

Sheikh Hamdan bin Mohammed bin Rashid Al Maktoum of Dubai, who initiated the formation of the media strategy 20 years ago and the establishment of the enormous Dubai Media City complex, was glad to see that all the rest of the Arab states appreciated Dubai's effort in cooperation with the media, providing it with suitable positions.

'Media outlets are not mere channels to cover events and disseminate information. Media is a partner in achieving development goals, setting their direction and driving their impact. It is a role that comes with great responsibility!' said the press-releases on this decision, adopted by the Arab Ministers Council.

## WORLD MEDIA UNITING MINDS AND FORCES

The media events, which took place on 20–22 October in the Media Capital of Dubai and were attended by various press, radio, TV and social media representatives, were very informative, practical, efficient and interesting. They began with making acquaintances during the reception, hosted for the media on 20 October at Dubai Opera, where all media representatives had to sign that they have read and understood the accreditation con-



ditions and undertake to follow them, and took place until night at the celebratory concert of world-known musicians at the foot of Burj Khalifa.

On 21 October, the event continued at the conference-briefing, held at Address Dubai Marina hotel, where the organisers of EXPO 2020 introduced all the practical issues that need to be known by journalists, who will work and are already working at the largest world event. This event stood out of the many other conferences by being very specific and professional. With no time-consuming speeches and unformulated questions, the briefing created an impression of an event that was very well-prepared in advance.





During the press conference at the Address Dubai Marina, Reem Al Hashimi, UAE Minister of State for International Cooperation and Director General for the Dubai World Expo 2020, emphasized that UAE is impatiently looking forward the opening of the world EXPO 2020.

'This day will affect regions, states, governments and nations of the entire region. We have never had a chance to show our achievements, culture, heritage, goals and dreams to the world. That is why we see and accept this event as a huge opportunity for the people living in the Middle East, Africa and South Asia – one of the youngest populations in the world in terms of age – to get to know the entire world and leave our mark there through the information, provided by the global media,' said Reem Al Hashimi.

He also emphasized that this mark will, first of all, be the impressive central construction of the heart of EXPO 2020 – Al Wasl Plaza. The square, bearing the old name of Dubai (Al Wasl) will be covered by an enormous and breathtaking dome.

'The region of the Middle East, Africa and South Asia, and its roots are as old as the history itself. This region gave the human race many values, ideas and inventions, which make the foundation of our present lives. That is why the meeting, cooperation and sharing of knowledge and ideas with people from the entire world under the EXPO 2020 'Connecting Minds, Creating the Future' is namely what we need for our planet today in order to overcome the challenges that it encounters, while implementing new ideas and making important decisions. That is why our attention in this exhibition is focused on the future,' said Al Hashimi.

The most interesting part of the Global Media events was a selection of tours, organised on 22 October. Of course, all of the tours were very attractive, but there was only enough time for two.

Naturally, the favourite choice of the majority of the participants of the event was a trip south of the centre of Dubai to the EXPO 2020 site. The budget of the site, which is situated not far from Al Maktoum International Airport and covers more than 4 sq. km, amounts to 8 billion US dollars.

Eager media, radio, television, cinema industry and social media representatives, press owners and producers from various parts of the world were taken there by full scheduled buses. It was an honour for *JŪRA MOPE SEA* international business magazine to represent Lithuania.

## THE LAND OF 'SUSTAINABLE DEVELOPMENT', 'MOBILITY' AND 'OPPORTUNITIES'

We were welcomed by EXPO 2020 staff at the Media Centre, located in the 'Sustainable Development' zone. We ascend to the observation deck, as it seemed, on the tenth floor of the building, which offered impressive pictures, full of action, sounds, views, colours, technology, constructions, desert sand, blue sky and biting sun.

The construction of the EXPO 2020 site commenced in March 2015. According to the staff, the works are right on schedule. Ahmed Al Khatib, Chief Development and Delivery Officer, Expo 2020 Dubai, says that the major construction works on this 4.38 sq. km territory, in the 'Sustainable Development', 'Mobility', 'Opportunities' sections are complete, the infrastructure for the entire territory of the exhibition, including the energy stations, are ready one hundred per cent. A large share of the land roads, taking to the Expo site, are in operation. A metro line and a metro station, which can service 44,000 passengers per hour, should be ready until the opening too. Dubai International Airport is doing its best to renew its runways and there is also a group of new hotels, rising near the EXPO 2020 constructions as well.

The first thing to capture the attention already from the road is the dome of the Al Wasl Plaza, given the old name of Dubai – Al Wasl. That is a truly impressive construction that we observed from the roof of the Media Centre. According to our guides, this 67.5 m construction, covering the area, which equals 16 tennis courts, could easily fit two A380 planes and weighs as much as 500 elephants. It will host parks, fountains and restaurants. The 130 m diameter glass dome will become the largest projection screen in the world.

The shade in the 'Sustainable Development' zone, which takes the area of 2 sq. kilometres, is already provided not only by designer smart trees of shade and light, but actual living trees, creating an impression of a cosy oasis.



The main construction of the 'Sustainable Development' pavilion, which will also host Lithuania's exposition, is an elegant and spaceship-like structure, called *Terra* (Lat. *Earth*). That is a 130 m diameter structure, covered with 1,500 solar panels, which should produce four gigawatt hours of power in a year. It would be enough for a small electric vehicle to drive half the way to Mars. Producing electricity during the day, at night this smart structure uses its construction to collect moisture from the air, producing 22,000 litres of water per day. The purpose of this pavilion is to remind people that we are yet not too late to save our planet. ▶





The observation deck also offers a good view of the 4,369 sq. m 'Mobility' pavilion, which can receive 2,500 visitors per hour. There they will see and find out everything that enables the mobility of people, goods, knowledge, ideas and data. The visitors should be enchanted by the inspiring history of the old UAE trade routes and the powerful modern-day transport centre. The country is intending to continue its preparations for the future mission to Mars.

The 'Opportunity' sector is busy with work. The 15,000 sq. m hydraulic construction of the UAE pavilion looks like a wing of an enormous bird or a plane and, according to our guides, will move and produce clean energy. The pavilion will introduce the UAE vision of a peaceful and advanced society. Many things that are currently intensively implemented in the 'Opportunity' sector are intriguing projects and their major goals and functions will be revealed the next year.

## EXPO 2020 ON THE FOCUS OF INTERNATIONAL ORGANISATIONS

A major role in ensuring the participation of African region at EXPO 2020 is taken by the African Union, uniting 55 states of the region. It encourages to show the world the region's advancement in sustainable industry and the efforts of industrialising Africa's economy, and creating partnerships between state and private sector in order to improve the social and economic situation and life quality of the citizens.

An important message to the world on the benefits of cooperation in solving global issues and creating a peaceful, sustainable and just future for all, is sent by the United Nations, aiming for the same goals like the organisers of the world exhibitions. Established in a special EXPO 2020 pavilion, the UNO promotes the idea that all nations should shape and create their future together. 'We the Peoples. Shaping Our Future Together' is the credo of UNO, celebrating its 75th anniversary next year. The words 'We the Peoples' begin the charter of the UNO, established in 1945.

The day of the United Nations is celebrated on 24 October every year, so the UNO anniversary will be the first event, following the official opening of the EXPO 2020. The national days of the countries will be celebrated throughout the entire exhibition. Lithuanian National Day will be celebrated on the special date of 11 March – the Restoration of Lithuania's Independence.

In his presentation Antonio Guterres, Secretary-General of the UNO, emphasized that the organisation's 75th anniversary all over the world will in-

clude events for youth – discussions on the role of global cooperation and its importance in creating the future that the world wants and has earned. Participation at the world EXPO 2020 creates a possibility to reach millions of people in person and get them involved in the schedule for Sustainable Development until 2030, aiming for 17 sustainable development goals, in the virtual space.

According to Maher Naser, Commissioner General of the United Nations at Expo 2020 Dubai, who expressed his gratitude to the UAE Government and people, as well as the organisers of the event for the opportunity to take part in its programme on the EXPO 2020 topic 'Connecting Minds, Creating the Future'. The UNO exposition space will be dedicated and open to various events, presentations, discussions and meetings. UNO will introduce the activities of its agencies, the goals of various foundations and programmes, will also seek to attract the interest of governments, society, business, academic and artistic community to search for solutions to the gaps between people, poverty, climate change, and to create the future that all of us want and that all of us have deserved.

## DUBAI WILL DAZZLE THE WORLD

The moods at the one-year countdown are optimistic. According to Dubai's press releases, upon inspecting the infrastructure works at the EXPO site, Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum, Emir of the Emirate of Dubai, expressed his satisfaction in the advancement of the project and the effort of the EXPO working group, led by Reem Al Hashimi, Minister of State for International Cooperation, encouraging all national state institutions to intensify their effort to ensure the success of the exhibition. He is convinced that Dubai will host the best EXPO in its entire 168-year-old history.

Vincente Gonzalez Loscertales, Secretary General of the Bureau of International Exhibitions, also claims to be very satisfied with the logistics and technical preparation of Dubai.

He emphasized that the preparations for EXPO 2020 are going according to plan and within the timeframe, which was introduced at the meetings of the BIE General Assembly.

'We feel a good team spirit and are impatiently looking forward the introduction of this unique edition of EXPO in UAE being certain that in 2020 Dubai will dazzle the world,' said Vincente Gonzalez Loscertales, Secretary General of the Bureau of International Exhibitions and old-timer in organising events. ■





# 22<sup>nd</sup> Intermodal AFRICA

2019

HOTEL SAWA, DOUALA, CAMEROON  
TUESDAY 26 TO THURSDAY 28 NOVEMBER 2019



DIAMOND  
SPONSORS



Djibouti  
Ports & Free Zones Authority

HOSTED BY



Port Autonome de Douala  
Port Authority of Douala



SILVER  
SPONSORS



PORT AUTONOME DE KRIBI  
PORT AUTHORITY OF KRIBI

MPL

REGULAR SPONSORS



- Technical Site Visit • Networking Welcome Reception • International Exhibition • International Conference • 300 Conference Delegates • Networking Welcome Dinner •
- Special Offer: Conference Delegate Registration for Shipping Lines; Port Authorities And Terminal Operating Companies Save €500! •
- Local Delegates at Only XAF409,820 • FREE Conference Delegate Registration for Shippers/Beneficial Cargo Owners •

#### HIGHLIGHTED TOPICS

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

#### For more information or to Register

Tel. + 60 3 8023 5352 Fax. + 60 3 8023 3963 Email: [enquiries@transportevents.com](mailto:enquiries@transportevents.com)

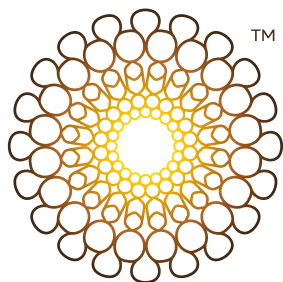
Website: [www.transportevents.com](http://www.transportevents.com)

Follow us on:





# “连接思想， 创造未来” 迪拜将使世界眼花缭乱



EXPO  
2020  
DUBAI  
UAE

Zita TALLAT-KELPŠAITĖ

距离2020年世博会还有一年，阿拉伯联合酋长国举办了欢乐、多彩而热闹的盛宴。

上面写着“要走一年”的海报邀请人们在阿联酋的所有七个地区庆祝。

10月20日20:20恰好是距将在迪拜举行的2020年世界博览会开幕的一年。

## 一年过去

10月20日，阿联酋航空的所有7场活动都令人印象深刻。来自不同城市的26个国家/地区的一百多位表演者同时参加。

注意力最集中的是迪拜的盛宴，名人包括美国歌手，五次格莱美奖得主和这一千年的最佳流行音乐表演者玛丽亚·凯里 (Mariah Carey)，宝莱坞女演员印度歌手 Shradha Kapoor，阿联酋歌手和 2020年世博会大使侯赛因·阿尔·贾斯米 (Hussain Al Jassmi) 被认为是最好的阿拉伯男性歌手，在YouTube 和其他著名表演者中有7.3亿追随者。选择了五名代表各种音乐流派的阿联酋音乐家来创作一条特别的曲目，专门庆祝“去年”。乐队为大量听众表演了这首歌。

沙迦的歌手 Al Jassmi 希望向世界展示阿联酋的文化。“这是一个很好的机会，可以展示该地区人民的潜力和才华。我很高兴能够通过向世界介绍阿联酋的历史和展览来对自己的祖国表示自豪。我迫不及待地希望迪拜与来自世界各地的人们和文化打招呼，共同主办这一旨在使世界变得更美好的活动”。2020年世博会大使说。

这项活动在世界上最高的哈利法塔 (Burj Khalifa) 摩天大楼脚下的 Burj 公园举行，吸引了成千上万的人，他们聚集在一起开始倒计时，直到将在中东举行的最高级别的世界活动。非洲和南亚 (MEASA) 区域。天空映衬着令人印象深刻的烟火，而哈利法塔 (Burj Khalifa) 则以阿拉伯语和英语为特色的“去了1年”和“世界上最伟大的表演”。尽管活动的入口已收费，但门票还是早已抢购一空。



基于2020年世博会的可持续发展理念，组织者宣布在任何活动中塑料瓶中均不得带水。将向所有访客、表演者和工作人员提供可生物降解的纸制容器中的免费水。还敦促游客携带自己的可重复使用的瓶子。也许出于同样的意图，所有受邀嘉宾都收到了带有金属保温杯的礼品袋，上面带有盛宴的用具。该倡议来自于2020年世博会和苏亚阿联酋援助基金会实施的 Be Smart 运动合作，旨在解决该地区缺水问题并寻求保护海洋免受塑料污染，并投资创新，可持续的解决方案来保护我们行星。

## 奠基仪式

立陶宛场地的移交和动工仪式与10月21日的庆祝活动巧妙地融合在一起。在星期日 (阿联酋的星期天是工作日，星期五和星期六则不是工作日)，由政府总理 Algirdas Stončaitis, 率领的立陶宛共和国政府代表团与其他高级官员作为阿拉伯联合酋长国的客人一起参加了“一周年”活动，而周一早晨开始在迪拜





市中心以南的沙漠中的2020年世博会小镇的建筑工地，它们象征性地标志着立陶宛馆的建设开始。

在立陶宛方面，立陶宛政府总理 Algirdas Stončaitis，新成立的立陶宛共和国驻阿联酋大使馆大使 Edminas Bagdonas，世博会立陶宛馆主任 Romas Jankauskas 参加了典礼。2020年及世博会环境部首席顾问。而活动的组织者则是世博局执行局局长兼2020年迪拜世博会副主任 Najeeb Mohamed Al-Ali 和2020年世博会国际总监 Andre Dourado，国际参与者国家经理 Ali Ali Guliyev。立陶宛共和国政府办公室国际关系和欧洲联盟负责人 Andrius Kalindra 出席了仪式，阿拉伯联合酋长国立陶宛共和国大使馆顾问 Jūratė Ramoškienė，立陶宛馆的成员- Edita Bružikaitė，Mantas Čekaitis 和 Mindaugas Bučas，A2Z公司负责人，阿联酋的合作建筑师 Aziz Chahine，以及迪拜立陶宛商业协会主席 Ieva Naujalytė。

立陶宛未来在迪拜的展馆 Openarium 将是一栋两层楼的建筑，其木质结构令人印象深刻，设有百叶窗，饰有传统图案。它将在展览中心的可持续发展区划为立陶宛的一块超过15公顷的土地上建成。在立陶宛共和国政府的命令下，有超过二十年此类活动经验的立陶宛环境事务部组织的本届全球活动上的演说，主题为“连接思想，创造未来”。

已有192个国家/地区报名参加2020年世博会。组织者强调，在已有168年历史的活动中，所有国家/地区都将首次拥有自己的展馆。

在活动的六个月（从2020年10月20日到2021年4月10日）中，预计将有超过2500万人次的访问。

奠基仪式结束后，2020年世博会全球办公室举行了一次会议，并讨论了立陶宛参加该活动的成功之处以及事后的看法。世博会首席展馆和展览官 Marjan Faraidooni 和2020区副主席 Nadimeh Mehra 介绍了活动期间令人印象深刻的可能性。会议期间，立陶宛为会议结束后的活动准备了使用该馆的计划。这是一个很好的观点，它将使立陶宛和阿联酋之间能够继续并发展积极的合作。



### 维尔纽斯和迪拜之间的直航不只是一个梦想

立陶宛代表团在与阿联酋经济部长 Sultan bin Saeed Al Mansoori 会晤时感到惊喜。自2008年以来，Al Mansoori 一直担任经济部长已长达十多年。他在美国完成了学业：在加利福尼亚的计算机技术学院和亚利桑那州立大学。在美国留学期间，阿尔·曼索里（Al Mansoori）结识并与立陶宛移民保持联系，并已作为部长多次访问立陶宛，赞赏立陶宛的快速发展，技术和文化生活。维尔纽斯的小“州”（乌苏皮共和国）给他留下







了深刻的印象，该共和国拥有自己的宪法和独特的传统。部长珍惜对立陶宛的热情感，赞赏立陶宛的成就，特别是在高科技领域的成就，他正在寻求两国之间的认真和互利合作。

会议包括讨论维尔纽斯和迪拜之间的直航。Fly Dubai 公司 (UAE) 很有可能在不久的将来提供它们。FlyDubai 是一家低价航空公司，隶属于阿联酋政府，设有中央办公室，并且从迪拜国际机场第二航站楼开始运行航班。

### 从哈利法塔一览迪拜

立陶宛代表团副主席 Hassan Al Hashemi 与迪拜商会主席 Majid Saif Al Ghurair 之间的对话也很有希望，而阿联酋副主席政治事务执行主任 Khalid Mannai 邀请了立陶宛代表团参加商务午餐，并从世界最高的建筑哈利法塔 (Burj Khalifa) 看迪拜。迪拜塔高160层，是世界上最高的摩天大楼，其建筑需要33万立方米的混凝土和3.14万吨的钢材。可以从95公里的距离看到它。

除了正式会议外，立陶宛馆主任 Romas Jankauskas 和环境部世博集团首席官员 Mantas Svečiulis，立陶宛馆项目组及其在阿联酋的合作伙伴还会见了展览人员，各种建筑公司和服务提供商。

### 迪拜-2020年阿拉伯媒体之都

在为期一年的活动之前的一段时间，2020年世博会的组织者宣布了对全球媒体简报的邀请。

今年7月17日，迪拜被宣布为2020年阿拉伯媒体的正式首都。该决议在开罗 (埃及) 阿拉伯新闻部长理事会第50届会议上获得通过。迪拜凭借其其在媒体上的现代观点而赢得了这一头衔，是阿拉伯世界第一个承认新闻界的力量和重要性的人迪拜的谢赫·哈姆丹·本·穆罕默德·本·拉希德·阿勒·马克图姆 (Sheikh Hamdan bin Mohammed bin Rashid Al Maktoum) 于20年前发起了媒体战略的制定工作，并建立了庞大的迪拜媒体城。媒体，为其提供合适的位置。

媒体并非仅仅是报道事件和传播信息的渠道。媒体是实现发展目标，设定方向和推动影响力的合作伙伴。阿拉伯部长理事会通过了有关这一决定的新闻稿。

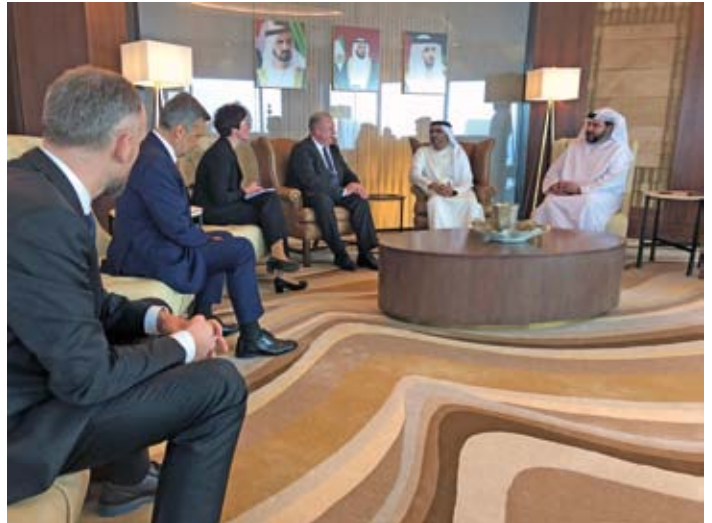
### 世界媒体凝聚思想和力量

媒体活动在迪拜媒体之都20-22日举行，新闻、广播、电视和社交媒体的代表参加了此次活动，这些活动非常有益，实用，高效且有趣。他们首先在招待会上结识，并于10月20日在迪拜歌剧院招待媒体，所有媒体代表都必须签名，表明他们已阅读并理解认可条件并承诺遵守，直到庆祝晚会才举行哈利法塔 (Burj Khalifa) 脚下的世界著名音乐家音乐会。

10月21日，活动地址在迪拜码头酒店举行的发布会上继续进行，2020年世博会的组织者在会上介绍了新闻工作者需要了解的所有实际问题，这些记者将在并且已经在世界上最大的活动中工作。该活动非常具体和专业，因此在许多其他会议中脱颖而出。没有费时的演讲和未提出的问题。令人印象深刻的是，该活动是事先准备充分的。

阿联酋国际合作国务部长兼2020年迪拜世博会总监 Reem Al Hashimi 在迪拜码头演讲会上的新闻发布会上强调，阿联酋热切地期待着2020年世博会的开幕。

“今天将影响整个地区的地区、州、政府和国家。我们从来没有机会向世界展示我们的成就、文化、遗产、目标和梦想。这就是为什么我们将这一事件视为并向居住在在中东、非洲和南亚的人们提供了巨大的机会，这是世界上年龄最小的人口之一，让他们了解整个世界并在这里留下自己的烙印通过全球媒体提供的信息。” Reem Al Hashimi 说。



他还强调，首先，该标志将成为2020年世博会 Al Wasl 广场中心令人印象深刻的中央建筑，广场上覆盖着令人印象深刻且极为美丽的圆顶，并以迪拜的旧名命名 (Al Wasl)。

“中东、非洲和南亚地区及其起源与历史本身一样古老。这个地区赋予人类许多价值、思想和发明，这些价值、思想和发明构成了我们目前生活的基础。这就是为什么在2020年世博会“连接思想，创造未来”下与来自世界各地的人们进行会议、合作以及共享知识与思想，这就是我们今天的星球所需要的，以克服它所遇到的挑战，同时实施新想法并做出重要决策。因此，我们在这次展览中的注意力集中在未来。” Reem Al Hashimi 说。

全球媒体活动中最有趣的部分是10月22日组织的巡回演出，可以根据喜好进行选择。当然，所有的旅行团都很吸引人，但是时间只够参加两个团。

自然，大多数参与者最喜欢的选择是在迪拜市中心以南前往2020年世博会4平方公里的展览，该展览会距离阿勒马克图姆国际机场不远，其预算为80亿美元。



来自世界各地的热切媒体、广播、电视、电影行业和社交媒体代表，新闻媒体拥有者和制片人都乘坐了定时巴士到达那里。这是国际商业杂志《JURA MOPE SEA》代表立陶宛的荣幸。

### “可持续发展”、“流动性”和“机遇”的土地

位于“可持续发展”区域的媒体中心的2020年世博会工作人员向我们表示欢迎。从表面上看，我们登上了大楼十楼的观景台，那里提供了令人印象深刻的图片，充满了动作、声音、景色、色彩、技术、建筑、沙漠沙土、蓝天和刺眼的阳光。

2020年世博会场地的建设于2015年3月开始。据工作人员称，工程按时进行。2020年迪拜世博会首席开发和交付官 Ahmed Al Khatib 说，在“可持续发展”、“流动性”、“机遇”部分完工的这块4.38平方公里的领地上，主要建筑工作已经完成，整个基础设施展览的区域，包括能源站，已经准备好百分之百。通往世博园区的大部分陆路也在运营中。每小时可服务44,000名乘客的地铁线路和地铁站也应做好准备，直到开放为止。迪拜国际机场也在竭尽全力更新跑道，还有一批新酒店，也在2020年世博会附近兴建。

早已引起人们注意的第一件事就是 Al Wasl Plaza 的圆顶，这是迪拜 Al Wasl 的旧名称。我们在媒体中心的屋顶上看到了那真是令人印象深刻的建筑。根据我们的指南，这栋67.5 m的建筑覆盖整个区域，相当于16个网球场，可以轻松容纳两架A380飞机，重达500头大象。它将容纳公园、喷泉和餐馆。直径130 m的玻璃穹顶将成为世界上最大的投影屏。

在“可持续发展区”（占地2平方公里）中的阴影已经不仅由设计师设计的具有阴影和光线的智能树，而且由实际的活树提供，给人以舒适的绿洲的印象。

“可持续发展馆”的主要建筑是一个优雅的类型太空船的结构，称为 Terra（地球），该馆还将举办立陶宛的博览会。这是一个直径为130 m的建筑，上面覆盖着1,500个太阳能电池，一年应产生4吉瓦小时的电力。一辆小型电动汽车驶去火星一半的路就足够了。这个智能建筑在白天发电，晚上利用它的构造从空气中收集水分，每天产生22,000升水。这个展馆的目的是提醒人们，我们拯救地球还为时不晚。



观景台还可以欣赏到4,369平方米的“流动性展馆”的美景，每小时可以接待2500名游客。他们将在那里看到并找到使人员、货物、知识、思想和数据能够流动的一切。参观者应该对古老的阿联酋贸易路线和功能强大的现代运输中心的悠久历史着迷。该国打算继续为未来的火星飞行任务做准备。

“机会部门忙于工作”。阿联酋展馆占地15,000平方米的水力建筑看起来像是一只巨大的鸟或飞机的机翼，据向导说，它将移动并产生清洁能源。展馆将介绍阿联酋建立和平与先进社会的愿景。目前，“机遇”领域正在大量实施许多有趣的项目，主要目标和功能将在明年公布。

### 2020年世博会以国际组织为重点

非洲联盟将非洲地区的55个州联合起来，在确保非洲地区参加2020年世博会方面发挥了重要作用。它鼓励向世界展示该地区在可持续工业方面的进步以及非洲经济工业化的努力，并在国家和私营部门之间建立伙伴关系，以改善公民的社会经济状况和生活质量。

联合国向世界发出了关于合作在解决全球问题和为所有人创造一个和平、可持续和公正未来方面的益处的重要信息，其目的与世界展览的组织者一样。UNO 建立在2020年世博会特别馆中，倡导所有国家应共同塑造和创造未来的想法。“我们人民：共同塑造我们的未来，这是 UNO 的信条，明年将庆祝其成立75周年。我们人民开启了1945年建立的联合国宪章”。

每年的10月24日是联合国的纪念日，因此，在2020年世博会正式开幕之后，联合国办事处的周年纪念将是头一个纪念日。在整个展览中，将庆祝各国的国庆日。立陶宛国庆日将在3月11日恢复立陶宛独立的特殊日子举行。

联合国日内瓦办事处秘书长安东尼奥·古特雷斯（Antonio Guterres）强调说，该组织在全球成立75周年之际，将举办一些青年活动，讨论全球合作的作用及其在创造世界想要和赢得的未来中的重要性。参加2020年世界博览会的可能性使数百万人亲身接触，并使他们参与2030年之前的可持续发展时间表，旨在在虚拟空间中实现17个可持续发展目标。

联合国在2020年迪拜世博会总监马哈尔·纳赛尔（Maher Naser）表示，他感谢阿联酋政府和人民以及此次活动的组织者，有机会参加有关2020年世博会主题“连接思想，创造未来”，UNO 博览会空间将专门开放给各种活动、演讲、讨论和会议。联合国办事处将介绍其机构的活动，各种基金会和方案的目标，还将力求吸引政府、社会、企业、学术和艺术界的利益，寻求解决人与人之间、贫穷、气候变化，并创造我们所有人想要的，我们所有人应得的未来。

### 迪拜将让世界眼花缭乱

一年倒计时的心情是乐观的。根据迪拜的新闻稿，迪拜酋长国酋长谢赫·穆罕默德·本·拉希德·阿勒马克图姆（Sheikh Mohammed bin Rashid Al Maktoum）在检查了世博会场地的基础设施工程后，对项目的进展以及由世博会工作组领导的努力表示满意。国际合作国务卿 Reem Al Hashimi 鼓励所有国家的国家机构加紧努力，以确保展览的成功。他坚信迪拜将举办整个168年历史上最好的世博会。

国际展览局秘书长 Vincente Gonzalez Loscertales 也对迪拜的物流和技术准备感到非常满意。

他强调，2020年世博会的筹备工作正在按计划进行，并在 BIE 大会会议上介绍的时间表内进行。

“我们拥有良好的团队合作精神，并且热切地期待在阿联酋引入这一独特版本的世博会，并确定2020年迪拜将使世界眼花缭乱。”国际展览局秘书长 Vincente Gonzalez Loscertales 说，他具有丰富的组织经验。 ■





# Modern Artists Draw Inspiration from the Year for **LEONARDO DA VINCI'S** Anniversary

Jolė JŪRAITĖ

**This year the world commemorated the 500th death anniversary of the great genius Leonardo da Vinci. Although it has been half a century since the untiring creator of art, science and military strategies walked this Earth, his restless spirit is as thriving and passionate in the studios of the modern-day artists, inspiring them to take a new look at the genius' works, study them, interpret them and strive for ingenious perfection.**

**Tossed by fate and passions of life, the artist has left his footprint in the Swiss city of Locarno, where the defensive ravelin that he designed, currently hosts il Rivellino Leonardo da Vinci Gallery, owned by the brothers Arminio and Paolo Sciolti. The creative fire, constantly tended in this hearth of art, breaks out into the world in various shapes and forms.**

## **On 1–2 May**

(2 May is the death day of Leonardo da Vinci) il Rivellino Gallery began the sequence of events, dedicated to the genius and attended by artists from various countries. During live painting sessions Doncho Dochev from Bulgaria produced huge canvases on the topics of Leonardo da Vinci's life and works. The Italian-American painter Alberto di Fabio, Luca Ferrario, photographer of the well-known architect Mario Botta) and the Lithuanian artists Irma Leščinskaitė and Zita Tallat-Kelpšaitė introduced their works as well. The Swiss Doctor of Musicology Pietro Bianchi from Vienna University performed music using an ancient instrument – a hurdy-gurdy (lt. *Ghironda*) that he made himself, based on the drawings by Leonardo da Vinci. After the exhibition, the pieces by Irma Leščinskaitė, Doncho Donchev and Zita Tallat-Kelpšaitė were purchased by art collectors.

## **In June**

Il Rivellino Gallery hosted an event, presented a Swiss Army knife kit, designed by EXPO artist Ottavio Mangiarini for the Italian

Alpine army corps in honour to Leonardo da Vinci.

## **In July**

Peter Greenaway's *The Missing Nail*, a 10-minute performance, telling the story of the making of *The Last Supper* at Santa Maria delle Grazie monastery in Milan. Greenaway was reading the texts, while the Architorti quintet of composers played the music.

## **In August**

During the Locarno Film Festival, the gallery hosted an exhibition *For Leonardo* by a Chinese painter Wang Yigang, also various conferences and live painting performances. Sandra von Rubenwill introduced her calligraphy works *Kabalah* on the walls of il Rivellino Gallery. Jura Canton citizen Oksana Mazourik anticipated, together with the Swiss Film Commission, her movie *Once Upon a Time in Switzerland*, whose first two chapters are set in Locarno's Visconti-Sforza castle and Verzasca dam, filmed in *Golden Eye* James Bond franchise.

**On 7 September**, Palacinema, the new cinema house of Locarno, screened various experimental films by the



famous British director, writer and artist Peter Greenaway about Leonardo da Vinci or inspired by his creative works. The event was attended by the Swiss national authorities and introduced in great detail by the Swiss National TV Network.

**In October and November** Il Rivellino hosted the artist Nicole Patrick from USA.

## **In December 2019**

The year of Leonardo da Vinci will be concluded with the closing on Doncho Donchev's exhibition about







### Cover

Cover photo: Oksana Mazourik, TV host, inventor and producer, holding *Leonardo in Locarno* by Marino Vigano and standing in front of a portrait of Leonardo da Vinci, painted by the artist Doncho Donchev.

Oksana Mazourik will create the role of Lucrezia Borgia in Peter Greenaway's *Veni Vidi da Vinci*. She is also the co-producer of this film.

In the background – a part of the monumental canvas *Drive* by the artist Oksana Mas. Oksana Mas will lead the events for women artists, which will take place in Locarno in 2020. Photo credit: David Cuciz.



Leonardo. On 18–23, the Crivelli House where Leonardo's Belle Ferronniere spent the last years of her life (currently this wonderful portrait, painted by Leonardo da Vinci, is residing at Abou Dhabi Louvre (UAE), although during the year of Leonardo this charming lady had returned to the Louvre in Paris and was visited by nearly half a million of admirers), will host a live portrait painting marathon by the Bulgarian artist, who will produce canvases, related to the life and works of Leonardo da Vinci.

The year, dedicated to **Leonardo da Vinci**, was marked by a few new projects with Peter Greenaway. The end of summer saw the conclusion of the long feature film *Walking to Paris*, which tells the story of the life and works of the early 20th c. Romanian and French sculptor Constantin Brancusi. This film will be featured at the Cannes Film Festival next May. Before that, in April, Greenaway is planning to organise an exhibition of drawings at the Lithuanian capital of Vilnius. According to plan, the exceptional chairs, designed by Greenaway, inspired by Da Vinci's *The Last Supper*, should be produced in Lithuania as well.

The year of Leonardo da Vinci brought new creative impulses to creators of various fields. Professors Carlo Pedretti and Pietro Marani, the major experts of Da Vinci's life and works, who wrote the prologue and several other texts for *Leonardo in Locarno*, written by Professor Marino Vigano in 2009, are currently gathering material for a new book, which will feature their latest studies and discoveries on Leonardo da Vinci's military projects.

Professor Vigano is also an author of a 2 volume encyclopaedia *Italian Architects and Military Engineers in the 15th–18th c.: from the Atlantics to the Baltics (Architetti e ingegneri militari italiani all'estero dal XV al XVIII secolo: dall'Atlantico al Baltico)*. The encyclopaedia introduces the architects of Ticino, who worked on Vilnius Cathedral and the Palace of the Grand Dukes.

Studying the life and works of the colourful and rather controversial artist Leonardo da Vinci, Greenaway took a look at him from a director's perspective. He is making a 90-minute feature film on Leonardo between 1499 and 1507, when the Tuscan genius abandoned painting and was determined to serve the muse of war.

With the director's permission, we offer our readers the synopsis of the future film.

Reading the script, which takes back to the late 15th and early 16th c., makes you realise that some things nearly haven't changed in this world. The aim to create a better world not for everyone, but for a certain group of interests prevails and, unfortunately, begins with a weapon in hand. ■





# 现代艺术家从莱昂纳多·达·芬奇 诞辰周年中汲取灵感

Jolė JŪRAITĖ

今年，世界纪念伟大的天才达芬奇  
(Leonardo da Vinci) 诞辰500周年。

尽管不屈不挠的艺术、科学和军事策略创造者走遍地球已有半个世纪，但他的躁动不安的精神在现代艺术家的工作室中同样蓬勃发展和充满激情，激发了他们对天才的崭新面貌工作，研究它们，诠释它们并力求精巧完美。

这位艺术家被命运和对生活的热情折磨，离开了自己的足迹，来到了瑞士洛迦诺市 (Locarno)，他在那里设计了防御性的小房子，目前拥有 il Rivellino Leonardo da Vinci 画廊，该画廊由 Arminio 和 Paolo Sciolli 兄弟拥有。不断涌入这种艺术炉膛的创意之火，以各种形状和形式散发出世界。

## 5月1-2日

(5月2日是列奥纳多·达·芬奇逝世的日子)，里维利诺画廊开始了一系列活动，献给天才，各国艺术家参加了该活动。在现场绘画会议上，来自保加利亚的 Doncho Dochev 创作了有关莱昂纳多·达·芬奇生平的大型油画，意大利裔美国画家 Alberto di Fabio, Luca Ferrario, 著名建筑师 Mario Botta 的摄影师以及立陶宛艺术家 Irma Leščinskaitė 和 Zita Tallat-Kelpšaitė 也介绍了他们的作品。维也纳大学的瑞士音乐学博士彼得·比安奇 (Pietro Bianchi) 博士根据莱昂纳多·达·芬奇 (Leonardo da Vinci) 的绘画，使用一种古老的乐器演奏了音乐，这是他自己制作的一种手风琴。展览结束后，艺术品收藏家购买了 Irma Leščinskaitė, Doncho Donchev 和 Zita Tallat-Kelpšaitė 的作品。

## 6月

il Rivellino 画廊举办了一场活动，向世博会艺术家 Ottavio Mangiarini 为意大利高山军团设计了瑞士军刀套件，以纪念 Leonardo da Vinci。

## 7月

彼得·格林纳威 (Peter Greenaway) 进行了10分钟的表演，讲述了米兰圣玛利亚修道院 (Santa Maria delle Grazie) 最后的晚餐的制作故事。格林纳威 (Greenaway) 正在阅读文字，而作曲家阿克托蒂 (Architorti) 在五重奏演奏音乐。



## 8月

在洛迦诺电影节期间，画廊举办了由中国画家王一刚为莱昂纳多举办的展览，并举办了各种会议和现场绘画表演。Sandra von Rubenwill 在 il Rivellino 画廊的墙上介绍了她的书法作品 Kabalah。汝拉州公民 Oksana Mazourik 预计与瑞士电影委员会拍摄电影《在瑞士的时光》，其前两章分别以洛迦诺的 Visconti-Sforza 城堡和 Verzasca 大坝为背景，影片以 Golden Eye James Bond 系列拍摄。

## 9月7日

洛迦诺的新电影院 Palacinema 放映了由英国著名导演、作家和艺术家彼得·格林纳威 (Peter Greenaway) 制作的关于莱昂纳多·达·芬奇或他的创作灵感的各种实验电影。瑞士国家主管部门参加了该活动。该活动由瑞士国家电视网进行了详细介绍。

## 10月和11月

il Rivellino 接待了来自美国的艺术家 Nicole Patrick。

## 2019年12月

列昂纳多·达·芬奇诞辰将在 Doncho Donchev 关于列昂纳多的展览闭幕时结束。在18-23，莱昂纳多的贝儿·费隆涅尔 (Belle Ferronniere) 度过了她生命的最后几年的克里夫里宫 (目前，这张由莱昂纳多·达·芬奇 (Leonardo da Vinci) 绘制的精美肖像存放在阿布扎比·罗浮宫 (UAE))，尽管莱昂纳多的这位迷人的女士在这一年已返回巴黎的卢浮宫，受到近半百万的崇拜者的拜访。保加利亚艺术家将举办一场现场马拉松肖像画马拉松比赛，保加利亚艺术家将创作与莱昂纳多·达·芬奇的生活和作品有关的画布。





### 封面

封面照片：电视主持人，发明家和制片人 Oksana Mazourik，由马力诺·维加诺 (Marino Viganò) 在洛迦诺 (Lecarno) 拿着莱昂纳多 (Leonardo) 站在画家唐乔·唐切夫 (Doncho Donchev) 画的达芬奇

(Leonardo da Vinci) 肖像前。Oksana Mazourik 将在 Peter Greenaway 的《Veni Vidi da Vinci》中扮演 Lucrezia Borgia 的角色。她也是这部电影的联合制片人。在背景中—艺术家 Oksana Mas 创作的具有纪念意义的画布 Drive 的一部分。Oksana Mas 将主持女性艺术家的活动，该活动将于2020年在洛迦诺举行。

图片来源：David Cuciz。

### 献给达芬奇

#### (Leonardo da Vinci)

这一年，彼得·格林纳威 (Peter Greenaway) 开展了一些新项目。夏末，长片《步行到巴黎》的结局讲述了20世纪初的生活和作品。罗马尼亚和法国雕塑家康斯坦丁·布朗库西。这部电影将于明年5月在戛纳电影节上放映。在此之前，Greenaway 计划在4月在立陶宛首都维尔纽斯举办一次绘画展览。可以预期，由达纳西 (Da Vinci) 的《最后的晚餐》(Last Supper) 启发，由 Greenaway 设计的特殊椅子也将在立陶宛生产。

达芬奇 (Leonardo da Vinci) 这一年给各个领域的创作者带来了新的创作动力。达芬奇生平和作品的主要专家卡洛·佩德雷蒂 (Carlo Pedretti) 和彼得·马拉尼 (Pietro Marani) 教授，为马力诺·维加诺 (Marino Viganò) 教授于2009年为《洛迦诺的莱昂纳多》写了序言和其他几本书，目前正在收集一本新书的内容，该书将展现他们对达芬奇军事项目的最新研究和发现。

维加诺教授还是15世纪至18世纪两卷百科全书的意大利建筑师和军事工程师的著作

作者：从大西洋到波罗的海 (Architetti e ingegneri militari italiani all'estero dal XV al XVIII secolo: dall'Atlantico al Baltico)。百科全书介绍了提契诺州的建筑师，他们曾在维尔纽斯大教堂和大公爵宫工作。

通过研究色彩缤纷且颇具争议的艺术达芬奇 (Leonardo da Vinci) 的生活和作品，格林威 (Greenaway) 从导演的角度对其进行了研究。1499至1507年

间，托斯卡纳天才抛弃绘画，并决心为战争服务时，他在莱昂纳多 (Leonardo) 上创作了90分钟的故事片。

在导演的允许下，我们为读者提供了未来电影的简介。

阅读该脚本可以追溯到15世纪末和16世纪初，使您意识到世界上有些事情几乎没有改变。为所有人和所有人的利益创造更美好的世界的目标占上风，但不幸的是，它始于掌握武器。 ■







# VENI, VIDI, DA VINCI

Peter GREENAWAY

**A surprise – da Vinci is regarded as the optimistic, pacific, reflective, jubilant celebrator of Mankind in the Arts and Sciences. For eight years – 1499 to 1507 – perhaps he indeed was not. A dark heavy cloud passed over his celebratory genius. In that time he could be considered to be a war mongering mercenary, paid generous salaries and given excessive patronage devising and inventing and manufacturing instruments and machineries of war and destruction. His motivations could be based on personal ideas of revenge and a dissatisfaction with his own talents and abilities, and an angry aversion to the unlimited violence around him in Italy in the late fourteen hundreds and early fifteen hundreds.**

**This is how it happened – structured on a succession of eight elaborate High Renaissance and Mannerist and early Baroque set-pieces, sections or ‘scenes’.**

## TABLEAU ONE

On 8 October 1498, Cesare Borgia took the French King Louis XII, to see the painting of *The Last Supper* by Leonardo da Vinci in the refectory of the convent of Santa Maria Del Grazia in Milan. The French King in the process of subjugating Italy and already master of Milan, and Cesare Borgia, the son of the Italian Pope Alexander VI, were both mightily impressed by what they saw. The refectory as a dining place for monks is already in use. Monks are eating – being served by novices carrying in hot food from the kitchens from behind the painted wall. A monk reads from the New Testament.

Traditionally Italian convent refectories have an image of the crucifixion somewhere on its walls as a reminder of what happens so soon after the Last Supper – three days later in fact – there is a version here painted by Montorfano. The Last Supper happens on Maundy Thursday, the arrest in the garden on Thursday night, the appearance and washing of hands of Pontius Pilate – on Friday morning, the scourging, crucifixion and death on the cross – Friday afternoon, the resurrection – Easter Sunday.

The scaffolding and apparatus materials of the painting plus table and desks covered by da Vinci's notebooks are apparent, as also a truckle canopied bed for da Vinci's overnight sleeping.

The very aggressively ambitious Cesare Borgia, named by his father after Julius Caesar no less, had heard of da Vinci's reputation as a maker of flying-machines, cannon, explosives, castles, ramparts and military architecture, impulsively offered Leonardo on the spot a contract to be his master military enabler. Cesare Borgia with his father Alexander are determined to essentially create a new country out of the papal states, a secular territory in the Romagna to set a balance against the hegemonies of Florence, Venice and Milan.

A pensive da Vinci, holding a paint-laden brush in front of what looks like to us a finished painting, was dissatisfied with his effort, three years in the making, that told the New Testament narrative of the four evangelical gospels, Matthew, Mark, Luke and John, of Christ revealing that one among them was about to betray him to the authorities and offering himself as a sacrifice to save mankind – the

breaking of bread and the drinking of wine symbolic of Christ's body and blood and indicative of the mystery of transubstantiation.

Louis XII, there and then wanted to remove the painting – a water-based effort on dry plaster, and not a fresco, at once to Paris – an impossibility. The three men turned over the pages of a da Vinci notebook of endless drawings of military furniture. The offer of a contract of employability by Cesare was enthusiastically renewed. Da Vinci is not so very interested – he wants to return to Florence and has been offered similar propositions from Naples.

## TABLEAU TWO

Hearing a riotous drunken rout of French soldiers, Da Vinci enters his Milanese studio – the Corte Vecchio – where his huge clay equestrian model of Francesco Sforza, the largest equestrian sculpture ever considered, is being used for target-practice by 25 soldiers with arrows and lances. The clay model disintegrates. Da Vinci is furious. His anger is the subject of derision and laughter and da Vinci is bated and insulted by the soldiers and chased by the Swiss and French mercenaries from the studio which they set alight. Cesare and Louis XII are summoned – both unified in friendship and in a genuine appreciation of da Vinci's genius and are abjectly apologetic at the French ignorant barbarism. In a show of sympathy, Louis XII hangs eight of the soldiers, their corpses soon dangle from the rafters and throws five more into the fire. He jails the remainder. Cesare generously increases the terms of da Vinci's commission.

## TABLEAU THREE

Da Vinci sleeps on a canopied truckle bed in the Santa Maria delle Gracia refectory with Salai, (Gian Giacomo Caprotti) with da Vinci from 1490 to 1518 – he is 18 when *The Last Supper* is painted – ostensibly his long time assistant, and almost certainly his lover – having met da Vinci when he was ten. He is still a familiar bed-partner, but also essentially fulfilling the role of a factotum looking after his possessions, his money and effects and organizing his private affairs and communications, meals and laundry – and is appreciated with great affection.

Da Vinci is awakened in the moonlight coming in through a small window high up on the wall to the left of the painting ... by the sound of sections of plaster flaking off the painted wall. Salai and Leonardo inspect the damage. Salai sweeps up the pieces with a broom. Da Vinci has experimentally used mixed media, gypsum, turpentine, linseed oil, paraffin – trying to emulate the Flemish oil painters from the north to increase the subtlety, shine and glow of the painting – materials that do not mix well with water-based colours on plaster. Da Vinci, standing in pools of moonlight is distraught. Salai lights torches. The painting looms magisterially in the mixed moving light of the torches and the moon. The figures appear to move and talk. We hear their conversation. This effect in sight and sound is created with actors.

## TABLEAU FOUR

A deputation from Cesare arrives in the Last Supper Refectory where da Vinci's assistants are unsuccessfully trying to patch up the painting and da Vinci is eating at the long refectory tables with church dignitaries, who want to discuss further church commissions. Among these churchmen are spies for the Orsini and Colonna rivals to the Borgias, who are bent on the Borgia destruction and the return of the papacy to truly Italian control. The deputation includes Machiavelli from Florence, who is in the process of researching material for his major writing of *The Prince* – a statement on power management which is closely modelled on the figure and character of Cesare, and is brutally honest about the truths of political organization and influence – a brutal honesty which is taken by some to be extremely cynical. Machiavelli presents an argument to da Vinci that just as da Vinci is a 'new man' bent on scientific research and modern practicalities that anticipates empiricism and are anti-superstition and antagonistic to the Spanish newly-invented Inquisition, so Cesare has the same ambitions as a statesman of affairs wanting the new hegemony of the secular papal states to be run on modern rules and management.

Machiavelli presents da Vinci with an elaborate document drawn up by Cesare – a permit which states that da Vinci is to be given every facility to help him explore the territories of the





papal conquests for military strategy, and that no-one is to hinder or distract him. Anyone who prevents da Vinci's curiosity will be dealt with severely. Cesare wants da Vinci to help him create and facilitate a modern state run on modern ideas. Da Vinci becomes convinced that Cesare is a Renaissance thinker like himself.

And a recently disillusioned da Vinci – angry and disappointed at the destruction of his Sforza statue and the unsuccessful finish of *The Last Supper*, becomes convinced that new methods of statesmanship in a new world are needed and he declares he is finished with art and its poetics and – he will – in this dark violent post-medieval age – from now on only deal with science invested with the new Humanism and the exploration of the new sciences – anatomy, geology, mineralogy etc. – and with the ruthlessness that Cesare is associated with – be obliged to go forward to create order and everlasting peace even if that might mean a science of destruction to clear the way to a modern state. He will become a scientist in the arms race to create the war machinery to assist the Borgias to create their ideal state.

The arguments go back and forth between Machiavelli, da Vinci and the conservative church dignitaries. It is the year 1500 – only 15 years before the advent of Luther, Protestantism, and the inferences of a new order of Church and State. Though it is far in the future, a united Italy through the power of the new papal states as a major power is debated – two foreign powers – the Spanish in the form of the Borgias and the French in the position of the occupying forces of Louis XII who now govern Milan – are a warning suggestion of Italy's possible collapse

and destruction unless something significant is accomplished. There are even intimations of far in the future Mussolini Fascism, though none of these ideas are spoken of in any obvious teleological way.

#### TABLEAU FIVE

With Borgia assistance - money and manpower is provided for the setting up of a new arms race, prime among such is the building of an iron foundry to make the new war machines.

Da Vinci is in charge. He makes plans in many places – one of those places could be the Rivellino Building in Lorcarno. His prolific genius is unleashed in a new direction. Drawings, plans, sketches, manufacturing proposals are investigated, experimented with, tested. Experiments fail and are renewed. Soldiers and labourers become guinea-pigs in the experimental processes and are destroyed and wounded. Da Vinci sees what he has unleashed. A new manufacturing age is intimated that anticipates the Industrial Revolution. Castles are planned, siege engines tried out. Gunpowder refined and manufactured in abundance. Gunpowder can be dangerous to its users – there are accidents with fatalities. Building of ramparts, walls and fortifications starts in earnest. Now with hindsight the modern age is anticipated. Machiavelli, da Vinci, Cesare Borgia are the men of the New Age. The renaissance has new practical bite. Humanist knowledge travels from the scholars to the practical men. Italy has been warned. Soon Mediterranean power will shift away from Italy and move North to the Atlantic coast to Flanders and the Netherlands. The New World discovered by Columbus is beckoning. Da Vinci is instrumental in all

this. We claim great things through da Vinci – it is certainly in retrospect not all those things are good.

#### TABLEAU SIX

There is much testing in small battles, in skirmishes, ambushes, in sieges, in mining castle walls with resulting loss of life. It is all expensive.

There are discussions with Cesare and Cesare's father Alexander and with da Vinci in magnificent papal rooms in the Vatican – small men in big rooms – the need for new financing is imperative. The recently conquered towns and territories need to be taxed and da Vinci's ingenuity in surveying and cartography is applied. Canals are dug, swamps drained. One of the new towns captured is the rich town of Imola. Its wealthy citizens need to be squeezed for money. Da Vinci creates new surveying machineries – prime among them a odometer based upon a wheelbarrow without a barrow that can accurately with a measured wheel – assess street and house measurements. That da Vinci Imola map which we have is amazingly accurate and was put in use immediately. A scene of da Vinci's men walking the streets of Imola with their measuring instruments being attacked by Imola citizen bands.

The Imola citizens were angered to be separated from their wealth that was turned into gunpowder and destruction – their objections were attacked by Cesare's brutal mercenary lieutenant, the Venetian-born but Spanish-speaking Micheletto Corella, who created fear with cruelty and sadism, brooking no interference. Da Vinci's inventions – when meticulously operated – sow ultimate discord.

The Imola citizens kidnap Salai,

knowing him to be da Vinci's protected assistant. Salai is sexually tortured with da Vinci being mocked for his homosexual affections. Corella rescues Salai and before handing him over to da Vinci, takes a sexual advantage in public before his soldiers. Corella's ignominy is reported and in honour of da Vinci – Cesare has him sadistically executed.

#### TABLEAU SEVEN

In a Milanese mortuary of the dead – an elaborate canvas marquee in open fields – those who have been killed and wounded in battle – often via da Vinci's military machinery, Leonardo takes the opportunity to pursue anatomical investigations. He has an idea that the human soul might have a physical presence – a part of the brain, the spleen, part of a kidney or lodged in a part of the vertical spine, or hidden in a lymph vessel. If he can find it, he may be able to seek to find a way to eradicate evil. He tends the wounded Salai. His inability to find the physical human soul makes him melancholy. Science investigation can be as empty as the pursuit of Art.

#### TABLEAU EIGHT

In the Vatican, Alexander VI and Cesare catch malaria from the mosquitoes – in the Vatican latrine / bathhouses – though poison is suspected. Cesare is immersed in an aquarium of ice by doctors and survives, Alexander dies on 18 August 1503. Cesare's power immediately collapses and the new pope, Julius II, who will commission Michelangelo to paint the Sistine Chapel, revengefully seeks out Cesare who goes back to Spain and a papal-arranged imprisonment. He is allowed to escape from prison and in a problematic alliance with Naples, wildly gets separated from his soldiers in a ravine and is savagely slaughtered though his assailants do not know who he is. He is stripped for the sake of his expensive armour. His naked corpse of 25 stab wounds and evidence of the ravages of tertiary syphilis, is abandoned in a torrential rainstorm on a wild ravine hillside. His namesake Julius Caesar was assassinated by the same number of stab wounds in the Roman Forum in 44 BC. Christ, Alexander the Great and Cesare Borgia were all aged 33 at death.

Cesare's miserable unheroic death ends the ambition to make a new papal country (though Julius II will continue to pursue the ambition). It brings da Vinci to his senses.

#### IN FLORENCE DA VINCI RESUMES PAINTING.



# 韦尼·维迪·达·芬奇

Peter GREENAWAY

一份惊喜——达芬奇被认为是人类在艺术和科学领域乐观、和平、反省、欣喜的名人，在1499年至1507年这八年来——也许他确实不是。一朵乌云笼罩了他庆祝的天才。在那个时候，他可以被认为是一名战争商人，雇佣军，被支付以丰厚的薪水，并给予过多的赞助来设计、发明和制造战争与破坏工具以及机械。他的动机可能是基于个人的报复思想，以及对自己才能和能力的不足，以及对周围无限暴力的愤怒厌恶。他于1400年底和1500年初期在意大利。

事情就是这样发生的——在八个精心制作的高级文艺复兴时期和风俗习惯以及早期的巴洛克式装置，部分或“场景”的基础上构造而成。

## 桌面一

1498年10月8日，切萨雷·波吉亚（Cesare Borgia）带领法国国王路易十二，

参观了莱昂纳多·达·芬奇在米兰玛丽亚（Maria Del Grazia）圣女修道院食堂里创作的《最后的晚餐》。法国国王正在征服意大利并且已经是米兰的主人，而意大利教皇亚历山大六世的儿子塞萨里·波吉亚（Cesare Borgia）都对他们所看到的一切印象深刻。食堂是僧侣的就餐场所。僧侣正在吃东西——新手正在从粉刷过的墙壁后面的厨房里带走热食。一位和尚在读《新约》。

传统上，意大利女修道院食堂的墙壁上有被钉十字架的图像，以提醒人们在《最后的晚餐》之后不久（实际上是三天后）发生的事情，蒙托法诺在这里画了一个版本。他的最后一次晚餐发生在圣周四，星期四晚上在花园里被捕—周五上午，庞蒂乌斯·彼拉多（Pontius Pilate）出现并洗手，冲洗，钉十字架和死亡—星期五下午，复活—复活节。这幅画的脚手架和仪器材料以及达·芬奇的笔记本覆盖的。

雄心勃勃的塞萨尔·博吉亚（Cesare Borgia），他的父亲以尤利乌斯·凯撒（Julius Caesar）的名字命名，不少人听说过达芬奇（Da Vinci）作为飞行器、加农炮、炸药、城堡、城墙和军事建筑制造商的声誉，冲动地向莱昂纳多提供了一份合同，成为他的主要军事推动者。切萨雷·波吉亚（Cesare Borgia）桌子和书桌都显而易见，还有达·芬奇过夜的带脚步篷的床。和他的父亲亚历山大（Alexander）决心从罗马教皇制国家中创建一个新国家，这是罗马涅的世俗领地，以平衡佛罗伦萨、威尼斯和米兰的霸权。

一个沉思的达芬奇，拿着油漆刷在我们看来像是一幅成品画的前面，对他三年的努力不满意，他对新约圣经叙述了四福音书马太福音，马可福音基督的路加福音和约翰福音揭示了他们之中的一个人即将向当局出卖他，

并为拯救人类做出了自己的牺牲——面包的破烂和酒的饮用，象征着基督的身体和血液，并表明了奥秘怀疑论。

路易十二在那儿然后想删除这幅画，这是不可能的，因为这是一次对干灰泥的水基工作，而不是壁画，立刻到了巴黎。这三个人把一本无休止的军事家具图纸放在达芬奇笔记本上。切萨雷（Cesare）热情更新了由切萨雷（Cesare）提供的就业合同。达芬奇不是很感兴趣——他想回到佛罗伦萨，那不勒斯也提出了类似的建议。

## 桌面二

达芬奇听到法国士兵的暴乱暴饮暴食之后，进入他的米兰工作室——科尔特维奇奥（Corte Vecchio），在那里他有史以来最大的马术雕塑弗朗切斯科·斯福尔扎（Francesco Sforza）巨大的黏土马术模型被25名带有箭头和长矛的士兵用于目标练习。黏土模型崩解。达芬奇很生气。他的愤怒是嘲笑和嘲笑的主题，达芬奇遭到士兵的殴打和侮辱，并被摧毁工作室的瑞士和法国雇佣军追赶。塞萨尔（Cesare）和路易XII（Louis XII）被召唤了——友谊将他们连接起来，他们对达·芬奇的天才表示真正的赞赏，并对法国无知的野蛮行径表示歉意。为了表示同情，路易十二将八名士兵吊死，他们的尸体很快从椽子上晃来晃去，再向火中投掷五名士兵，并把其余的人关押了。切萨雷慷慨地增加了达芬奇的委任条件。

## 桌面三

达芬奇从1490年至1518年与萨莱（Santa Maria delle Gracia）达芬奇一起睡在圣玛丽亚修道院食堂里的棚顶卡床上。当他创作最后《最后的晚餐》时，他才18岁——表面上是他的长期助手，几乎可以肯定是他的爱人——十岁时见过达芬

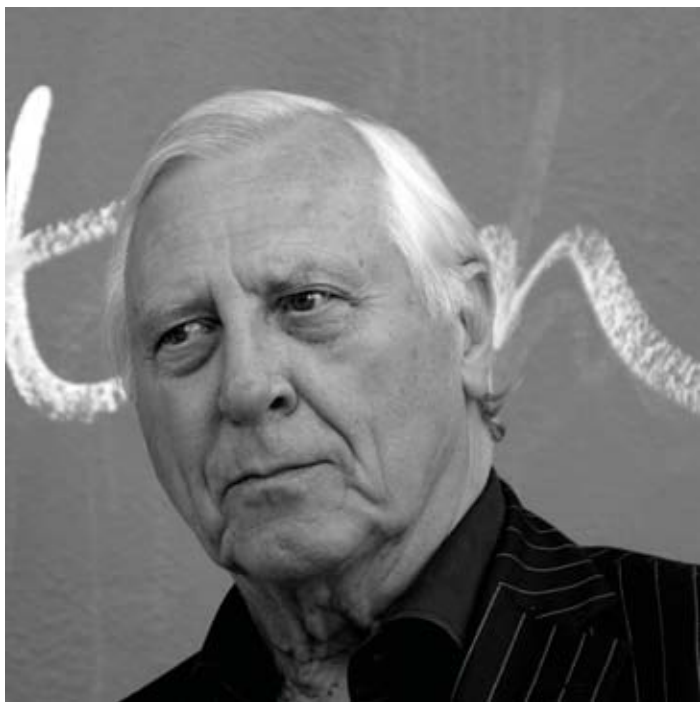
奇。他仍然是一个熟悉的卧床伴侣，但在本质上还履行着组织职务的职责，照顾他的财产、金钱和财物，并组织他的私人事务和通讯、饮食和洗衣服——并受到极大的感激。

达芬奇在月光下醒来，透过头一堵高的小窗子进入墙壁，墙壁上方是一堵墙，……是从墙面剥落的灰泥发出的声音。萨莱和莱昂纳多检查损坏情况。萨莱用扫帚将碎片扫干净。达芬奇实验性地使用了混合介质、石膏、松节油、亚麻子油、石蜡——试图模仿北方的佛兰德油画家，以增加绘画的微妙和光泽——这种材料不能与水性颜料很好地混合在石膏上。站在月光下的达芬奇心烦意乱。萨莱点燃火把。这幅画在火炬和月球的混合移动灯光下显得雄伟壮观。这些人物似乎在移动和交谈。我们听到了他们的谈话。这种视觉和声音效果是由演员创建的。

## 桌面四

切萨雷（Cesare）的代表抵达最后的晚餐餐厅，达芬奇的助手们未能成功地修补这幅画，达芬奇正在长长的餐厅餐桌上与教会要人共进晚餐，他们想讨论进一步的教会事务。这些教派中有奥西尼（Orsini）和科隆纳（Colonna）的间谍，他们是博吉亚人（Borgias）的竞争对手，他们一心一意破坏博吉亚（Borgia）以及罗马教皇重新回到意大利的真正控制之下。代表包括来自佛罗伦萨的马基雅维利（Machiavelli），他正在研究其主要著作《王子》（Prince）的材料——一份关于权力管理的声明，该声明以塞萨尔（Cesare）的身材和性格为原型，对政治组织和影响力——一种残酷的诚实，有些人非常愤世嫉俗。马基雅维利向达芬奇提出了一个论点，正如达芬奇是一个致力于科学研究和现代实践的“新人”一样，他期待经验主义，并且是反迷信的，并且与西班牙新发明的





宗教裁判所对立，所以切萨雷也有同样的抱负。作为事务政治家，希望世俗教皇制国家的新霸权能在现代规则和管理下运行。

马基雅维利 (Machiavelli) 向塞西尔 (Cesare) 提交了达芬奇 (Da Vinci) 一份精心制作的文件—许可证，该文件规定，达芬奇 (Da Vinci) 将获得一切便利，以帮助他探索教皇征服军事战略的领域，而且没有人会阻碍或分散他的注意力。任何阻止达芬奇好奇心的人都会受到严厉对待。切萨雷希望达芬奇能够帮助他建立和促进以现代思想为基础的现代国家。达芬奇坚信切萨雷是像他一样的文艺复兴时期思想家。

达芬奇 (Da Vinci) 对幻灭他的斯福尔扎 (Sforza) 雕像和《最后的晚餐》(Last Supper) 的失败感到失望，他坚信在新世界中需要新的政治家方法，他宣布自己已经掌握了艺术及其诗意从现在开始，他将在这个黑暗暴力的中世纪后时代，只处理投入新的人文主义和探索新科学的学科——解剖学、地质学、矿物学等——以及切萨雷 (Cesare) 的残酷无情——必须继续创造秩序并实现持久和平，即使那可能意味着破坏科学以扫清通往现代国家的道路。他将成为军备竞赛的科学家，以创造战争机器来协助 Borgias 建立理想状态。

争论在马基雅维利、达芬奇和保守派教会贵宾之间来回。这是公元1500年，距路德新教会和国家新秩序的推论还不到15年。尽管在不久的将来，但人们仍在辩论通过新的罗马教皇国作为一个主要大国的统一意大利——两个外国大国——以 Borgias 形式的西班牙和以路易斯占领军位置的法国现在统治米兰的十二世是一个警告性暗示，除非有重大成就，否则意大利可能会崩溃和毁灭。墨索里尼法西斯主义在未来甚至还有暗示，尽管这些想法都没有以任何明显的目的论方式被提及。

#### 桌面五

在 Borgia 的帮助下——为建立新的军备竞赛提供了资金和人力，其中最主要的是建造铁铸造厂以制造新的战争机器。

达芬奇负责。他在很多地方都制定了计划，其中之一就是洛迦诺的里维利诺大厦。他多产的天才朝着新的方向发展。对图纸、平面图、草图、制造方案进行调查、试验和测试。实验失败并被更新。士兵和劳动者在实验过程中成为豚鼠，并遭到破坏和受伤。达芬奇看到了自己释放的一切。即将迎来工业革命的新制造时代到来。城堡是有计划的，攻城引擎已经试用。火药大量精制而成。火药对其使用者可能是危

险的——发生致命事故。认真开始建造城墙和防御工事。现在事后看来，现代时代已经来临。马基雅维利 (Machiavelli)、达芬奇 (Da Vinci) 和塞萨尔·博吉亚 (Cesare Borgia) 是新时代的男人。文艺复兴具有新的实用价值。人文主义知识从学者传播到实践者。意大利已被警告。很快，地中海的力量将从意大利转移到北，再向大西洋海岸转移到法兰德斯和荷兰。哥伦布发现的新世界正在招手。达芬奇在所有这一切中发挥了作用。我们通过达芬奇 (Da Vinci) 声称拥有伟大的事物——回顾过去，并非所有事物都是好的。

#### 桌面六

在小规模战斗，小规模冲突、伏击、围困，在城堡城墙开采中进行了大量测试，从而导致人员丧生。这一切都很昂贵。

在梵蒂冈宏伟的教皇室中与切萨雷和切萨雷的父亲亚历山大以及达芬奇进行了讨论，在大房间中有小矮人，迫切需要新的融资。新近征服的城镇和地区需要征税，并应用达芬奇在测量和制图方面的独创性。挖出运河，排干沼泽。被捕的新市镇之一是富裕的伊莫拉镇。其富裕的公民需要被压榨。达芬奇 (Da Vinci) 创建了新的测量机器——其中包括基于独轮车的手轮机，它设有可以通过测量的车轮准确地投放的手推车——评估街道和房屋的测量结果。我们拥有的达芬奇·伊莫拉地图非常准确，可以立即使用。达芬奇士兵走过伊莫拉街头的场面，他们的测量仪器受到伊莫拉公民乐队的袭击。

伊莫拉公民很生气，将自己与变成火药和破坏的财富分离开来——他们的反对遭到切萨雷残酷的雇佣军中尉的攻击，中尉是出生于威尼斯，但会说西班牙语的米拉莱托·科雷拉 (Micheletto Corella)——残忍和虐待狂制造恐惧，没完没了地干扰。达芬奇的发明——经过精心操作——播下了最终的不和谐。

伊莫拉 (Imola) 公民绑架了萨莱 (Salai)，因为他知道他是达芬奇的受保护助手。萨莱遭受性虐待从而使达·芬奇因同性恋而被嘲弄。科雷拉 (Corella)

营救了萨莱 (Salai)，然后在将他交给达芬奇 (da Vinci) 之前在他的士兵们面前公开性骚扰了他。科雷拉 (Corella) 的公然侮辱被报道，为维护达芬奇 (Da Vinci) 的名誉，切萨雷 (Cesare) 用虐待方式处理了他。

#### 桌面七

在米兰死者的葬场——一个在野外精心制作的帆布帐篷——在战斗中丧生和受伤的人——通常是通过达芬奇的军事机器，莱昂纳多借此机会进行解剖学调查。他的想法是，人的灵魂可能存在于身体中——脑的一部分、脾脏、肾脏的一部分或藏在垂直脊柱的一部分中，或藏在淋巴管中。如果他能找到它，他也许能够寻找到消灭邪恶的方法。他抚养受伤的萨莱。他无法找到人的肉体灵魂使他忧郁。科学调查可以像对艺术的追求一样空洞。

#### 桌面八

在梵蒂冈，亚历山大六世和塞萨雷从梵蒂冈厕所/浴室的蚊子中捕获疟疾，尽管怀疑有毒。切萨雷被医生浸入冰缸中并存活下来，亚历山大于1503年8月18日去世。切萨雷的权力立即瓦解，新任教皇朱利叶斯二世委托米开朗基罗为西斯廷教堂粉刷，复仇地寻找切萨雷人，他将其归还给西班牙和罗马教皇安排的监禁。他被允许从监狱中逃脱，并与那不勒斯结成一个有问题的联盟，在山沟中与他士兵们疯狂地分开，尽管他的袭击者不知道他是谁，但遭到了野蛮的屠杀。由于他的昂贵盔甲，他被脱了衣服。他那具25个刺伤的裸露尸体和三级梅毒的evidence 窃证据，被荒野的山坡上的暴雨所抛弃。他的同名朱利叶斯·凯撒 (Julius Caesar) 在公元前44年的罗马论坛 (Roman Forum) 被同样数量的刺伤暗杀。基督，亚历山大大帝和切萨雷·波吉亚 (Cesare Borgia) 享年33岁。

切萨雷不幸的非英雄死亡使建立新教皇国的野心终结了 (尽管朱利叶斯二世将继续追求这一野心)。它使达芬奇感动。达·芬奇在佛罗伦萨恢复绘画。 ■





# СТЕНА

Полное совпадение: за «Слово издателя» для последнего номера журнала этого года я села 9 ноября.

День падения Берлинской стены и окончания холодной войны, с которого прошло 30 лет. Этот юбилей мир отмечал, восстанавливая в памяти все подробности великого перелома, вспоминая погибших и оставшихся в живых героев, более чем пять десятилетий неумоимо пытавшихся одолеть монстра холодной войны. Монстра, разделившего город и мир на Восток и Запад, разлучившего семьи, нацию, культуру и мечты. Пресса в этот день пестрила рассказами очевидцев о падении Берлинской стены.

Я поддалась общему настроению и, еще точно не зная, какая идея сформирует мой текст, на чистом листе написала: «Стена».

Я видела ее до падения. Мы ездили на экскурсию в сопровождении бдительных гидов. В то время поездка из Литвы даже в Восточную Германию была большим событием.

Однако я тогда уже побывала в Восточной и Западной Германии, в Испании, Финляндии, Франции и даже в Мавритании. Точнее, в портах этих стран. Туда я добиралась на торговых и рыболовных судах. Как журналистку, пишушую на морские темы, создававшую радио- и телепередачи, меня посылали знакомиться с рабочими буднями моряков и рассказывать об этом читателям, слушателям и зрителям. Согласно установленному в те времена порядку, выйти в море мог только субъект, имеющий паспорт моряка. В моем значились специальности и буфетчицы, и второго штурмана.

Моряки бывшего Советского Союза всех рангов, кроме капитана, в зарубежных странах не могли ходить по одному, а должны были неразлучно передвигаться по трое. В тройку обязательно включался человек, лояльный к КГБ, который, скорее всего, информировал гэбистов о коллегах. Таким образом власти старались контролировать прогулки, поведение моряков, и главное – уберечься от попыток сбежать из социалистического лагеря. Я была предупреждена, чтобы даже не думала об этом. После того как одна журналистка каким-то образом сумела оторваться от тройки и попросить политическое убежище в Канаде, надзор заметно усилился. Хотя однажды в Испании я улизнула и отправилась на прогулку в горы и получила за это как следует, я никогда не думала о побеге. Дома ждали сначала один ребенок, потом двое, а затем и трое детей, и никакой капиталистический рай не был ценнее их.

Это неоднократное физическое преодоление железного занавеса, шанса испытать которое, пожалуй, не было у многих моих соотечественников, сыграло важную роль – это разрушило возвышавшуюся в сознании стену, дало возможность для сравнения, знания, мечтаний и веры, что все еще может быть и по-другому.

«История учит нас, что ни одна стена, которая сдерживает людей и ограничивает свободу, не может быть столь высока, чтобы ее нельзя было разрушить», – сказала во время праздничных мероприятий неумоимый борец за единство Европы, канцлер Германии Ангела Меркель, выросшая в Восточном Берлине.

«То, что произошло той ночью, было проявлением решимости миллионов европейцев с Востока и Запада, реальным мгновени-

ем, когда была явственно видна изменяющаяся жизнь», – характеризует события 1989-го, подчеркнул председатель Европарламента Давид Сассоли.

Падение Берлинской стены и окончание холодной войны должны были в корне изменить мир. Люди надеялись, что по окончании холодной войны начнется эра мира. Однако эйфория и надежды оказались недолговечными, а видение эры всеобщего мира стало отдаляться.

Отмечая 30-летие падения Берлинской стены, мировые лидеры втыкали розы в щели бетонной стены, ставшей музейным экспонатом. Художественная и символическая картина.

Однако, оставляя розы в бетонной щели, сильные мира сего не могли долго изображать, будто они не видят, как за останками этих руин поднимаются новые стены между Востоком и Западом, между идеологиями и экономикой, между союзами и странами, между религиями и верой, между бизнесом и политикой, между роскошью и нищетой. Список можно продолжать до бесконечности.

«Этот мир нуждается в смелости Европы быть свободной, смелости 1989 года. Все это служит нам обязательством: завершить дело объединения Европы. Построить Европу, которая отвечала бы ценностям и мечтам тех, кто в 1989 году вышел на улицы во имя свободы и демократии. При этом ясно: успешно выдержать испытания в современном мире нам удастся, только если мы, европейцы, будем держаться сплоченно. Потому что с четырьмя главными мировыми вызовами – глобализацией, изменением климата, цифровизацией и миграцией – никто из нас не сможет справиться в одиночку», – читаю вдохновляюще страстные слова патриота Германии и Европы, министра иностранных дел Германии Хайко Мааса.

Затем – опять полное совпадение: раскрываю книгу своего ночного чтения – «21 урок для XXI века» Ювяля Ноя Харари. Вложенная закладка раскрывает страницу, и взгляд останавливается на строках, в которых израильский историк, профессор Еврейского университета в Иерусалиме утверждает: «...сегодня человечество столкнулось с тремя общими угрозами, которые делают абсурдными все национальные границы и которым можно противостоять только путем международного сотрудничества. <...> Общий враг – лучший стимул к формированию новой идентичности, а сегодня у человечества как минимум три таких врага: ядерная война, изменение климата и потенциально опасные технологии. Если, несмотря на эти общие угрозы, люди поставят на первое место национальные интересы, последствия будут гораздо хуже, чем в 1914 или 1939 году».

Три десятилетия назад, стоя у Берлинской стены в Восточной Германии, я знала, что находится за ней.

Там была Свобода.

Теперь, стоя перед невидимой стеной, за которой скрываются эти три врага, к сожалению, лишь смутно представляю, что произошло бы, если бы не люди, а они проломили ту стену...

Однако все еще непоколебимо верю в мудрость Человечества и его стремление, объединив умы, создавать лучшее будущее для всех.

Искренне ваша -

Зита Таллат-Кялпшайте,

издатель журнала JÛRA MOPE SEA с 1999 года





# SIENA

Visiškas sutapimas, kad šių metų paskutiniam žurnalo numeriui Leidėjos žodį rašyti sėdau lapkričio 9-ąją.

Berlyno sienos griuvimo ir Šaltojo karo pabaigos diena, nuo kurios praėjo 30 metų. Šį jubiliejų pasaulis šventė prisimindamas visas didžiojo persilaužimo dienos smulkmenas, minėdamas žuvusius ir gyvus likusius didvyrius, per daugiau nei penkis dešimtmečius nenuilstamai bandžiusius įveikti Šaltojo karo monstrą, padalinusį miestą bei pasaulį į Rytus ir Vakarus, išskyrusį šeimas, tautą, kultūrą ir svajones. Spauda mirgėte mirgėta, pasakojimais apie Berlyno sienos griuvimą.

Pasidaviau bendrai nuotakai ir, dar gerai nežinodama, kaip formuosiu šį savo tekstą, šviriame lange užrašiau žodį „siena“.

Mačiau ją prieš griūtį. Vykome su ekskursija, lydimi budrių gidų. Tuo metu kelionė iš Lietuvos net į Rytų Vokietiją buvo didelis įvykis.

Tačiau aš jau buvau apsilankiusi Rytų ir Vakarų Vokietijoje, Ispanijoje, Suomijoje, Prancūzijoje ir netgi Mauritanijoje. Tiksliau tų šalių jūrų uostuose. Nusigavau ten prekybos ir žvejybos laivais. Kaip jūrinėmis temomis rašiusi, radijo ir televizijos laidas kūrusi žurnalistė, buvau siunčiama susipažinti su jūrininkų darbo kasdienybe ir papasakoti apie tai skaitytojams, klausytojams bei žiūrovams. Pagal tuometinę tvarką į jūrą išplaukti galėjo tik jūreivio pasą turintis subjektas. Manajame buvo įrašytos ir bufetininkės, ir antrojo šturmano specialybės.

Visų rangų buvusios Sovietų Sąjungos jūrininkai, išskyrus kapitoną, užsienio šalyse negalėjo vaikščioti po vieną, privalėjo neatsiskirdami laikytis trise. Trijulėje būdavo KGB (tuometiniam saugumui) lojalus žmogus, kuris, tikriausiai, informuodavo apie kolegas. Taip stengtasi kontroliuoti jūrininkų pasivaikščiavimus, elgesį ir svarbiausia – apsaugoti nuo bandymų pabėgti iš socialistinio lagerio. Buvau perspėta, kad net negalvočiau apie tai. Po to, kai viena žurnalistė kažkokiu būdu sugebėjo atsiplėšti nuo trijulės ir pasiprašyti politinio prieglobsčio Kanadoje, priežiūra dar labiau sustiprėjo. Nors kartą Ispanijoje buvau pasprukusi ir viena išėjusi pasivaikščioti į kalnus bei smarkiai gavusi muštro, tikrai negalvojau apie pabėgimą. Namuose laukė pirma vienas, paskui du, paskui trys vaikai, ir joks kapitalistinis rojus už juos nebuvo vertingesnis.

Tas daugkartinis fizinis geležinės uždangos sienos kirtimas, kurio galbūt neturėjo galimybės patirti daugelis mano tėvynainių, atliko svarbų vaidmenį – jis sugriovė sąmonėje stūksančią sieną, atvėrė galimybę palyginimui, žinojimui, svajojimui ir tikėjimui, kad gali būti kitaip.

„Istorija mus moko, kad jokia siena, uždaranti žmones ir ribojanti laisvę, nėra pakankamai aukšta ir plati, kad jos nebūtų galima pralaužti“, – šventinių renginių metu sakė nenuilstanti kovotoja už Europos vienybę, Rytų Berlyne užaugusi Vokietijos kanclerė Angela Merkel.



„Tai, kas įvyko tą naktį, buvo milijono europiečių iš Rytų ir Vakarų ryžto išraiška, reali akimirka, kai akivaizdžiai buvo matomas greitai besikeičiantis gyvenimas“, – apibūdindamas 1989-ųjų įvykius, pabrėžia Europos Parlamento vadovas David Sassoli.

Berlyno sienos griuvimas ir Šaltojo karo pabaiga turėjo iš esmės pakeisti pasaulį. Žmonės tikėjosi, kad pasibaigus Šaltajam karui ateis taikos era. Tačiau euforija ir viltis pasirodė nepagrįsta, o visuotinės taikos eros vizija ėmė tolsti.

Minėdami Berlyno sienos griūtis 30-metį, pasaulio lyderiai smaigstė rožių žiedus į muziejiniu eksponatu tapusios betoninės sienos plyšius.

Tapybiškas ir simboliškas vaizdas.

Tačiau, palikdami rožę betono plyšyje, galin-gieji negali vaizduoti nematantys, kaip už šios griuvenos liekanų kyla naujos sienos tarp Rytų ir Vakarų, tarp ideologijų ir ekonomikos, tarp są-

jungų ir šalių, tarp religijų ir tikėjimo, tarp verslo ir politikos, tarp prabangos ir skurdo. Sąrašą galima tęsti.

„Šiam pasauliui reikia drąsos siekti laisvės, 1989-ųjų drąsos. Mums tai reiškia įsipareigojimą – užbaigti Europos susivienijimą. Sukurti Europą, kuri atitiks vertybes ir svajones tų, kurie 1989 m. išėjo į gatves už laisvę ir demokratiją. Akivaizdu, kad šiame pasaulyje išgyvensime tik tada, jeigu mes, europiečiai, būsime vieningi. Nes didžiųjų pasaulio iššūkių – globalizacijos, klimato kaitos, skaitmenimo ir migracijos – nė vienas iš mūsų neišspręs pats vienas“, – skaitau įkvepiančiai aistringus Vokietijos ir Europos patrioto, Vokietijos užsienio reikalų ministro Heiko Massas žodžius.

Paskui – visiškai sutapimas – atsiverčiu savo naktinio skaitymo knygą Yuval Noah Harari „21 pamoka XXI amžiui“ – įdėtas žymeklis man atskleidžia puslapį ir akys užkliūva už eilučių, kuriose Izraelio istorikas, Jeruzalės hebrajų universiteto profesorius teigia: „...žmonijai šiandien teko trys bendri išbandymai, kurių akivaizdoje visos nacionalinės sienos tampa pajuokos objektu ir kuriuos įveikti galime tik pasauliniu bendradarbiavimu. <...> Bendras priešas yra geriausias bendros tapatybės kalvis, o žmonija dabar turi mažiausiai tris tokius priešus: branduolinį karą, klimato kaitą ir ardančiąsias technologijas. Jeigu nepaisydami šių priešų žmonės nuspręs aukščiau visko iškelti lojalumą konkrečioms šalims, padariniai gali būti daug liūdniesni nei 1914 ir 1939 metais.“

Prieš tris dešimtmečius, stovėdama prie Berlyno sienos Rytų Vokietijoje, aš žinojau, kas už jos.

Tai buvo Laisvė.

Dabar stovėdama prieš nematomą sieną, už kurios slepiasi tie trys priešai, deja, tik miglotai nutuokiu, kas nutiktų, jeigu tą sieną pralaužtų jie...

Tačiau vis dar nepaliaujamai tikiu Žmonijos išmintimi ir siekiu sujungus protus kurti geresnę ateitį visiems.

Nuoširdžiai Jūsų,  
Zita Tallat-Kelpšaitė,  
Žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja nuo 1999 metų





# Моряки отважно преодолевают штормы, справятся и с бюрократическими барьерами

Литовское высшее мореходное училище, год назад отметившее 70-летие своей деятельности, преодолело несколько этапов роста. Каков день сегодняшний этой альма-матер моряков?

Об этом мы беседуем с заместителем директора ЛВМУ по академической деятельности Римой МИЦКЕНЕ.



– Мы гордимся своим многолетним опытом и готовы к новым вызовам. Литовское высшее мореходное училище, сокращенно ЛВМУ, – это современный лидер в области подготовки профессионалов для республиканского и международного морского сектора, член мирового морского и академического сообщества. Постоянно обновляющийся и ведущий подготовку высококвалифицированных, отвечающих международным стандартам специалистов для моря и порта, Литвы и мира. Это и то же самое, узнаваемое всеми мореходное училище, и каждый раз новое, щедрое на морские знания, идеи и проекты в сфере науки и культуры высшее морское учебное заведение. Инициатива, инновации, открытость, морская культура и традиции – основные черты нашей сегодняшней деятельности.

– ЛВМУ – не только учебное, но и научное заведение. Каковы основные принципы академической деятельности и перспективы на будущее?

– В сфере обучения и исследований основными целями ЛВМУ являются качество и эксклюзивность – соответствие требованиям конвенций Международной морской организации, регламентирующих подготовку моряков. Для обеспечения современного качества образования недостаточно только традиционных учебных программ, высококвалифицированных преподавателей и хорошо оснащенных аудиторий – это необходимость и рутина. Сегодня качество образования отождествляется с развитием, разнообразием, международной аудиторией, сотрудничеством с деловым миром и... удобными аудиториями с современными технологиями. Научные дискуссии студентов и преподавателей проходят не только в аудиториях, на местах будущей профессиональной деятельности, на предприятиях, но и в «облаках». Последовательность, совершенствование, новые компетенции – вот принципы обучения в ЛВМУ.

В нашем вузе проводятся научные и прикладные исследования в секторе морского транспорта в сфере технологий, экономики, образования, психологии и других областях. Ученые и исследователи ЛВМУ ежегодно принимают участие в международных научных конференциях в стране и за рубежом, к примеру, в Латвии, Польше, Словении, Франции, Финляндии, Соединенном Королевстве. В среднем в течение года мы готовим около 30 научных статей, публикуемых в научных изданиях, находящихся в международных базах данных, таких как Web of Science, Scopus и др. Преподаватели ЛВМУ опубликовали около 40 уникальных научных монографий и морских учебных изданий на литовском и английском языках.

**Заместитель директора Литовского высшего мореходного училища по академической деятельности Рима Мицкене работает в этом учебном заведении 27 лет. Ее карьера началась с должности лаборантки в IT-лаборатории и продлилась до поста заместителя директора по академической деятельности. Образование педагогической направленности в области математики, информатики и менеджмента в сфере образования получила в Вильнюсском педагогическом университете и Клайпедском университете. В настоящее время учится в университете Миколаса Ромериса в докторантуре экономической направленности. Р. Мицкене – организатор и участник международных научных конференций, стажировок и проектов, соавтор 27 научных публикаций и 5 учебных книг.**

Консультирование компаний сектора морского транспорта, заказные исследования и повышение квалификации моряков являются особо активно развиваемой сферой. В учебном центре моряков имеется 30 краткосрочных учебных программ, по которым в среднем проходят обучение около 3000 моряков в год. Ученые ЛВМУ осуществили актуальные для Клайпедского порта и судоходных компаний исследования по навигационным условиям входного канала порта, навигации контейнерных судов по заказу дирекции Клайпедского государственного морского порта, ЗАО «Hoegh LNG Klaipėda», стивидорной компании «Klaipėdos Smeltė» и др.

Весом вклад ЛВМУ в развитие морской культуры и традиций, популяризацию морских профессий, распространение идеи Литвы как морского государства. Специалисты вуза выпустили ретроспективную монографию о подготовке моряков в Литве, книгу «Записки морского капитана» капитана Эймутиса Астикаса, альбом художественных фотографий фотографа-моряка Савелия Голубева и многие другие издания. Для городской общественности организуются мероприятия морской культуры – выставки фотографий и живописи, иллюстрирующие жизнь моряков, вечера чтения маринистской литературы, матросских традиционных песен, так называемых шанти, и проч. Школьники страны хорошо знают и многие из них участвуют в ежегодном конкурсе «Морские пути», в этом году отметившем уже 10-летие, и других мероприятиях, знакомящих молодежь с профессией моряка.





– Академическая, научная деятельность практически невозможна без синергии наук и сотрудничества со стратегическими партнерами, другими научными учреждениями как внутри страны, так и за рубежом. Каковы здесь практика, опыт и планы?

– Активное партнерство и его развитие в стране и за рубежом являются неотъемлемой сферой деятельности ЛВМУ. Наше сотрудничество с вузами страны и зарубежья осуществляется в академической сфере – преподаватели и студенты участвуют в проектах, научно-практических конференциях, стажировках, программах по обмену. В настоящее время ЛВМУ сотрудничает с 32 зарубежными вузами и с большинством научных и учебных заведений страны, занимающихся технологическими и социальными науками. По программе академического обмена «Erasmus+» в этом году на учебу в ЛВМУ прибыли 54 иностранных студента из Латвии, Польши, Турции, Румынии, Испании и Болгарии, 19 преподавателей читали лекции в зарубежных вузах. Другая форма сотрудничества – это международные проекты, научные конференции, подготовка заявок на научные проекты межгосударственного сотрудничества и совместная научная деятельность, повышение квалификации преподавателей и сотрудников. Так, в международном проекте, осуществлявшемся в ЛВМУ в 2017–2019 годах, участвовали 2 вуза из Литвы, мы и Каунасский технический колледж, а также 3 латвийских вуза. В 2018 г. в рамках сотрудничества с университетом Гавра и фондом «Sefacil» (Франция) была организована международная научная конференция «TheBalticsea: gatewayorcultdesac?», которая привлекла участников из 12 стран. В 2018–2019 гг. состоялись две научные стажировки преподавателей и сотрудников Одесской и Херсонской (Украина) морских академий. ЛВМУ и Херсонская морская академия являются учредителями Балтийско-Черноморского экономического форума, который способствует развитию партнерства научных и учебных заве-

дений Литвы и стран Черного моря. В сотрудничестве с Клайпедским университетом и бизнес-предприятием ЛВМУ подало заявку на учреждение центра компетенций сектора морского транспорта. Всего ЛВМУ осуществило 50 международных проектов.

– Вы упомянули, что ваш вуз принимает на учебу студентов из других стран. На каком языке они могут получить высшее образование? Как они узнают о возможности изучать морские науки в литовском портовом городе Клайпеда?

– Профессиональная деятельность преподавателей и студентов ЛВМУ ориентирована на международный сектор морского транспорта, где знание английского языка просто необходимо. Обучение в ЛВМУ может вестись на английском языке. Не менее важно и знание русского языка. Сейчас в русскоязычных странах, не входящих в Европейский союз, наблюдается интерес к морскому образованию в странах ЕС. Их привлекает получение профессиональной квалификации, признанной на международном уровне, появляется потребность в сотрудничестве с морскими академиями, университетами государств ЕС с целью признания предоставляемых этими странами морских квалификаций международным морским сообществом и аккредитующими инстанциями. Такой опыт ЛВМУ приобрело благодаря участию в проекте Еврокомиссии «Близнецы» по совершенствованию морского образования, повышению квалификации преподавателей морских академий и университетов Турции. Таким образом, ЛВМУ обладает эксклюзивной возможностью и привилегией принимать студентов из других стран и совершенствовать квалификацию преподавателей зарубежных стран.

Информация об обучении в ЛВМУ предоставляется зарубежным студентам в версиях интернет-сайта ЛВМУ lajm.lt на английском и русском языках, в профилях «LithuanianMaritimeAcademy» в соцсетяхFacebook ▶





и Instagram, на страничках сайта «Studijuok Lietuvoje» (Учись в Литве) <https://studyin.lt/> и Facebook. Поступающие могут общаться напрямую по телефону, электронной почте, на страничке в Facebook. Информация об обучении в ЛВМУ предоставляется и на профиле Общины литовцев мира (Pasaulio lietuvių bendruomenė) в Facebook. В распространении информации об обучении в этом году помогла инициатива Клайпедского городского самоуправления и Klaipėda ID «Gyvenk prie jūros kol jaunąs» («Живи у моря, пока молодой»). Веб-сайт и информационные видеоклипы создают привлекательный имидж Клайпеды и вузов, который особенно к лицу ЛВМУ – ведь мы не только расположены наиболее близко к морю, но и на море.

– В нашей беседе мы используем официальное, принятое в Литве название учебного заведения – «Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla» (Литовское высшее мореходное училище), однако в мировой морской практике оно не раскрывает статус морского вуза. Учебно-научные заведения такого уровня, как ЛВМУ, называют морскими академиями. Так свое морское учебное заведение называют и ближайшей соседи Литвы латыши. Английское официальное название ЛВМУ «Lithuanian Maritime Academy» соответствует назначению вуза, а литовское вводит в заблуждение и будущих студентов, и академическую общественность, словно указывая на более низкий уровень обучения.

С какого языка – литовского или английского – журналу следует переводить название вашего вуза на русский, китайский или другие языки? Почему сложилась такая ситуация? Что следует сделать для исправления неточности?

– У ответа на этот вопрос долгая история, и она еще не закончилась. В регистре морских учебных заведений Международной морской организации (англ. Compendium of Maritime Training Institutes, CMTI) зарегистрировано 36 морских академий, выпускникам которых присваивается академическая степень, т.е. высшее образование, и право приобрести неограниченную морскую квалификацию, а также 89 морских колледжей, не предоставляющих академическую степень и тем самым ограничивающих возможность приобретения высшей морской степени. К стати, 36 таких колледжей действуют на Филиппинах, 15 таких колледжей действуют в некоторых странах Европы и Скандинавии (в Болгарии, Ирландии, Нидерландах, Норвегии, Соединенном Королевстве, Латвии). В Латвии действует Лиепайский морской колледж, в котором ведется короткое двухлетнее профессиональное обучение, не присваивается академическая степень и предоставляется ограниченная морская квалификация.

ЛВМУ является высшим учебным заведением, выпускники которого получают квалификационную степень профессионального бакалавра и имеют право на получение высшего морского звания руководящих специалистов судового экипажа. Таким образом, в секторе подготовки моряков разница между академией и колледжем очевидна и понятна, поэтому традиционное название академии упростило бы идентификацию ЛВМУ в стране и за рубежом, устранило бы вводящую в заблуждение двусмысленность.

Названия академии наш вуз настойчиво добивается уже с 2003 года. Бывший тогда директором ЛВМУ проф. Виктор Сенчила, совет ЛВМУ, ассоциации судоходных и круизных компаний, Ассоциация судовладельцев Литвы, Союз моряков Литвы, Ассоциация морских капитанов и другие социальные партнеры в 2003-м, 2007-м, 2008-м, 2009-м и 2016 годах направляли в государственные инстанции разъяснительные письма по поводу понятия и значения названия мореходной академии в мировом морском сообществе, подчеркивали важность этого названия для обеспечения признания уровня квалификации моряков Литвы и международной конкурентоспособности учреждения подготовки моряков.

Для достижения намеченной цели использовались не только письма и ходатайства. С момента основания училища в 1948 году название ЛВМУ менялось 5 раз, из них 4 раза – из-за реформы сектора высшего образования, однако последний раз в 2008 году из-за имевшегося в названии слова kolegija, которое переводится на английский как college и в таком случае вводит в заблуждение, название Lietuvos jūreivystės kolegija (Литовский мореходный колледж) было изменено на нынеш-

нее – Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla (Литовское высшее мореходное училище). Это название было переведено на английский как Lithuanian Maritime Academy, дабы подчеркнуть для международной общественности статус вуза, ведущего подготовку специалистов командного состава судна. К сожалению, эта попытка хотя и была шагом к понятному названию на английском языке, однако не особо себя оправдала, так как разные названия на литовском и английском языках внесли новую путаницу.

В Литве до 2019 года слово академия в названии позволялось использовать только университетам, однако после вступления в силу поправок к Закону о науке и образовании этот запрет исчез. Нынешний директор вуза, морской капитан Вацлав Станкевич, продолжает начатую работу: в сентябре этого года уже состоялась встреча представителей руководства ЛВМУ, Министерства образования, науки и спорта с сотрудниками Центра оценки качества образования, на которой вновь были изложены аргументы в пользу названия мореходной академии. Состоялась жаркая дискуссия о традиционном значении этого названия в секторе морского транспорта и в общественном мнении. Было решено, что ЛВМУ подготовит подробное разъяснительное письмо и передаст на обсуждение в министерство.

Так что мы не перестаем стремиться стать морской академией Литвы на всех языках! Но здесь очень важна поддержка морской общественности в широком смысле, каждого из нас. Давайте помечтаем, что было бы, если бы ради звания морской академии мы организовали шествие на Праздник моря по столичному проспекту Гядимино! Неужели это не убедило бы чиновников?

– Журнал JŪRA MOPE SEA решительно присоединяется к этой идее. Моряков, отважно преодолевающих штормы, не должны остановить чиновничьи бюрократические барьеры. Благодарим за беседу.

#### Визитная карточка ЛВМУ (факты и цифры)

- Основано в 1948 г.
- Деятельность аккредитована Центром оценки качества образования, Литовской администрацией транспортной безопасности, Европейским агентством морской безопасности, Регистром Ллойда.
- Обучение ведется по 6 учебным программам, предоставляющим высшее образование и квалификационную степень профессионального бакалавра по направлениям «Морские технологии», «Морская инженерия», «Морской менеджмент и финансы».
- Обучение по двум традиционным учебным программам «Морское судоходство» и «Эксплуатация судовых силовых энергетических установок» ведется с 1948 г.
- За весь период деятельности подготовлен 13 541 работник для сектора морского транспорта – это судоводители, судовые механики, электромеханики, менеджеры и логисты международного морского бизнеса.
- В настоящее время обучение в ЛВМУ проходят 850 студентов, 70 % из них – будущие моряки.
- Работают 62 преподавателя и 29 инструкторов, в том числе 2 профессора, 16 докторов наук и 3 докторанта, 44 имеют морскую квалификацию, из них 18 – высшую морскую степень капитана или старшего механика судна.
- В Центре подготовки моряков ведется преподавание по более чем 30 краткосрочным учебным программам, квалификацию по которым ежегодно совершенствуют в среднем около 3 000 моряков.
- С 1994 г. проводятся курсы младших командиров Военно-морских сил, которые ежегодно посещают 80 слушателей, по окончании 4-летних курсов предоставляется квалификация командира электромеханической, навигационной боевой части или палубного офицера и воинское звание лейтенанта запаса.
- Технологическая учебная база включает 13 современных электронных тренажеров по управлению судном, эксплуатации судовой силовой установки и управлению портовыми процессами, а также лаборатории судовых двигателей внутреннего сгорания, высокого напряжения, электротехники, пожаротушения и др. лаборатории, слесарные мастерские и полигон физической и психологической подготовки. ■





# Jūrininkai drąsiai įveikia audras, įveiks ir biurokratinės kliūtis



Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla, prieš metus atšventusi 70 metų veiklos sukaktį, nuo įkūrimo pradžios įveikė keletą augimo etapų.

Kokia ši jūrininkų *Alma Mater* yra šiandien?

Apie tai kalbamės su LAJM direktoriaus pavaduotoja

akademinei veiklai Rima MICKIENĖ.



Lietuvos aukštosios jūreivystės mokyklos direktoriaus pavaduotoja akademinei veiklai Rima Mickienė šioje mokslo įstaigoje dirba 27 metus. Jos karjera prasidėjo nuo IT laboratorijos laborantės ir tęsėsi iki direktoriaus pavaduotojos akademinei veiklai. Edukologijos krypties matematikos ir informatikos bei švietimo vadybos išsimokslinimą įgijo

Vilniaus pedagoginiame ir Klaipėdos universitetuose. Šiuo metu studijuoja Mykolo Romerio universitete ekonomikos krypties doktorantūroje. R. Mickienė yra tarptautinių mokslinių konferencijų, stažuotų ir projektų rengėja bei dalyvė, 27 mokslinių publikacijų ir 5 studijų knygų bendraautorė.



Svarus LAJM indėlis į jūrinės kultūros ir tradicijų puoselėjimą, jūrinų profesijų populiarinimą, Lietuvos jūrų valstybės idėjos sklaidą. LAJM parengė jūrininkų rengimo Lietuvoje retrospektyvinę monografiją, kapitono Eimučio Astiko „Jūrų kapitono užrašus“, jūrininko fotografo Savelijaus Golubevo meninių fotografijų albumą ir daug kitų leidinių. Miesto bendruomenei organizuojami jūrinės kultūros renginiai – jūrininkų gyvenimą iliustruojančių fotografijų ir dailės kūrinių parodos, marinistinės literatūros skaitymo, jūreiviškų tradicinių dainų, vadinamų šantėmis, vakarai ir kiti. Visiems šalies moksleiviams gerai žinomas ir jų laukiamas kasmetinis renginys „Jūrų keliai“, šiemet šventęs 10-ąjį jubiliejų, bei daugelis kitų renginių.

**Akademinė, mokslinė veikla sunaikia įmanoma be mokslų sinergijos, bendradarbiavimo su strateginiais partneriais ir kitomis mokslo įstajomis šalies viduje bei tarptautinėje erdvėje. Kokia yra LAJM praktika, patirtys ir planai?**

Didžiuojamės savo ilgamete patirtimi ir esame pasirengę naujiems iššūkiams. Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla (LAJM) – tai moderni šalies ir tarptautinio jūrų transporto sektoriaus profesionalų rengimo lyderė, pasaulinės jūrinės bei akademinės bendruomenės narė. Nuolat atsinaujinanti bei rengianti aukštos kvalifikacijos tarptautinius standartus atitinkančius specialistus jūrai ir uostui, Lietuvai ir pasauliui. Vienu metu ir ta pati visų atpažįstama jūreivystės mokykla, ir kaskart vis kitokia, dosni jūrininkų studijų, mokslo ir kultūros idėjų bei projektų. Inicijatyva, inovacijos, atvirumas, jūrinė kultūra ir tradicijos – tai pagrindiniai dabartinės veiklos bruožai.

**LAJM – ne tik mokymo, bet ir mokslo įstaiga. Kokie yra pagrindiniai akademinės veiklos principai bei ateities perspektyvos?**

Studijų ir mokymų srityje LAJM svarbiausi siekiai yra kokybė bei išskirtinumas – atitiktis Tarptautinės jūrų organizacijos konvencijų, reglamentuojančių jūrininkų rengimą, reikalavimams. Šiuolaikinei studijų kokybei užtikrinti nepakanka vien tik tradicinių gerų mokymų programų, aukštos kvalifikacijos dėstytojų ir auditorijų – tai tiesiog būtina ir įprasta. Dabar studijų kokybė tapatinama su studijų plėtra, įvairove, tarptautiškumu, bendradarbiavimu su veiklos pasauliu ir patogiomis modernių technologijų pilnomis auditorijomis. Studentų ir dėstytojų diskusijos vyksta ne tik auditorijose, būsimos profesinės veiklos vietose, įmonėse, bet ir „debesyse“. Kaita, tobulėjimas, naujos kompetencijos – tai LAJM studijų principai.

LAJM plėtojami moksliniai ir taikomieji jūrų transporto sektoriaus tyrimai technologijų, ekonomikos, edukologijos, psichologijos ir kitose srityse. LAJM mokslininkai ir tyrėjai kasmet dalyvauja tarptautinėse mokslinėse konferencijose šalyje ir užsienyje, pavyzdžiui, Latvijoje, Lenkijoje, Slovėnijoje, Prancūzijoje, Suomijoje, Jungtinėje Karalystėje. Vidutiniškai per metus yra parengiama apie 30 mokslinių straipsnių, publikuojamų mokslo leidiniuose, esančiuose tarptautinėse duomenų bazėse, tokiose kaip „Web of Science“, „Scopus“ ir kt. LAJM dėstytojai yra parengę apie 40 unikalių mokslo monografijų bei jūrininkų studijų leidinių lietuvių bei anglų kalba.

Jūrų transporto sektoriaus įmonių konsultavimas, užsakomieji tyrimai ir jūrininkų kvalifikacijos tobulinimas itin aktyviai plėtojama sritis. Jūrininkų mokymo centre vykdoma 30 trumpalaikių mokymo programų, kuriose vidutiniškai per metus mokosi apie 3 000 jūrininkų. LAJM mokslininkų atlikti Klaipėdos uostui bei laivybos kompanijoms uosto įplaukos kanalo navigacinių sąlygų, konteinerinių laivų navigacijos aktualūs tyrimai buvo užsakyti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, UAB „Hoegh LNG Klaipėda“, LKAB „Klaipėdos Smeltė“ ir kt.

Aktyvi partnerystė ir jos plėtra šalyje bei užsienyje yra neatsiejama LAJM veiklos sritis. LAJM bendradarbiavimo su šalies ir užsienio aukštosiomis mokyklomis veikla vykdoma akademinėje srityje – dėstytojams ir studentams dalyvaujant projektuose, mokslinėse praktinėse konferencijose, stažuotėse, mainų programose. Šiuo metu LAJM bendradarbiauja su 32 užsienio šalių aukštosiomis mokyklomis ir su dauguma šalies mokslo bei studijų institucijų, vykdančių technologijų ir socialinių mokslų srities studijas. Pagal akademinį mainų „Erasmus+“ programą šiais metais į LAJM atvyko studijuoti 54 užsienio šalių studentai iš Latvijos, Lenkijos, Turkijos, Rumunijos, Ispanijos ir Bulgarijos, 19 dėstytojų skaitė paskaitas užsienio aukštosiose mokyklose. Kita bendradarbiavimo forma – tai tarptautiniai projektai, mokslinės konferencijos, tarpvalstybinio bendradarbiavimo mokslinių projektų paraiškų rengimas ir bendra mokslinė veikla, dėstytojų bei darbuotojų kvalifikacijos tobulinimas, pavyzdžiui: 2017–2019 m. LAJM vykdytame tarptautiniame projekte dalyvavo dvi Lietuvos aukštosios mokyklos – LAJM ir Kauno technikos kolegija, bei trys Latvijos aukštosios mokyklos; 2018 m. bendradarbiaujant su Le Havro Normandijos universitetu ir fondu „Sefacil“ (Prancūzija) buvo organizuota tarptautinė mokslinė konferencija „The Baltic sea: gateway or cul de sac?“, pritraukusi dalyvių iš 12 šalių; 2018–2019 m. įvyko dvi Odesos ir Chersono (Ukraina) jūrininkų akademijų dėstytojų bei darbuotojų mokslinės stažuotės; LAJM ir Chersono jūrų akademija yra Baltijos–Juodosios jūros ekonomikos forumo, plėtojančio Lietuvos ir Juodosios jūros šalių mokslo ir studijų institucijų partnerystę, steigėjai; LAJM, bendradarbiaudama su Klaipėdos universitetu ir verslo įmone, yra pateikusi jūrų transporto sektoriaus kompetencijų centro steigimo projekto paraišką. Iš viso LAJM yra įgyvendinusi 50 tarptautinių projektų.

**Kokia kalba kitų šalių studentai galėtų įgyti aukštąjį išsilavinimą? Kaip jie sužino apie galimybę jūrinius mokslus studijuoti Lietuvos uostamiestyje Klaipėdoje?**

LAJM dėstytojų ir studentų profesinė veikla nukreipta į tarptautinį jūrų transporto sektorių, kuriame anglų kalbos mokėjimo kompetencija yra būtina. LAJM studijos gali būti vykdomos anglų kalba. Nemažiau svarbus yra ir rusų kalbos mokėjimas. Dabartiniu metu ne Europos Sąjungos šalyse, kuriose kalbama rusų kalba, stebimas susidomėjimas ES šalių jūrinėmis studijomis siekiant įgyti tarptautiniu lygmeniu pripažįstamą profesinę kvalifikaciją, atsiranda tų šalių jūrininkų akademijų, universitetų bendradarbiavimo poreikis, turint tikslą tarptautinei jūrinei bendruomenei ir akredi-





tuojančioms institucijoms pripažinti šių šalių teikiamą jūrinę kvalifikaciją. Tokią patirtį LAJM jau yra įgijusi dalyvaudama Europos Komisijos Dvynių projekte tobulinant Turkijos jūrų akademijų ir universitetų jūrinės studijas, keliant dėstytojų kvalifikaciją. Taigi, LAJM turi išskirtinę galimybę ir privilegiją priimti studentus iš kitų šalių ir tobulinti užsienio šalių dėstytojų kvalifikaciją.

Informacija apie LAJM studijas užsienio šalių studentams pateikiama LAJM interneto svetainės [www.lajm.lt](http://www.lajm.lt) versijoje anglų ir rusų kalba, „Facebook“ ir „Instagram“ profiliuose „Lithuanian Maritime Academy“, viešinama tinklapiu „Studijuok Lietuvoje“ paskyroje <https://studyin.lt/> ir „Facebook“. Stojantieji gali bendrauti tiesiogiai telefonu, elektroniniu paštu, „Facebook“ paskyroje. Informacija apie LAJM studijas pateikiama ir Pasaulio lietuvių bendruomenės „Facebook“ profilyje. Viešinti informaciją apie studijas šiais metais padėjo Klaipėdos miesto savivaldybės ir „Klaipėda ID“ iniciatyva „Gyvenk prie jūros, kol jaunas“. Interneto svetainė ir informaciniai vaizdo klipai sukuria patrauklų Klaipėdos miesto ir aukštųjų mokyklų įvaizdį, kuris itin tinkamas LAJM – juk mes ne tik arčiausiai prie jūros, bet ir jūroje.

Mūsų pokalbyje vartojame oficialų mokymo įstaigos pavadinimą – Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla, tačiau pasaulinėje jūrinėje praktikoje šis pavadinimas neapibrėžia jūrinės aukštosios mokyklos statuso. Tokio lygio, kokio yra LAJM, studijų ir mokslo įstaigos vadinamos jūrų akademijomis. Taip savo jūrinių studijų instituciją vadina ir artimiausi Lietuvos kaimynai latviai. Angliškasis LAJM pavadinimas „Lithuanian Maritime Academy“ atitinka šios institucijos paskirtį, o lietuviškas – klaidina ir būsimojus studentus, ir akademinę bendruomenę, nurodymas tarsi žemesnę studijų pakopą.

Iš kurios kalbos – lietuvių ar anglų – žurnalui derėtų versti įstaigos pavadinimą į rusų, kinų, arabų ar kitas kalbas? Kodėl taip yra? Ką derėtų nuveikti, kad netikslumas būtų ištaisytas?

Atsakymo į šį klausimą istorija ilga ir dar neužbaigta. Tarptautinės jūrų organizacijos jūrininkų rengimo institucijų registre (angl. *Compendium of Maritime Training Institutes*, CMTI) yra įregistruotos 36 jūreivystės akademijos, kurių absolventams suteikiamas akademinis laipsnis, t. y. aukštasis išsimokslinimas bei teisė įgyti neribotą jūrinę kvalifikaciją, ir 89 jūriniai koledžai, nesuteikiantys akademinio laipsnio ir tuo ribojantys galimybę įgyti aukščiausią jūrinį laipsnį. Beje, net 36 tokie koledžai veikia Filipinuose, kai kuriose Europos ir Skandinavijos šalyse (Bulgarijoje, Airijoje, Nyderlanduose, Norvegijoje, Jungtinėje Karalystėje, Latvijoje) tokių koledžių yra 15. Latvijoje veikia Liepojos jūrinis koledžas, kuriame vykdomos trumposios profesinės 2 metų trukmės studijos, nesuteikiamas akademinis laipsnis, suteikiama ribota jūrinė kvalifikacija.

LAJM yra aukštoji mokykla, kurios absolventai įgyja profesinio bakalauro kvalifikacinį laipsnį, todėl turi teisę įgyti aukščiausią laivo įgulos vadovaujančių specialistų jūrinį laipsnį. Taigi, jūrininkų rengimo sektoriuje akademijos ir koledžo skirtumas akivaizdus bei suprantamas, todėl tradicinis akademijos pavadinimas supaprastintų LAJM identifikavimą šalyje ir užsienyje, pašalintų klaidinantį dviprasmiškumą.

Akademijos pavadinimo LAJM atkakliai siekia jau nuo 2003 m. Tuometinis LAJM direktorius prof. Viktoras Senčila, LAJM taryba, laivybos bei jūri-



ninkų įdarbinimo kompanijų, Lietuvos laivų savininkų asociacija, Lietuvos jūrininkų sąjunga bei Jūrų kapitonų asociacija bei kiti socialiniai partneriai 2003 m., 2007 m., 2008 m., 2009 m. ir 2016 m. teikė valstybės institucijoms aiškinamuosius raštus dėl jūreivystės akademijos vardo sampratos ir reikšmės pasaulinėje jūrinėje bendruomenėje, pabrėžė šio pavadinimo svarbą užtikrinant Lietuvos jūrininkų kvalifikacijos lygmens pripažinimą ir jūrininkų rengimo institucijos konkurencingumą tarptautinėje erdvėje.

Ne tik raštais ir prašymais siekiama užsibrėžto tikslo. Nuo įkūrimo 1948 m. LAJM pavadinimas keitėsi penkis kartus, iš jų keturis kartus dėl aukštojo mokslo sektoriaus reformos, tačiau paskutinį kartą 2008 m. dėl pavadinime buvusio žodžio kolegija, kuris verčiant į anglų kalbą college yra klaidinantis, Lietuvos jūreivystės kolegijos pavadinimas buvo keičiamas į dabartinį – Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla. O jau šis pavadinimas buvo išverstas į anglų kalbą kaip *Lithuanian Maritime Academy*, siekiant tarptautinei bendruomenei pabrėžti aukštosios mokyklos, rengiančios laivo įgulos vadovaujančius specialistus, statusą. Deja, nors šis bandymas ir buvo žingsnis suprantamo pavadinimo anglų kalba link, tačiau ne itin pasiteisino, nes skirtingi pavadinimai lietuvių ir anglų kalba įnešė naujos painiavos.

Lietuvoje iki 2019 m. žodį *akademija* pavadinime buvo leidžiama vartoti tik universitetinėms aukštosioms mokykloms, tačiau įsigaliojus Mokslo ir studijų įstatymo pakeitimams, šio draudimo neliko. Naujai išrinktas direktorius jūrų kapitonas Vaclav Stankevičs tęsia pradėtą darbą – šių metų rugsėjo mėnesį jau įvyko LAJM vadovybės ir Švietimo, mokslo ir sporto ministerijos bei Studijų kokybės vertinimo centro atstovų susitikimas, kuriame vėl buvo išdėstyti jūreivystės akademijos pavadinimo argumentai, karštai diskutuota dėl šio pavadinimo tradicinės reikšmės jūrų transporto sektoriuje bei visuomenės nuomonės. Nutarta, kad LAJM parengs išsamų aiškinamąjį raštą ir teiks ministerijai svarstyti.

Taigi, mes ir toliau siekiame tapti Lietuvos jūreivystės akademija visomis kalbomis! Šiam mūsų siekiui labai svarbi jūrinės bendruomenės plačiąja prasme, kiekvieno iš mūsų, parama. Pasvajokime, kas būtų, jei dėl jūreivystės akademijos vardo surengtume Jūros šventės eiseną Gedimino prospekte! Ne jau tai neįtikintų?

**Žurnalas JŪRA MOPE SEA ryžtingai prie šios eisenos prisideda. Jūrininkai drąsiai įveikia audras, tad neturėtų sustoti ir prieš valdininkų statomus biurokratinis barjerus.**

**Dėkojame už pokalbį.**

#### LAJM vizitinė kortelė (faktai ir skaičiai)

- Įkurta 1948 m.
- Veikla akredituota Studijų kokybės vertinimo centro, Lietuvos transporto saugos administracijos, Europos jūrų saugumo agentūros, *Lloyd's* registro.
- Vykdomos 6 studijų programos, suteikiančios aukštąjį išsilavinimą ir profesinio bakalauro kvalifikacinį laipsnį jūrų technologijų, jūrų inžinerijos, vadybos ir finansų kryptyse.
- Dvi tradicinės jūrinių studijų programos – Jūrų laivavedyba ir Laivų energetinių įrenginių eksploatavimas, vykdomos nuo 1948 m. iki šiol.
- Per visą laikotarpį parengta 13 541 darbuotojas jūrų transporto sektoriui – tai laivavedžiai, laivų mechanikai, elektromechanikai, tarptautinio jūrų verslo vadybininkai ir logistikos specialistai.
- Studijuoja 850 studentų, iš jų 70 proc. – būsimeji jūrininkai.
- Dirba 62 dėstytojai ir 29 instruktoriai, iš jų 2 profesoriai, 16 mokslo daktarų ir 3 doktorantai, 44 turintys jūrinę kvalifikaciją, iš jų 18 – turintys aukščiausią jūrinį laivų kapitono ar vyriausiojo mechaniko laipsnį.
- Jūrininkų mokymo centre vykdoma daugiau nei 30 trumpalaikių mokymo programų pagal kurias kvalifikaciją tobulina kasmet vidutiniškai apie 3 000 jūrininkų.
- Nuo 1994 m. vyksta Karinių jūrų pajėgų jaunesniųjų vadų kursai, kuriuose kasmet mokosi 80 klausytojų, baigus 4 metų trukmės kursus suteikiama elektromechaninės, navigacinės kovinės dalies vado arba denio karininko kvalifikacija ir karinis atsargos leitenanto laipsnis.
- Technologinę studijų bazę sudaro 13 modernių elektroninių laivo valdymo, laivo jėgainės eksploatavimo ir uosto procesų valdymo treniruoklių, laivo vidaus degimo variklių, aukštos įtampos, elektrotechnikos, gaisrų gesinimo ir kitų laboratorijų, šaltkalvystės dirbtuvės bei fizinio ir psichologinio parengimo poligonas. ■





# Стремление и реальность, или Транзит под музыку Жалобщика

23-я выставка и конференция «Транспорт и логистика», состоявшаяся в конце сентября в Алматы (Казахстан), привлекла почти 2 тысячи посетителей из 33 стран.

Эта международная ярмарка считается важнейшим транспортно-логистическим мероприятием в Средней Азии.

Какие цели ставят перед собой участники выставки, представляя свои компании на мероприятиях в Казахстане, проводимых третье десятилетие?

27 % опрошенных на выставке ответили, что рассчитывают найти новых партнеров и клиентов.

Какие цели преследовала делегация Литвы, возглавляемая вице-министром транспорта и коммуникаций Владиславом Кондратовичем, начавшая свой визит в Среднюю Азию в Узбекистане и продолжившая его в Казахстане, где на объединенном стенде был представлен транспортный сектор Литвы?

## Приоритет создать благоприятные условия для транзитного потока грузов между Востоком и Западом

В пресс-релизе Министерства транспорта и коммуникаций ЛР говорится, что на встречах с представителями этих стран были обсуждены возможности более тесного двустороннего сотрудничества, потока грузов через Литву, другие актуальные вопросы торговли и транспорта, поскольку потенциал сотрудничества с Узбекистаном и Казахстаном еще недостаточно использован и его следует усилить. «Литва располагает достаточными возможностями для обеспечения слаженного транзита грузов из

Казахстана и Узбекистана. Мы видим возможности для укрепления экономических, торговых и логистических связей в будущем. Для Узбекистана, стремящегося перевозить грузы в Европу, Литва может стать воротами на Запад. Клайпедский морской порт, мощности государственного предприятия «Lietuvos geležinkeliai» и резервы складирования грузов позволяют эффективно построить цепочку грузоперевозок на этом направлении», – отметил вице-министр транспорта и коммуникаций В. Кондратович.

На заседании смешанной литовско-узбекской комиссии по автомобильным грузоперевозкам были обсуждены актуальные вопросы в этой сфере и установлена квота разрешений на осуществление перевозок транзитом и из третьих стран и в них для обеих стран на 2020 год. Квота разрешений на перевозки также установлена и с Республикой Казахстан.

На состоявшемся в Алматы заседании рабочей группы по транспорту были обсуждены двустороннее сотрудничество в области транспорта, вопросы торгового и экономического сотрудничества. В центре внимания двусторонней встречи – возможности увеличения объемов перевозок контейнерными поездами, грузоперевозок через Клайпедский порт, также решено рассмотреть возможность организации контейнерных перевозок и продолжить активный диалог по этому вопросу.

С представителями Казахстана обсуждены сотрудничество в сфере авиации, возможности возобновления прямых авиарейсов между Литвой и Казахстаном, расширение сотрудничества по подготовке пилотов воздушного транспорта.

«Приоритетом нашего сотрудничества является предоставление транспортно-логистических услуг самого высокого качества и создание благоприятных условий для транзитных грузов между Востоком и Западом: Клайпедским портом Литвы с Белоруссией, Калининградом с учетом растущих потребностей наших партнеров в Китае, Казахстане, Монголии и других азиатских странах», – сказал вице-министр транспорта и коммуникаций В. Кондратович.

## Реальность иная

Создать благоприятные условия для транзитного грузопотока между Востоком и Западом, благоприятные условия для перевозящих этот поток перевозчиков – это серьезная и благородная цель международного сотрудничества. Во имя него проводятся международные выставки, конференции, создаются рабочие группы.

Казалось бы, проекты и договоренности – это прекрасно, однако в реальности ситуация, к сожалению, намного сложнее.

«Если мы не решим проблемы, возникающие на литовско-белорусской границе, очень может быть, что большинство перевозимых автотранспортом грузов повернет в направлении Латвии и Польши», – пессимистически прогнозирует Витаутас Варасимавичюс, основатель и руководитель компании «TL Nika Group», работающей в Литве, Германии и Казахстане.

Он говорит, что в течение нескольких последних месяцев казахстанские транспортные средства, перевозящие сборные грузы в сопровождении нескольких импортных деклараций, на литовско-белорусской границе вынуждены ждать от 3 до 7 суток. И это происходит из-за дополнительных проверок, не считая очередей на пограничных пунктах. Транспортные средства необоснованно проверяются дополнительно в связи с, вероятно, полученными жалобами, в которых сообщается о якобы допущенных нарушениях. После таких сообщений транспортное средство задерживается до прибытия транспортного инспектора из Литвы. Это занимает 2–3 дня, иногда и больше. Такие сроки проверки не только приносят перевозчику дополнительные расходы, но и наносят вред грузам.

Как отмечает предприниматель, обладающий более чем двадцатилетним опытом работы с казахстанскими партнерами, такая ситуация удивляет и руководство КазАТО (Союза международных автомобильных перевозчиков Республики Казахстан), к которым они обратились за помощью с просьбой помочь в решении проблемы.

Попробуем проанализировать положение, ясно и точно отвечая на вопросы и, быть может, найти решение проблемы прямо здесь.

## Транзит под музыку Жалобщика

*Вопросы Витаутасу Варасимавичюсу, руководителю компании «TL Nika Group»*

Господин Варасимавичюс, когда начались, по вашему мнению, необоснованные задержания транспорта?

Они всегда были, однако в последнее время все так интенсифицировалось, что стало невозможно нормально работать. Мы чувствуем себя как на войне.

Сколько их было в последнее время?

В последнее время в связи с посыпавшимся потоком ложных жалоб – множество.

Какие конкретно убытки вы понесли из-за этого?

Убытки состоят из нескольких частей: назначаемые водителям штрафы, санкции за не доставленный вовремя груз, претензии грузоотправителя и грузополучателя.

Какая конкретно служба задерживает автотранспорт предприятия?

После получения жалобы таможня не открывает ворота и направляет транспорт в «красный канал». Прдержат тягач пятницу, субботу, воскресенье, понедельник, затем выписывают штраф, говорят – заплатите и поезжайте.

Случалось ли такое раньше?

Эти «красные каналы» появились некоторое время назад. Они должны были облегчить ситуацию, поскольку после внутренней таможенной проверки никто уже не должен проверять, однако, к сожалению, ситуация только осложнилась.

Что вам известно о полученных, возможно, жалобах?

Знаю, что наш автотранспорт фотографируют неустановленные лица. Подозреваю, что фотографии с информацией о надуманных нарушениях отправляются в определенные инстанции.

Вы знаете, что пишется в жалобах?

Судя по тому, из-за чего мы испытываем больше всего проблем, видимо, пишут, что наш транспорт является автопоездом, который нарушает предусмотренные стандарты длины. Однако наш транспорт – это тягачи с прицепами или полуприцепами.

А вас кто-нибудь официально информирует о полученной жалобе? Или это анонимные жалобы?

Только анонимные. Из-за этих жалоб наши водители напуганы. Они не решаются где-либо останавливаться в дороге. Не отклоняется вероятность, что фотографирование, избыточная проверка грузов и сбор прочей информации могут быть связаны с придорожными

грабителями, с которыми уже доводилось сталкиваться водителям дальних рейсов.

Может ли быть такое, что возможный автор жалобы и задерживающие транспорт службы сотрудничают между собой?

А разве анонимные жалобы могли бы оказывать такое влияние на бизнес, если бы было иначе? Все отправляемые нами письма словно в бетонную стену ударяются.

Вы усматриваете в этом определенные признаки рэкета?

Водители вздрагивают из-за любой остановки в пути. Видимо, не напрасно.

Как вы поступаете в случае задержания автотранспорта?

Водители постоянно информируют, где они находятся, какой пункт проехали. Если их задерживают официальные службы, мы поступаем на основании законов: выясняем, пишем и отправляем письма.

На какую помощь вы рассчитывали, обращаясь в КазАТО, ведь действие происходит на границе Литвы?

Мне непонятно, почему у литовской таможи есть претензии, когда мы ведем груз не в Литву, а в Казах-





стан. Нам часто говорят, что по этому поводу мы должны разбираться с КазАТО. Вот я и хотел, чтобы мне объяснили, почему мы не можем везти груз в Грузе, и почему таможня нас наказывает при выезде из Литвы в Казахстан.

#### Какой ответ вы получили из КазАТО?

Мне показали документ, подписанный министрами транспорта Казахстана и Литвы более десяти лет назад, где указываются правила проезда, которые совершенно противоречат здравой логике. Что же мешает сегодняшним министрам пересмотреть эти правила и подписать новый документ, который будет не наносить вред, а поможет укреплять транзитную деятельность двух стран?

#### В какие инстанции вы еще намерены обращаться?

Я много куда пытался обращаться, начиная с местных инстанций и заканчивая КазАТО, посольством Литвы в Казахстане. Директор компании «Šturvalas» Повилас Варасимавичюс делает соответствующие шаги в Литве, однако все лишь пожимает плечами, мол, не по адресу обращаетесь. В посольстве Литвы в Казахстане говорят, что наши интересы должна защищать ассоциация «Linava», ведь мы являемся ее членами. Мы еще являемся членами и ассоциации «Lineka», и FIATA.

**Почему вы считаете, что без решения проблем, возникающих на литовско-белорусской границе, грузопоток повернет в Латвию и Польшу, ведь в этих странах, как в Литве, действуют те же правила ЕС и к транспорту предъявляются такие же требования? Или там дела обстоят иначе?**

Точно не знаю, но считаю, что, быть может, существуют какие-то отдельные договоренности. По моим сведениям, уже не одна работающая в Казахстане компания отказалась от сотрудничества с Литвой и начала работать с Латвией.

#### Вопросы Повиласу Варасимавичюсу, директору компании «Šturvalas», входящей в группу «TL Nika Group»

**Господин Варасимавичюс, когда начались проблемы и в чем они состоят?**

В последнее время экспортируемые грузы попадают в «красный канал». Это процедура, когда погруженные товары надо предъявить для таможенного досмотра. Пока груз не погружен на транспортное средство, нельзя выпустить экспортную декларацию, хотя раньше это можно было делать, когда товар находился на таможенном складе. Из-за такого порядка удлиняются процедуры оформления погрузки, а это влияет на транзитное время – мы опаздываем с доставкой клиентам товаров, из-за которых где-то даже может остановиться производство. Водители простаивают, а перевозчики несут огромные убытки. Имеются факты, когда из-за этих процедур тягачи простаивали целую неделю.

«Красные каналы» не отрегулированы для работы со сборными грузами, владельцами которых являются несколько клиентов. Это очень удлиняет время транзита и повышает расходы перевозчиков.

Мы очень сложно работали в летнее время, когда все экспортируемые в Казахстан грузы попадали в «красный канал». Два месяца у нас были большие простои и поступали жалобы от получателей из-за длительных сроков доставки. В то время мы просили, чтобы все отпраздники, которые могут, делали экспортные декларации не в Литве, а в своих странах, поскольку здесь у нас имеются помехи. Парадокс – мы долго боролись за то, чтобы экспортные декларации заполнялись в Литве, а теперь пришлось обращаться с противоположными просьбами. Следовательно, деньги за эти услуги, которые могли попасть в казну нашего государства, туда не попали. Возникает обоснованный вопрос: кому нужна детальная процедура таможенной проверки при выезде из Литвы – ведь мы не ввозим товар в Литву, а вывозим из нее?

**А вам сообщают точную причину задержания транспорта?**

В сообщении указывается, что имеется возможное нарушение.

#### Как вы поступаете в случае задержания транспорта?

Едем на таможенный пост, пост просит предъявить транспортное средство для досмотра, вызывает Государственную дорожно-транспортную инспекцию (ГДТИ).

#### А ваша компания юридически все делает правильно?

Мы соблюдаем законы и правила, но по поводу многих из них возникают вопросы. Взять, к примеру, запрет на погрузку тягачей с транзитными номерами, хотя у них и есть разрешения. В последнее время такой запрет применяется даже к тягачу, зарегистрированному и имеющему разрешение в соответствующей стране, но со вновь купленным прицепом. Вопрос: какой смысл тягачу с прицепом ехать 5000 и больше километров в Казахстан или другую среднеазиатскую страну порожняком, загрязняя окружающую среду и не иметь никакой выгоды? Такой запрет побуждает предпринимателей, купивших в Европе транспортное средство, возвращаться в Казахстан не через Литву, не останавливаясь в ее гостиницах, не покупать здесь услуги автосервиса, не заправляться топливом, а повернуть через какое-нибудь другое государство, где транзитным грузам предоставляются более благоприятные условия.

#### Считаете ли вы задержание грузов незаконным?

Мы получаем письма, когда ложно указывается, что тягач с прицепом превышает общую длину автотранспорта (кто-то фотографирует и подает жалобу в ГДТИ, что транспорт, возможно, превышает общую длину). Таможня запрещает выезд с территории таможни до прибытия представителя ГДТИ. Если погрузка ведется в пятницу, то транспорт со всеми сборными грузами застревает на территории таможни до понедельника, пока прибудет сотрудник ГДТИ. У нас был случай, когда представитель ГДТИ не сумел прибыть в течение всего дня, в итоге таможенники выпустили груз с территории.

Еще один важный факт, что допустимую длину автотранспорта превышают только автопоезда. В уже упомянутом письме приводится ложная информация (и это происходило не единожды), когда тягач с полуприцепом называли автопоездом.

Как известно, в России, Казахстане разрешенная общая длина автопоезда составляет 20 метров, в Евросоюзе – 18,75 м. Раньше для превышающих длину шестистопных автопоездов можно было купить разрешения на въезд в Литву. Это опять-таки деньги в госбюджет. Вряд ли лишние 1,25 м оказывают влияние на безопасность дороги, тем более что 6 осей уменьшают нагрузку на дорожное покрытие. Скандинавы уже давно используют более длинные автосоставы – длиной 25,25 м с грузовой вместительностью 150 куб. м. Такой автопоезд они рекомендуют как лучшее средство для эффективной и экологичной транспортировки грузов по автодорогам.

#### Если груз опаздывает на несколько дней, как вы сообщаете об этом клиентам?

Приходится звонить, общаться со всеми лично и объяснять сложившуюся ситуацию, извиняться.

Это неприятно, не говоря уже о том, что тратится масса времени, а результат от этого не улучшается.

#### Как реагируют клиенты?

Поскольку мы ориентированы на мелкие сборные грузы, нашими клиентами являются представители малого бизнеса, владельцы небольших предприятий с невысоким оборотом. Им очень важно как можно быстрее пустить в оборот новые товары. Когда мы не доставляем товары вовремя, они несут убытки. На малые предприятия это влияет болезненно. Клиенты волнуются, нервничают, сердятся. Это особенно актуально, когда мы возем грузы на какие-то мероприятия, выставки, которые длятся всего 3–4 дня. Если транспорт застревает с таким грузом, то ситуация безнадёжная – у нашего клиента могут быть очень большие неприятности и убытки.

#### Есть ли риск лишиться части клиентов?

Большая часть клиентов действительно может перейти работать в другие государства – Польшу или Латвию, которые предоставляют лучшие условия. Не-

которые казахстанские компании со всей логистикой перешли из Литвы работать в Латвию, так как там можно приобрести разрешение на те же длинные автопоезда. Раньше такая возможность была и в Литве.

#### Как вы считаете, испытывают ли подобные проблемы и другие перевозчики?

Экспедиторы и логисты всех компаний работают над тем, чтобы через Литву перевозились как можно большие потоки грузов, и, несомненно, ситуация неблагоприятна для всех. Случаи с компанией «Šturvalas» не являются каким-то исключительным явлением.

#### Обсуждали ли вы эту проблему с другими перевозчиками, или из-за конкуренции такие вопросы не обсуждаются?

С конкурентами по этому вопросу мы не общались, но слышим отголоски, что многие, кто работает в Казахстане или других среднеазиатских странах, сталкиваются с такой же проблемой.

#### Обращались ли вы за помощью в какие-либо организации?

Я был в Дорожно-транспортной инспекции. Там ясно ответили: ездите на более коротких машинах, и не будет проблем. Мы дискутировали по этому вопросу и с президентом ассоциации «Linava».

#### Какие ответы вы получили?

Что надо писать запросы, составлять соответствующие тексты. Однако мы не сочинители текстов, мы – логисты. На писанину мы только потратим массу времени, и неизвестно, будет ли от этого польза. По сути ведь все понимают, что какой-то жалобщик дергает всех за веревочки. На его жалобы все вроде бы должны реагировать, а где находятся самые глубокие корни, можно только предполагать...

#### А что вы сами предприняли, чтобы не повторяться задержания транспорта?

Мы еще ищем пути решения этой проблемы.

## В войне жалоб таможня словно заложница

Вопросы Йонасу Мишкинису, генеральному директору Таможенного департамента Литовской Республики

**Господин Мишкинис, известны ли вам проблемы литовских перевозчиков на таможенных складах и на границе?**

Да, ситуация известна. В этой конкурентной борьбе компаний, их разногласиях и потоке жалоб таможня стала в определенном смысле заложницей. На основании правовых актов ЛР таможня поручено проверять лицензии на международные грузоперевозки, которые выдаются в соответствии с международными соглашениями ЛР о международных перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом. В качестве реакции на жалобы таможня применяет различные способы таможенной проверки.

**Обязаны ли таможенные службы реагировать на анонимные жалобы и в связи с ними задерживать выезжающий из Литвы автотранспорт на несколько суток?**

Таможенная проверка опирается на анализ риска, поэтому таможня анализирует и оценивает любую доступную ей или полученную ею информацию, включая и предоставленную анонимно.

В осуществляемых анонимной правовыми актами ясно указано, когда таможня может задержать проверяемые товары и (или) транспортные средства.

**Как можно было бы упростить процедуры «красного канала», чтобы они проходили быстрее?**

В целях ускорения процедур «красного канала» таможня рекомендовала бы литовским предприятиям, оказывающим логистические услуги, ознакомиться с международными соглашениями ЛР в сфере автомобильного транспорта и не загружать товары на транспортные средства третьих стран, которые не соответствуют положениям, предусмотренным в международных договорах Литовской Республики.





Также компаниям, которых не удовлетворяет существующая ситуация, мы бы рекомендовали выдвигать проблемы через представляющую их ассоциацию, а не через государственные инстанции, и инициировать их решение – может, даже и пересмотр международных соглашений.

**Вопросы Александру Ступенко, главному советнику группы политики в области автомобильного и воздушного транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Литовской Республики**

**Господин Ступенко, обсуждаются ли выдвигаемые перевозчиками проблемы в межправительственных комиссиях, рабочих группах?**

Прежде чем ответить, хочу сказать о правовом регулировании упомянутого вопроса. В 17-й статье соглашения между правительствами Республики Казахстан и Литовской Республики «О международных перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом», подписанного в Вильнюсе 21 июля 1993 года, сказано: «Перевозчики одной из договаривающихся сторон во время пребывания на территории другой договаривающейся стороны должны соблюдать действующие на этой территории правила и нормы».

В 3-й части 17-й статьи Закона о дорогах Литовской Республики указано, что на дорогах могут использоваться только транспортные средства или их комбинации, которые не превышают максимальные технические параметры, утвержденные министром транспорта и коммуникаций в осуществление законодательства Европейского союза. В Евросоюзе технические параметры транспортных средств или их соединений регламентирует директива Совета от 25 июля 1996 года, устанавливающая определенные максимально допустимые параметры автотранспортных средств, используемых в Сообществе для национальных и международных перевозок, и максимальную разрешенную массу автотранспортных средств, используемых для международных перевозок (далее – директива 96/53/ЕВ).

В национальном праве Литвы положения директивы 96/53/ЕВ осуществляет Опись максимально допустимых для пользования дорогами технических параметров транспортных средств или их соединений, утвержденных приказом министра транспорта и коммуникаций Литовской Республики № 3-66 «Об утверждении допустимых параметров, нагрузки на ось (оси) и общей массы транспортных средств» от 18 февраля 2002 г.

Кроме того, с 20 мая 2019 г. вступили в силу правила организации технических проверок автотранспортных средств классов М2, М3, N2, N3, O3 и O4, а также колесных тракторов категории Т5 на дорогах Литовской Республики, утвержденные постановлением Правительства Литовской Республики № 132 от 7.02.2018 г., согласно которым сотрудники Администрации транспортной безопасности Литвы и дорожной полиции имеют право проверять на дорогах техническое состояние, параметры транспортных средств и закрепление груза.

В 18-й статье упомянутого соглашения указывается: «В интересах выполнения настоящего соглашения договаривающиеся стороны из представителей компетентных органов создадут смешанную комиссию».

Перед каждыми переговорами Министерство транспорта и коммуникаций организует встречи с ассоциациями перевозчиков Литвы по вопросам, которые целесообразно поднимать на заседаниях смешанной комиссии. Примечательно, что при создании группы для переговоров со стороны Литвы всегда приглашаются представители организаций, представляющих перевозчиков, которые выдвигают вопросы и участвуют в дискуссиях в ходе переговоров.

Литовские перевозчики вопрос о габаритах транспортных средств не поднимают. Литовская сторона постоянно выдвигает другой вопрос, касающийся различной трактовки перевозки груза из Литвы в Казахстан. Согласно правовым актам Республики Казахстан, когда грузы третьей страны, предназначенные для Казахстана, были доставлены на тер-

риторию Литовской Республики, на которых они консолидируются, а затем перевозятся в Казахстан, у литовского перевозчика должна быть лицензия третьей страны из Республики Казахстан, а у казахстанских перевозчиков – двухсторонняя лицензия Литовской Республики. Такая трактовка, по мнению литовской стороны, противоречит положениям вышеупомянутого соглашения.

Казахстанская сторона вопрос о параметрах транспортных средств подняла в этом году.

**Обращаются ли перевозчики по поводу проблем в Министерстве транспорта и коммуникаций?**

Транспортные средства литовских перевозчиков, как и других стран, например, Российской Федерации, Республики Беларусь, соответствуют техническим параметрам транспортных средств, установленных в правовых актах. Несоответствия касательно габаритов транспортных средств есть только у транспортных средств, зарегистрированных в Республике Казахстан.

**Какие вопросы чаще всего поднимают перевозчики?**

В последнее время литовские перевозчики поднимают вопросы, касающиеся последствий для транспортного сектора «Пакета мобильности», а также повышения коэффициента минимальной заработной платы водителя с 1,3 до 1,65.

**Известно ли министерству о неприятностях на пограничных пунктах и таможенных?**

Хотя Министерство транспорта и коммуникаций ответственно только за инфраструктуру погранично-контрольных пунктов, оно получает информацию и об осуществляемых на них процедурах.

**Какие меры следует принять, чтобы необязательное и продолжительное задержание автотранспорта в пограничных таможенных зонах было ограничено?**

Что касается параметров транспортных средств, то единственный совет – руководствоваться действующими правовыми актами.

**Вопросы Ромасу Аустинкасу, президенту литовской ассоциации автомобильных перевозчиков «Linava»**

**Господин Аустинкас, очевидно, вам известна ситуация с компанией «Šturvalas» с задерживанием транспорта на таможенных постах. Как вы ее расцениваете?**

Испытывают ли другие члены вашей ассоциации подобные проблемы?

Является ли задержание транспорта на несколько дней типичной ситуацией, или это исключительные случаи?

Нарушает ли «Šturvalas» какие-либо положения?

Как вы считаете, почему эта проблема всплыла только сейчас, хотя в последнее время вроде бы и не было принято никаких новых ограничений для грузового транспорта, пересекающего границу и таможенно ШНГ и ЕС?

Может ли Литовская ассоциация перевозчиков оказать влияние в целях изменения ситуации?

**Вопросы Мечисловасу Атрошкявичюсу, генеральному секретарю литовской ассоциации автомобильных перевозчиков «Linava»**

Господин Атрошкявичюс, может ли быть так, что ситуация компании «Šturvalas» на таможенных складах, когда, по словам руководства компании, из-за жалоб необоснованно и на длительное время задерживаются транспортные средства, – это проявление происходящей между перевозчиками конкурентной борьбы?

Каково ваше мнение по поводу запрета использования на дорогах Литвы длинных 20-метровых шестиосных автомобилей?

Как в этом контексте вы расцениваете опыт стран ЕС – Скандинавских стран, где разрешена длина автопоезда в 25,25 м?

**Каково ваше мнение по поводу погрузки в Литве транспортных средств с транзитными номерами, направляющихся через Литву в страны Средней Азии? Целесообразен ли запрет на их погрузку?**

На эти вопросы мы получили комментарий литовской ассоциации автомобильных перевозчиков «Linava»:

В представленном вами материале идет речь о ситуации, которая описана в подписанном в 1993 году соглашении между правительствами Республики Казахстан и Литовской Республики «О международных перевозках пассажиров и грузов автомобильным транспортом». В 9-й статье данного соглашения предусмотрено, что автотранспортные средства, осуществляющие международные перевозки, должны иметь национальный регистрационный и отличительный знаки своей страны. В 10-й статье этого соглашения предусматривается, что перевозчик может осуществлять перевозки, если он получил на это специальное разрешение компетентного органа другой стороны. Приказом министра транспорта и коммуникаций утверждены максимально допустимые параметры автомобилей и их соединений. Все эти правовые акты действительны и подлежат исполнению, пока они действуют.

Очевидно, что в описанной вами ситуации конкретный перевозчик оспаривает соблюдение этих правовых актов, а лиц, действующих в установленном законом порядке, называет «жалобщиками». Ассоциация «Linava» действует согласно законам Литвы и прочим правовым актам, поэтому не может поддерживать тех, кто стремится не соблюдать или обходить правовые акты.

**Транспортные правила – не Святое Писание. Они должны совершенствоваться**

Получив все ответы, мы попросили прокомментировать ситуацию Витаутаса Науджуса, посла Литовской Республики по особым поручениям, бывшего посла ЛР в Казахстане.

Я поддерживаю тех, кто говорит, что законы и правила следует соблюдать. Правила Евросоюза появились не на пустом месте и не насаждаются искусственно. Они отражают интересы всех членов ЕС, инфраструктуру, требования сохранности и безопасности. Если Евросоюз и его граждане на основании определенных соглашений соблюдают правила и требования Евразийского союза, то вполне естественно и логично, что граждане этого союза, в том числе и участники транспортного сообщения, обязаны соблюдать правила и требования ЕС.

Правила могут быть несовершенны. Поэтому надо стараться их корректировать, совершенствовать, обоснованно мотивируя в соответствующих инстанциях, что и почему следует менять.

Я поддерживаю и тех, кто поднимает вопросы и призывает к дискуссии. Только в открытых дискуссиях рождаются оптимальные решения, а добросовестное сотрудничество помогает снижать любые риски.

Универсальных решений не существует. Но есть хорошая практика, на которую мы можем опираться. Это ИВМ (Интегрированное управление границами), электронные декларации и применяемые в более широком регионе UTD.

С другой стороны, государственные инстанции Литвы должны быть гибкими, но негибкими... Если можно помочь компаниям, как литовским, так и казахстанским, то этим мы подтвердим, что бизнес в Литве – привлекательный, а инстанции – дружелюбные и внимательные.

В будущем успех транспортного сектора будут обуславливать не мелкие местные конфликты, а открытая информация, инновации, цифровизованный транспортный рынок. Это – будущее. Дабы оно было таким, о каком мы мечтаем, не нужно бояться новшества и перемен. Так что и несовершенные правила можно и необходимо совершенствовать и менять. Неизменно лишь Святое Писание.

Инф. JŪRA MOPE SEA





# Siekiai ir realybė, ar Tranzitas pagal Skundiko muziką?

Rugsėjo pabaigoje Almatoje (Kazachstanas) įvykusi 23-ioji transporto ir logistikos paroda bei konferencija sulaukė beveik 2 tūkstančių lankytojų iš 33 šalių. Ši tarptautinė mugė laikoma svarbiausiu transporto ir logistikos renginiu Vidurinėje Azijoje.

Kokių tikslų siekia parodos dalyviai, pristatydami savo kompanijas jau trečią dešimtmetį vykstančiuose renginiuose Kazachstane?

27 proc. apklaustųjų parodoje atsakė, kad tikisi surasti naujų partnerių ir klientų. Kokių tikslų siekė Lietuvos delegacija, vadovaujama susisiekimo viceministro Vladislavo Kondratovičiaus, savo vizitą Vidurinėje Azijoje pradėjusi Uzbekistane ir pratęsusi Kazachstane, kur jungtiniame stende buvo pristatytas Lietuvos transporto sektorius?

## Prioritetas sukurti palankias sąlygas tranzitiniam krovinių srautui tarp Rytų ir Vakarų

LR susisiekimo ministerijos išplatintame pranešime sakoma, kad susitikimuose su šių šalių atstovais aptartos glaudesnio dvišalio bendradarbiavimo, krovinių tranzito per Lietuvą galimybės, kiti aktualūs prekybos ir transporto klausimai, nes bendradarbiavimo su Uzbekistanu ir Kazachstanu potencialas nėra pakankamai išnaudotas ir jį reikia stiprinti.

„Lietuva turi užtektinai pajėgumų, kad galėtų užtikrinti sklandų Uzbekistano ir Kazachstano krovinių tranzitą per Lietuvą. Matome galimybių ateityje stiprinti ekonominius, prekybos ir logistikos ryšius. Uzbekistanui, siekiančiam krovinius vežti į Europą, Lietuva gali tapti vartais į Vakarus. Klaipėdos jūrų uosto ir „Lietuvos geležinkelių“ turimi krovos ir sandėliavimo pajėgumai Uzbekistanui gali atverti galimybes per Lietuvą didinti krovinių srautus į Europą“, – kalbėjo susisiekimo viceministras V. Kondratovičius.

Mišrios Lietuvos ir Uzbekistano komisijos krovinių vežimo autotransportu klausimais posėdyje buvo aptartos šios srities aktualijos bei nustatyta leidimų vykdyti vežimus tranzitu ir iš (į) trečiųjų šalių kvota abiem šalims 2020 m. Leidimų vykdyti vežimus kvota taip pat nustatyta ir su Kazachstano Respublika.

Almatoje vykusiame Transporto darbo grupės posėdyje aptartas dvišalis bendradarbiavimas transporto srityje, prekybinio ir ekonominio bendradarbiavimo klausimai. Dvišalio susitikimo dėmesio centre – vežimų konteineriniais traukiniais, krovinių gabenimo per Klaipėdos jūrų uostą apimčių didinimo galimybės, taip pat nuspręsta išnagrinėti konteinerinių vežimų organizavimo galimybes bei tęsti aktyvų dialogą šiuo klausimu.

Su Kazachstano atstovais aptartas bendradarbiavimas aviacijos srityje, galimybės atnaujinti tiesioginius skrydžius tarp Lietuvos ir Kazachstano, plėsti bendradarbiavimą rengiant orlaivių pilotus.

„Mūsų bendradarbiavimo prioritetas – teikti aukščiausios kokybės transporto ir logistikos paslaugas bei sukurti palankias sąlygas tranzitiniam krovinių srautui tarp Rytų ir Vakarų: Klaipėdos uosto, Lietuvos–Baltarusijos, Kaliningrado kryptimis, atsižvelgiant į augančius

mūsų partnerių Kinijoje, Kazachstane, Mongolijoje ir kitose Azijos šalyse poreikius“, – kalbėjo susisiekimo viceministras V. Kondratovičius.

## Realybė kitokia

Sudaryti palankias sąlygas tranzitiniam krovinių srautui tarp Rytų ir Vakarų bei šį srautą gabenantiems vežėjams – tai rimtas ir kilnus tarptautinio bendradarbiavimo tikslas. Dėl to rengiamos tarptautinės parodos, konferencijos, kuriamos darbo grupės. Atrodytų, puikūs projektai ir susitarimai, tačiau realybėje padėtis, deja, gerokai sudėtingesnė.

„Jei mes neišspręsimė Lietuvos–Baltarusijos pasienyje kylančių problemų, labai gali būti, kad daugelis autotransportu gabenamų krovinių pasuks Latvijos ir Lenkijos kryptimi“, – pesimistiškai prognozuoja Lietuvoje, Vokietijoje ir Kazachstane dirbančios kompanijos „TL Nika Group“ įkūrėjas ir vadovas Vytautas Varasimavičius.

Jis sako, kad pastaruosius kelis mėnesius Kazachstano transporto priemonės, gabenančios rinktinis krovinius, kuriuos lydi kelios importo deklaracijos, Lietuvos–Baltarusijos pasienyje priverstos laukti patikrinimo nuo 3 iki 7 parų. Ir tai yra papildomi patikrinimai, neskaitant eilių pasienio punktuose. Transporto priemonės nepagrįstai papildomai tikrinamos dėl galimai gautų skundų, kuriuose pranešama apie galimai padarytus pažeidimus. Po tokių pranešimų transporto priemonė sulaikoma, kol atvyks Lietuvos transporto saugos inspektorius. Tai užtrunka dvi, tris, kartais ir daugiau dienų. Tokie patikros terminai ne tik sudaro papildomų išlaidų vežėjui, bet ir padaro žalą kroviniams.

Pasak daugiau nei dvidešimties metų darbo su Kazachstano partneriais patirtį turinčio verslininko, tokia situacija stebisi ir „KazATO“ (Kazachstano vežėjų automobilių asociacija) vadovai, į kuriuos jis kreipėsi pagalbos prašydamas padėti išspręsti problemą.

Pabandykite išanalizuoti padėtį aiškiai ir tiksliai atsakydami į klausimus ir galbūt rasti problemos sprendimą čia pat.

## Tranzitas pagal Skundiko muziką

*Klausimai Vytautui Varasimavičiui, „TL Nika Group“ vadovui*

**Pone Varasimavičiau, kada, Jūsų manymu, prasidėjo nepagrįsti transporto sulaikymai?**

Jų visuomet buvo, tačiau pastaruoju metu viskas taip suintensyvėjo, kad normaliai dirbti tapo nebeįmanoma. Jaučiamės tarsi kare.

**Kiek jų buvo pastaruoju metu?**

Paskutiniu metu, pasipylus melagingų skundų srautui, daugybė.

**Kokių konkrečių nuostolių dėl to patyrėte?**

Nuostoliai susideda iš kelių dalių: vairuotojams skiriamos baudos, sankcijos už laiku nepristatytą krovinį, krovinio siuntėjo ir gavėjo pretenzijos.

**Kokia konkrečiai tarnyba sulaiko įmonės autotransportą?**

Gavusi skundą, muitinė neatidaro vartų, bet nukreipia transportą į „raudonąjį kanalą“. Pralauko vilkiką penktadienį, šeštadienį, sekmadienį, pirmadienį. Tada išrašo baudą, sako, sumokėkite ir tegul važiuoja.

**Ar anksčiau tokių dalykų pasitaikydavo?**

Tie „raudonieji kanalai“ atsirado prieš kurį laiką. Jie turėjo palengvinti situaciją, nes po vidinio muitinės patikrinimo niekas nebeturėtų tikrinti, tačiau situacija, deja, tik pasunkėjo.

**Ką žinote apie galimai gautus skundus?**

Žinau, kad mūsų transportas yra fotografuojamas nenustatytų asmenų. Įtariu, kad nuotraukos su informacija apie išgalvotus pažeidimus siunčiamos tam tikroms instancijoms.

**Ar žinote, kas rašoma skunduose?**

Pagal tai, dėl ko patiriame daugiausia problemų, matyt, rašoma tai, kad mūsų transportas yra autotraukinys, kuris pažeidžia numatytus ilgio standartus. Tačiau mūsų transportas yra vilkikai su priekabomis arba puspriekabėmis.

**Ar Jus kas nors oficialiai informuoja apie gautą skundą? Ar tai anoniminiai skundai?**

Tik anoniminiai. Dėl tų skundų mūsų vairuotojai yra įbauginti. Jie nesiryžta kur nors stabtelėti kelyje. Neatmestina tikimybė, kad fotografavimas, perteklinis krovinių tikrinimas ir kitoks informacijos rin-

timas gali būti susijęs su pakelių plėšikais, su kuriais jau teko susidurti tolimųjų reisų vairuotojams.

**Ar tikėtina, kad galimas skundo autorius ir transportą sulaikančios tarnybos bendradarbiauja?**

O ar galėtų anoniminiai skundai daryti tokį poveikį verslui, jei būtų kitaip? Visi mūsų siunčiami laišukai atsimuša kaip į betono sieną.

**Ar įžvelgiate tam tikrų reketų požymių?**

Vairuotojai krūpioja dėl bet kokio stabdymo kelyje. Manau, ne be reikalo.

**Kaip elgiatės autotransporto sulaikymo atvejais?**

Vairuotojai nuolat informuoja, kur jie yra, kokį punktą pravažiavo. Jei juos sulaiko oficialios tarnybos, elgiames pagal įstatymus: aiškinamės, rašome ir siunčiame raštus.

**Kokios pagalbos tikėjotės kreipdamasis į**

„KazATO“, **juk veiksmas vyksta Lietuvos pasienyje?** Man nesuprantama, kodėl Lietuvos muitinė turi pretenzijų, kai mes vežame krovinį ne į Lietuvą, o į Kazachstaną. Mums dažnai sakoma, kad dėl to turė-





tume aiškintis su „KazATO“. Tad ir norėjau, kad man paaiškintų, kodėl negalime vežti krovinių krovinio krovinys ir kodėl muitinė mus baudžia išvažiuojant iš Lietuvos į Kazachstaną.

#### Kokį atsakymą gavote iš „KazATO“?

Man parodė daugiau nei prieš dešimt metų Kazachstano ir Lietuvos susisiekimo ministrų pasirašytą raštą, kur nurodomos važiavimo taisyklės, kurios visiškai nepagrįstos sveika logika. Kas gi trukdo dabartiniams ministrams peržiūrėti tas taisykles ir pasirašyti naują raštą, kuris ne kenktų, o padėtų stiprinti dviejų šalių tranzito veiklą.

#### Į kokias institucijas dar ketinate kreiptis?

Daug kur bandžiau kreiptis, pradedant vietinėmis institucijomis, „KazATO“, Lietuvos ambasada Kazachstane. „Šturvalo“ direktorius Povilas Varasimavičius atitinkamus žygius daro Lietuvoje, tačiau visi tik gūžčioja pečiais, atseit, ne tuo adresu kreipiamės. Lietuvos ambasada Kazachstane sako, kad mūsų interesus turi ginti „Linava“, juk esame jos nariai. Taip, mes dar esame ir „Linekos“, ir FIATA nariai.

**Kodėl manote, kad neišsprendus Baltarusijos–Lietuvos pasienyje kylančių problemų krovinių srautas pasuks Latvijos ir Lenkijos kryptimis, juk šiose šalyse, kaip ir Lietuvoje, galioja tos pačios ES taisyklės ir transportui keliami tie patys reikalavimai? Ar yra kitaip?**

Tiksliai nežinau, bet manau, kad galbūt yra kažkokie atskiri susitarimai. Mano žiniomis, jau ne viena Kazachstane dirbanti kompanija atsiskak bendradarbiavimo su Lietuva ir pradėjo dirbti su Latvija.

#### Klausimai Povilui Varasimavičiui,

„TL Nika Group“ įmonės „Šturvalas“ direktoriui

#### Pone Varasimavičiau, kada prasidėjo problemos ir kokios jos?

Paskutiniu metu eksportuojami kroviniai patenka į „raudonąjį kanalą“. Tai yra procedūra, kai pakrautas prekes reikia pateikti muitinės patikrinimui. Kol krovinyms nėra pakrautas į transporto priemonę, negalima išleisti eksporto deklaracijų, nors anksčiau tai buvo galima padaryti, kai prekės yra muitinės sandėlyje. Dėl tokios tvarkos pailgėja pakrovimo formavimo procedūros, o tai veikia tranzitinį laiką – klientams vėluojame pristatyti prekes, dėl kurių kažkur gali net sustoti gamyba. Vairuotojai turi stovėti, o vežėjai patiria didelių nuostolių. Esama faktų, kai dėl šių procedūrų vilkikai prastovėdavo ir visą savaitę.

„Raudonieji kanalai“ nesureguliuoti dirbti su rinktiniais krovinių, kurių savininkai yra keli klientai. Tai labai prailgina tranzito laiką ir padidina vežėjų išlaidas.

Labai sudėtingai dirbome vasaros metu, kai visi į Kazachstaną eksportuojami kroviniai pakliūdavo į „raudonąjį kanalą“. Du mėnesius turėjome didelių prastovų ir gavėjų nusiskundimų dėl ilgų pristatymo terminų. Tuo metu prašėme, kad visi siuntėjai, kurie gali, eksporto deklaracijas darytų ne Lietuvoje, o savo šalyse, nes čia turime trukdžių. Paradoksas – ilgai kovojome, kad eksporto deklaracijos būtų daromos Lietuvoje, dabar teko kreiptis su priešingais prašymais. Vadinasi, pinigai, kurie už šias paslaugas galėjo patekti į mūsų valstybės iždą, nepateko. Kyla pagrįstas klausimas – kam reikalinga detali muitinės patikros procedūra išvažiuojant iš Lietuvos, juk prekes ne įvežame į Lietuvą, o iš jos išvežame?

#### Aš Jums pranešama tikslis transporto sulaikymo priežastis?

Pranešime nurodoma, kad yra galimas pažeidimas.

#### Kaip elgiatės transporto sulaikymo atvejais?

Vykstame į muitinės postą, pastarasis paprašo pateikti transporto priemonę apžiūrai, iškviečia Valstybinę kelių transporto inspekciją (VKTI).

#### Ar Jūsų kompanija teisiškai viską daro teisingai?

Laikomės įstatymų ir taisyklių, bet dėl daugelio jų kyla pagrįstų klausimų. Kad ir dėl draudimo krauti vilkikus su tranzitiniais numeriais, nors jie turi leidimus. Pastaruoju metu toks draudimas taikomas net atitinkamoje šalyje registruotam ir leidimą turinčiam vilkikui, bet su naujai nusipirkta priekaba. Klausimas – kokia prasmė į Kazachstaną ar kitą Vidurinės Azijos šalį 5 000 km ir daugiau vilkikui su priekaba važiuoti tuščiomis, teršti aplinką ir neturėti jokios naudos? Toks draudimas skatina verslininkus, Europoje nusipirkusius transporto priemonę, į Kazachstaną grįžti ne per Lietuvą, neapsistoti jos viešbučiuose, nepirkti čia autoserviso paslaugų, nepaspildyti kuro, o sukti per kurią nors kitą valstybę, kur tranzitui taikomos palankesnės sąlygos.

#### Ar krovinių sulaikymą laikote neteisėtu?

Gauname raštus, kai melagingai nurodoma, kad vilkikas su priekaba viršija bendrą autotransporto ilgį (kažkas nufotografuoja ir pateikia skundą VKTI, kad transportas galimai viršija bendrą ilgį). Muitinė uždraudžia išvykti iš muitinės teritorijos, kol neatvyks VKTI. Jei kraunama penktadienį, transportas su visais rinktiniais krovinių užstringa muitinės teritorijoje iki pirmadienio, kol atvyks VKTI. Turėjome įvykį, kai VKTI nesugebėjo atvykti ištisą dieną, galiausiai muitinė išleido iš teritorijos.

Dar vienas svarbus faktas, kad leistiną autotransporto ilgį viršija tik autotraukiniai. Jau minėtame rašte pateikiama melaginga informacija (ir tai vyksta ne vieną kartą), kai vilkikas su puspriekabe pavadinamas autotraukiniu.

Rusijoje, Kazachstane leidžiamas bendras autotraukinio ilgis – 20 m, Europos Sąjungoje – 18,75 m. Anksčiau ilgį viršijantiems 6 ašių autotraukiniams buvo galima nusipirkti leidimus įvažiavimui į Lietuvą. Tai vėlgi pinigai į valstybės biudžetą. Kažin ar 1,25 m daro įtaką kelio saugumui, juolab kad 6 transporto ašys mažina kelio apkrovą. Skandinavai jau seniai naudoja dar ilgesnius – 25,25 m ilgio ir iki 150 m<sup>3</sup> pakrovimo tūrio sąstaus. Tokį autotraukinį jie pristato kaip geriausias priemones efektyvumui ir ekologiškam krovinių transportavimui keliais.

#### Jei krovinyms vėluoja kelias dienas, kaip apie tai pranešate klientams?

Tenka skambinti, bendrauti su visais asmeniškai ir aiškinti susidariusią situaciją, atsiprašinėti. Tai nėra malonu, jau nekalbant apie tai, kad sugaištama daugybė laiko, o rezultatas dėl to negerėja.

#### Kaip reaguoja klientai?

Kadangi esame orientuoti į smulkius rinktinis krovinius, mūsų klientai yra smulkiojo verslo atstovai, mažų įmonių, turinčių nedideles apyvartas, savininkai. Jiems labai svarbu kuo greičiau paleisti į apyvartą naujas prekes. Kai prekių neatvežame laiku, jie patiria nuostolių. Mažas įmonės tai veikia skausmingai. Klientai jaudinasi, nervinasi, pyksta. Ypač tai aktualu, kai vežame krovinius į kokius nors renginius, parodas, kurios vyksta tik 3–4 dienas. Jei transportas užstringa su tokiais krovinių, tai yra beviltiška situacija – mūsų klientas gali turėti labai didelių nemalonumų ir nuostolių.

#### Ar yra rizika prarasti dalį klientų?

Didelė dalis klientų tikrai gali pereiti dirbti į kitas valstybes – Lenkiją ar Latviją, kurios suteikia geres-

nes sąlygas. Kai kurios Kazachstano kompanijos su visa logistika iš Lietuvos perėjo dirbti į Latviją, nes ten tiems patiems ilgiems autotraukiniams galima įsigyti leidimą. Anksčiau tokia galimybė buvo ir Lietuvoje.

#### Kaip manote, ar kiti vežėjai irgi patiria panašių problemų?

Visų kompanijų ekspeditoriai ir logistai dirba, kad kuo didesni krovinių srautai būtų gabenami per Lietuvą ir, be abejonės, situacija yra nepalanki visiems. „Šturvalo“ atvejis nėra koks nors išskirtinis reiškinys.

#### Ar tą problemą aptarėte su kitais vežėjais, ar dėl konkurencijos tokie dalykai neaptarinėjami?

Su konkurentais tuo klausimu nebendravome, bet girdime atgarsius, kad daugelis, kurie dirba Kazachstane ar kitose Vidurinės Azijos šalyse, susiduria su tokia pat problema.

#### Ar kreipėtės pagalbos į kokias nors organizacijas?

Buvau kelių transporto inspekcijoje. Jie aiškiai atsakė: važinėkite su trumpesnėmis mašinomis ir nebus problemų. Diskutavome šiuo klausimu ir su „Linavos“ prezidentu.

#### Kokius gavote atsakymus?

Kad reikia rašyti raštus, sukurti atitinkamus tekstus. Tačiau mes ne tekstų rašytojai, o logistai. Rašymui tik sugaištume daugybę laiko ir neaišku, ar iš to būtų naudos. Iš esmės visi supranta, kad kažkoks skundikas tampo visus už virvelių, į jo skundus tarsi visi privalo reaguoti, o kur yra gilesnės šaknys, galima tik nujausti...

#### Ko ėmėtės patys, kad transporto sulaikymai nesikartotų?

Dar ieškome būdų, kaip išspręsti šią problemą.

## Skundų kare muitinė jaučiasi įkaite

Klausimai Jonui Miškiniui, Lietuvos Respublikos muitinės departamento generaliniam direktoriui

#### Pone Miškini, ar Jums žinomos Lietuvos vežėjų problemos muitinės sandėliuose ir pasienyje?

Taip, situacija yra žinoma. Įmonėms konkuruojant, nesutarant ir rašant skundus, muitinė šioje situacijoje yra tapusi įkaite. Pagal LR teisės aktus muitinei pavesta tikrinti tarptautinio krovinių vežimo leidimus, kurie išduodami pagal LR tarptautinius susitarimus dėl tarptautinio kelevių ir krovinių vežimo automobiliais. Reaguodama į skundus, muitinė tai ko įvairius muitinio tikrinimo būdus.

#### Ar muitinės tarnybos privalo reaguoti į anoniminius skundus ir dėl jų sulaikyti iš Lietuvos išvykstantį autotransportą kelioms paroms?

Muitinis tikrinimas grindžiamas rizikos analize, todėl muitinė analizuoja ir vertina bet kokią jai prieinamą ar gautą informaciją, įskaitant pateiktą anoniminius.

Muitinės įgyvendinamuose teisės aktuose aiškiai nurodyta, kada muitinė gali sulaikyti tikrinamas prekes ir (arba) transporto priemones.

#### Kaip būtų galima supaprastinti „raudonojo kanalo“ procedūras, kad jos vyktų sparčiau?

Siekiant, kad „raudonojo kanalo“ procedūros vyktų sparčiau, muitinė rekomenduotų Lietuvos įmonėms, teikiančioms logistikos paslaugas, susipažinti su LR tarptautiniais susitarimais automobilių transporto srityje ir nekrauti prekių į trečiųjų šalių transporto priemones, kurios neatitinka LR tarptautinės





sutartyse numatytų nuostatų.

Taip pat įmonėms, kurių netenkina esama situacija, rekomenduotumėme per joms atstovaujančią asociaciją, o ne per valstybines institucijas, kelti problemas ir inicijuoti jų sprendimą – gal net ir tarptautinių susitarimų peržiūrėjimą.

**Klausimai Aleksandrui Stupenko, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Kelių ir oro transporto politikos grupės vyresniajam patarėjui**

**Pone Stupenko, ar tarpvyriausybines komisijose, darbo grupėse yra svarstomos vežėjų keliamos problemos?**

Prieš atsakant į pateiktus klausimus, norėčiau pristatyti minėto klausimo teisinį reguliavimą. Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Kazachstano Respublikos Vyriausybės susitarimo dėl keleivių ir krovininių tarptautinių vežiojimų automobiliais, sudaryto Vilniuje 1993 m. liepos 21 d., 17 straipsnyje nurodyta, kad „vienos iš Susitariančių Šalių vežėjai, būdami kitos Susitariančios Šalies teritorijoje, privalo laikytis toje teritorijoje galiojančių taisyklių ir normų“. Lietuvos Respublikos kelių įstatymo 17 straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad „naudotis keliais galima tik tokio- mis transporto priemonėmis ar jų junginiais, kurios neviršija įgyvendinant Europos Sąjungos teisės aktus susisiekimo ministro patvirtintų didžiausių leidžiamų naudojamų keliais transporto priemonių ar jų junginių techninių parametrų“. Europos Sąjungoje transporto priemonių ar jų junginių techninius parametrus reglamentuoja 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (toliau – Direktyva 96/53/EB).

Lietuvos nacionalinėje teisėje Direktyvos 96/53/EB nuostatas įgyvendina Didžiausiųjų leidžiamų naudojamų keliais transporto priemonių ar jų junginių techninių parametrų aprašas, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. vasario 18 d. įsakymu Nr. 3-66 „Dėl didžiausiųjų leidžiamų naudojamų keliais transporto priemonių ar jų junginių techninių parametrų patvirtinimo“.

Be to, nuo 2019 m. gegužės 20 d. įsigaliojo M2, M3, N2, N3, O3 ir O4 klasių kelių transporto priemonių ir T5 kategorijos ratinių traktorių techninių patikrinimų organizavimo Lietuvos Respublikos keliuose taisyklės, patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2018-02-07 nutarimu Nr. 132, pagal kurias Lietuvos transporto saugos administracijos ir policijos pareigūnai turi teisę keliuose tikrinti transporto priemonių techninę būklę, parametrus ir krovinio pritvirtinimą. Minėto susitarimo 18 straipsnyje nurodyta, kad „Susitariančios Šalys, siekdamos užtikrinti tinkamą šio Susitarimo vykdymą, iš kompetentingų įstaigų atstovų sudaro Mišrią komisiją“. Prieš kiekvienas derybas Susisiekimo ministerija organizuoja susitikimus su Lietuvos vežėjų asociacijomis dėl klausimų, kuriuos tikslinga kelti Mišrios komisijos posėdyje. Pažymėtina, kad, sudarant Lietuvos derybų grupę, visada yra kviečiami vežėjus atstovaujančių organizacijų atstovai, kurie kelia klausimus ir dalyvauja diskusijose derybų metu.

Lietuvos vežėjai klausimo dėl transporto priemonių matmenų nekelia. Lietuvos pusė nuolat kelia kitą klausimą – skirtingą krovinio iš Lietuvos į Kazachstaną vežimo traktavimą. Pagal Kazachstano Respublikos teisės aktus, kai trečiosios šalies kroviniai, skirti Kazachstanui, buvo atgabenti į Lietuvos

Respublikos teritorijoje esančius terminalus, kuriuose jie konsoliduojami, o paskui vežami į Kazachstaną, tai Lietuvos vežėjas turi turėti Kazachstano Respublikos trečiosios šalies leidimą, o Kazachstano vežėjai – Lietuvos Respublikos dvišalį leidimą. Toks traktavimas, Lietuvos pusės nuomone, prieštarauja anksčiau minėto susitarimo nuostatomis. Kazachstano pusė klausimą dėl transporto priemonių matmenų išklė šiais metais.

**Ar vežėjai dėl problemų kreipiasi į Susisiekimo ministeriją?**

Lietuvos vežėjų, kaip ir kitų šalių, pvz., Rusijos Federacijos, Baltarusijos Respublikos transporto priemonės atitinka teisės aktuose nustatytus transporto priemonių techninius parametrus. Neatitikimus dėl transporto priemonių matmenų turi tik Kazachstano Respublikoje registruotos transporto priemonės.

**Kokius klausimus dažniausiai kelia vežėjai?**

Pastaruoju metu Lietuvos vežėjai kelia klausimą dėl Mobilumo paketo I pasekmių transporto sektoriui, dėl vairuotojo minimalaus darbo užmokesčio koeficiento padidimo nuo 1,3 iki 1,65.

**Ar ministerijai žinomi nesklandumai pasienio punktuose ir muitinėse?**

Nors Susisiekimo ministerija yra atsakinga tik už pasienio kontrolės punktų infrastruktūrą, bet gauna informaciją ir apie juose atliekamas procedūras.

**Kokių priemonių reikėtų imtis, kad nebūtinas ir ilgalaikis autotransporto sulaikymas pasienio muitinės zonos būtų apribotas?**

Kas susiję su transporto priemonių matmenimis, tai vienintelis patarimas – vadovautis galiojančiais teisės aktais.

**Klausimai Romui Austinskui, Lietuvos vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ prezidentui**

**Pone Austinskai, atrodo, Jums žinoma „Šturvalo“ situacija dėl transporto sulaikymo muitinės postuose. Kaip ją vertinate?**

**Ar kiti Jūsų asociacijos nariai patiria panašių problemų?**

**Ar transporto sulaikymas kelioms dienoms yra tipinė situacija, ar išimtiniai atvejai?**

**Ar „Šturvalas“ pažeidžia kokias nors nuostatas?**

**Kaip manote, kodėl ši problema išliko būtent dabar, nors pastaruoju metu lyg ir nepriimta kokių nors naujų apribojimų NVS ir ES pasienį bei muitinę pravažiuojančiam krovininiam transportui?**

**Ar Lietuvos vežėjų asociacija gali padaryti įtaką, kad situacija pasikeistų?**

**Klausimai Mečislavui Atroškevičiui, Lietuvos vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ generaliniam sekretoriui**

**Pone Atroškevičia, ar gali būti, kad „Šturvalo“ situacija muitinės sandėliuose, kai, anot kompanijos vadovų, dėl skundų nepagrįstai ir ilgam laikui sulaikomos transporto priemonės, yra tarp vežėjų vykstančios konkurencijos apraiška?**

**Kokia Jūsų nuomonė dėl ilgų 20 metrų, šešiašalių automobilių naudojimo uždraudimo Lietuvos keliuose?**

**Kaip šiame kontekste vertinate ES narių – Skandinavijos šalių – patirtį, kur leidžiamas 25,25 m autotransp. ilgis?**

**Kokia Jūsų nuomonė dėl per Lietuvą į Vidurinės Azijos šalis vykstančių transporto priemonių su tranzitiniais numeriais pakrovimo Lietuvoje? Ar tikslingas draudimas neleisti jų krauti?**

Į šiuos klausimus gavome Lietuvos vežėjų automobiliais asociacijos „Linava“ komentarą.

Jūsų pateiktoje medžiagoje kalbama apie situaciją, kurią apibūdina Lietuvos Respublikos Vyriausybės ir Kazachstano Respublikos Vyriausybės 1993 m. pasirašytas susitarimas „Dėl keleivių ir krovininių tarptautinių vežiojimų automobiliais“. 9 susitarimo straipsnyje yra numatyta, kad autotransporto priemonės, vykdančios tarptautinius vežimus, privalo turėti savo šalies registravimo ir skiriamuosius ženklus. 10 susitarimo straipsnyje yra numatoma, kad vežėjas gali vežioti krovinius, jei jis tam gavo kitos šalies kompetentingos įstaigos leidimą. Susisiekimo ministro įsakymu yra patvirtinti didžiausi leidžiami automobilių ir jų junginių parametrai. Visi šie teisės aktai galioja ir turi būti vykdomi, kol nėra pakeisti.

Akivaizdu, kad Jūsų aprašytoje situacijoje konkretus vežėjas ginčija šių teisės aktų vykdymą, o asmenis, veikiančius įstatymų nustatyta tvarka, vadina „skundikais“. Asociacija „Linava“ veikia pagal Lietuvos įstatymus ir kitus teisės aktus, todėl negali palaikyti tų, kurie siekia teisės aktų nesilaikyti ar juos „apeiti“.

**Transporto taisyklės – ne Šventasis Raštas. Jos yra tobulintinos**

Turėdami visus atsakymus, situaciją pakomentuoti paprašėme Vytauto Naudužo, Lietuvos Respublikos ambasadoriaus ypatingiems pavedimams, buvusio LR ambasadoriaus Kazachstane.

Pritariu sakantiems, kad įstatymų ir taisyklių reikia laikytis. Europos Sąjungos taisyklės atsirado ne tuščioje vietoje ir jos ne dirbtinės. Jos atspindi visų ES narių interesus, infrastruktūrą, saugos ir saugumo reikalavimus. Jeigu ES ir jos piliečiai pagal tam tikrus susitarimus laikosi ES taisyklių bei reikalavimų, natūralu bei logiška, kad šios sąjungos piliečiai, tarp jų ir transporto dalyviai, privalo laikytis ES taisyklių ir reikalavimų.

Jos galbūt netobulos. Tad reikia stengtis jas taisyti, tobulinti, atitinkamose institucijose pagrįstai motyvuojant, ką ir kodėl reikėtų keisti.

Pritariu ir tiems, kurie kelia klausimus bei kviečia diskutuoti. Tik atviroje diskusijoje gimsta geriausi sprendimai, o sąžiningas bendradarbiavimas padeda sumažinti bet kokias rizikas.

Universalių sprendimų nėra. Bet yra geroji praktika, kuria galime remtis. Tai yra IBM (*Integrated border management*), I deklaracijos ir platesniame regione taikomos UTD.

Kita vertus, Lietuvos valstybinės institucijos turi būti lanksčios, bet nelankstomos... Jei galima pagelbėti įmonėms: tiek Lietuvos, tiek Kazachstano, tai pagelbėdami patvirtinsime, kad verslas Lietuvoje – patrauklus, o institucijos – draugiškos bei dėmesingos.

Ateityje transporto sėkmę labiausiai lems ne smulkūs vietiniai konfliktai, bet atvira informacija, inovacijos, skaitmenizuota transporto rinka. Tai yra ateitis. Idant ji būtų tokia, kokios trokštame, nereikia baimintis naujovių ir pokyčių. Tad ir netobulas taisyklės galima ir būtina tobulinti bei keisti. Nekeičiamas tik Šventasis Raštas.

JŪRA MOPE SEA informacija





# «ОБЪЕДИНЯЯ УМЫ, СОЗДАЕМ БУДУЩЕЕ» ДУБАЙ ОЧАРУЕТ ВСЬ МИР

Зита **ТАЛЛАТ-КЯЛПШАЙТЕ**

**ОБЪЕДИНЕННЫЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ ЗА ГОД ДО НАЧАЛА EXPO 2020 ОРГАНИЗОВАЛИ РАДОСТНЫЙ, КРАСОЧНЫЙ И ШУМНЫЙ ПРАЗДНИК.**

**«ОДИН ГОД ДО СТАРТА» («1 YEAR TO GO») – ТАКИЕ НАДПИСИ ПРИГЛАШАЛИ ЛЮДЕЙ ПРАЗДНОВАТЬ ВО ВСЕХ СЕМИ ЭМИРАТАХ СТРАНЫ.**

**20 ОКТЯБРЯ 20 ЧАСОВ 20 МИНУТ – МОМЕНТ, КОГДА ОСТАЛСЯ РОВНО ГОД ДО ОТКРЫТИЯ ПРЕДСТОЯЩЕЙ В ДУБАЕ ВСЕМИРНОЙ ВЫСТАВКИ EXPO 2020.**

## «ОДИН ГОД ДО СТАРТА»

20 октября во всех семи эмиратах страны прошли впечатляющие мероприятия. Одновременно в разных городах дали концерты более ста исполнителей из 26 стран.

Наибольшее внимание привлек праздник, прошедший в Дубае, на котором выступили такие звезды, как американская певица, обладательница пяти «Грэмми», признанная лучшей исполнительницей поп-музыки тысячелетия, Мэрайя Кэри, голливудская актриса и певица из Индии Шраддха Капур, певец из ОАЭ и посол EXPO 2020 Хусейн Аль-Жасми, который считается лучшим арабским певцом и насчитывает более 730 млн подписчиков на канале YouTube, и другие знаменитости. Пять музыкантов ОАЭ, представляющие разные музыкальные жанры, были выбраны для создания специальной звуковой дорожки, посвященной празднику «One Year to Go». Группа исполнила произведение перед многочисленной аудиторией.

Родившийся в Шардже певец Аль-Жасми стремится представить миру культуру ОАЭ. «Это прекрасная возможность раскрыть и показать потенциал и таланты жителей этого региона. Меня радует, что я могу выразить гордость за свою зрелую страну, рассказав миру историю ОАЭ и выставки. С нетерпением жду, когда Дубай встретит людей и культуры из всех уголков планеты, прибывших сюда на организацию праздника, чтобы сделать мир лучше», – говорит посол EXPO 2020.

Мероприятие в Бурдж-парке, у подножия самого высокого небоскреба в мире Бурдж-Халифа, привлекло тысячи человек, собравшихся для начала отсчета времени, оставшегося до всемирного мероприятия высочайшего уровня, впервые проводимого в регионе Ближнего Востока, Африки и Южной Азии (MEASA). Впечатляющие фейерверки озарили ночное небо, а на небоскребе Бурдж-Халифа на арабском и английском языках высветились надписи «Один год до старта» и «Величайшее мировое шоу». Хотя это мероприятие было платным, билеты были раскуплены еще задолго до его начала.

Основываясь на идее устойчивого развития EXPO 2020, организаторы провозгласили, что вода в пластиковых бутылках не будет продаваться ни на одном празднике. Всем посетителям, исполнителям и персоналу будет бесплатно поставаться питьевая вода в биологически расщепляемой бумажной посуде. Посетителей также призывают приносить свои бутылки многократного использования. Видимо, с той же целью званым гостям в подарочные пакеты были вложены металлические бутылки типа термосов с атрибутикой праздника. Эта инициатива является частью кампании сотрудничества «Будь мудрым», осуществляемой EXPO 2020 и фондом водной помощи ОАЭ «Suqia UAE», решающей проблему нехватки воды в регионе, ставящей целью защитить море от пластика, инвестировать в новаторские, устойчивые решения по охране планеты.



**EXPO  
2020  
DUBAI  
UAE**





## ЦЕРЕМОНИЯ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА

Венок праздничных мероприятий 21 октября красиво вплелась и церемония обретения участка Литвы и начала строительных работ. Прибывшая на нее правительственная делегация Литовской Республики, возглавляемая канцлером Правительства ЛР Альгирдасом Стончайтисом, в воскресенье вечером (в ОАЭ воскресенье – рабочий день, пятница и суббота – выходные) вместе с другими высокопоставленными гостями ОАЭ приняла участие в особом мероприятии «Один год до старта», а утро понедельника встретила на стройплощадке городка EXPO 2020 в пустыне на юг от центра Дубая, где было символически отмечено начало строительства литовского павильона.

В церемонии со стороны Литвы приняли участие канцлер Правительства ЛР Альгирдас Стончайтис, посол недавно учрежденного посольства Литовской Республики в ОАЭ Эдминас Багдонас, генеральный комиссар литовского павильона на всемирной выставке EXPO 2020, главный советник группы EXPO Министерства окружающей среды ЛР Ромас Янкаускас. Организаторов выставки на церемонии представил исполнительный директор бюро EXPO 2020, заместитель генерального комиссара EXPO 2020 Наджиб Мохаммед Аль-Али, директор департамента по международному участию в EXPO 2020 Андре Дорадо и страновой менеджер выставки Али Гуляев. На церемонии также присутствовали руководитель группы международных отношений и Евросоюза канцелярии Правительства ЛР Андриус Калиндра, советник посольства Литовской Республики в Объединенных Арабских Эмиратах Юрате Рамошкене, архитекторы павильона Литвы Эдита Бружайките, Мантас Чякайтис и Миндаугас Бучас, партнер архитекторов в ОАЭ, глава компании «A2Z» Азиз Шахин, председатель Литовской бизнес-ассоциации в Дубае Ева Науялите.

Будущий павильон Литвы в Дубае «Ornarium» – это двухэтажное здание с впечатляющей инсталляцией из деревянных конструкций и декорированных традиционными мотивами ставней. Он вырастет на участке площадью свыше 15 аров в зоне «Устойчивое развитие» в самом центре выставочной территории. Презентацию Литвы на этой всемирной выставке, тема которой звучит как «Объединяя умы, создаем будущее», по поручению Правительства ЛР организует Министерство окружающей среды, обладающее более чем 20-летним опытом такой работы.

Для участия в выставке EXPO 2020 уже зарегистрировались 192 страны. Как отмечают организаторы, впервые за 168 лет проведения всемирных выставок у всех стран будут свои отдельные павильоны.

За шесть месяцев работы выставки (с 20 октября 2020 г. до 10 апреля 2021 г.) на ней ожидается свыше 25 млн посетителей.

После церемонии начала строительных работ в бюро всемирной выставки EXPO 2020 прошли встреча и дискуссия об успехе участия Литвы в

выставке и перспективах после нее. Впечатляющие возможности участников во время выставки представили директор павильонов и выставок на EXPO 2020 г-жа Марджан Фарайдуни и вице-президент проекта «Территория-2020» г-жа Надимех Мехра. В ходе встречи Литве предложили разработать план дальнейшего использования павильона после выставки. Это хорошая перспектива, которая может помочь продолжить и развивать сотрудничество между Литвой и ОАЭ.

## ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ МЕЖДУ ВИЛЬНЮСОМ И ДУБАЕМ – НЕ ТОЛЬКО МЕЧТА

Делегацию Литвы приятно удивила встреча с министром экономики ОАЭ Султаном бен Саидом Аль Мансури. Министром экономики Аль Мансури является уже более десяти лет – с 2008 года. Образование он получил в США – в институте компьютерной технологии в Лос-Анджелесе (Калифорния) и в государственном университете Аризоны. Во время учебы в Соединенных Штатах Аль Мансури познакомился и общался с литовскими эмигрантами, а уже будучи министром, не раз бывал в Литве, где восторгался быстрыми темпами развития страны, технологиями, культурной жизнью. Большое впечатление на него произвело маленькое «государство» в Вильнюсе – Республика Ужупис, обладающая своей конституцией и самобытными традициями. Министр, испытывая теплые чувства к Литве и ценя ее достижения, особенно в сфере высоких технологий, стремится к серьезному и взаимовыгодному сотрудничеству между странами.

На встрече речь шла о прямых авиарейсах между Вильнюсом и Дубаем. Вероятно, в ближайшее время это сделает компания из ОАЭ «FlyDubai». Это принадлежащая правительству ОАЭ бюджетная авиакомпания в Дубае, головной офис которой находится на 2-м терминале Дубайского международного аэропорта, откуда и производятся рейсы.

## ВЗГЛЯД НА ДУБАЙ С БУРДЖ-ХАЛИФА

Не менее обещающим показалась и беседа делегации Литвы с вице-президентом торгово-промышленной палаты Дубая Хассаном Аль Хашеми и ее председателем Маджидом Саифом Аль Гурейром, а исполнительный директор службы вице-президента ОАЭ по политическим делам Халиф Маннай пригласил делегацию Литвы на деловой обед и вместе с гостями из Литвы обозрел Дубай с высочайшего здания в мире Бурдж-Халифа. Это 160-этажное украшение Дубая – самый высокий небоскреб в мире, на строительство которого пошло 330 тыс. кубометров бетона и 31,4 тыс. тонн стали. Башня Халифа, как переводится с арабского название небоскреба, видна с расстояния 95 километров.





Кроме официальных встреч, генеральный комиссар павильона Литвы Ромас Янкаускас и гл. специалист группы EXPO Министерства окружающей среды ЛР Мантас Свячюлис, проектная группа павильона Литвы и их партнеры в ОАЭ встретились с должностными лицами выставки, представителями разных строительных компаний, поставщиков услуг.

## ДУБАЙ – СТОЛИЦА АРАБСКИХ СМИ 2020 ГОДА

Еще задолго до мероприятия «Один год до старта» организаторы EXPO 2020 обнародовали приглашение на глобальный брифинг для СМИ.

17 июля этого года Дубай был провозглашен официальной столицей арабских СМИ 2020 года. Это решение было принято на 50-й министерской сессии Совета министров информации арабских стран в Каире (Египет). Так Дубай был оценен за современное отношение к прессе, ибо он первым в арабском мире признал силу и важность средств массовой информации.

Шейх Дубая Хамдан бин Мохаммед ибн Рашид Аль Мактум, по инициативе которого 20 лет назад было начато формирование стратегии СМИ и в Дубае был основан гигантский комплекс «Медиа Сити», выразил удовлетворение тем, что и другие арабские страны оценили усилия Дубая по сотрудничеству со СМИ и предоставлению им надлежащих позиций.

«Средства массовой информации – это не просто каналы для освещения событий и распространения информации. Медиа является партнером в достижении целей развития, определении их направления и стимулировании их воздействия. Это очень ответственная роль», – было сказано в сообщении о решении Совета министров информации арабских стран.

## МИРОВЫЕ СМІ ОБЪЕДИНЯЮТ УМЫ И СИЛЫ

Медийные мероприятия, прошедшие в столице СМИ Дубае 20–22 октября, в которых приняли участие представители разных печатных изданий, радио, телевидения и социальных СМИ, были очень информативными, практичными, деловыми и интересными. Они начались с личных знакомств 20 октября на устроенном для масс-медиа приеме в здании оперного театра Дубая, где все представители СМИ должны были предварительно расписаться, подтверждая свое ознакомление с условиями аккредитации и обязательство их соблюдать, и продлились до ночи на праздничном концерте у подножия Бурдж-Халифа, где выступили исполнители с мировым именем.

21 октября мероприятие продолжилось в отеле «Address Dubai Marina», где на конференции-инструктаже организаторы выставки EXPO 2020 ознакомили с практическими вопросами, которые следует знать журналистам, собирающимся работать и уже сейчас работающим на крупнейшем всемирном мероприятии. Из многих других конференций, в которых приходилось принимать участие, данное мероприятие выделялось конкретностью и профессионализмом. Не было пустых речей докладчиков и неформулированных вопросов. Чувствовалось, что ведущие хорошо подготовились к мероприятию.

Государственный министр по международному сотрудничеству и генеральный директор Дубайского бюро EXPO 2020 г-жа Реем бинт Ибрагим аль-Хашими на пресс-конференции в отеле «Address Dubai Marina» подчеркнула, что ОАЭ с нетерпением и радостью ждут дня открытия всемирной выставки EXPO 2020.

«Это будет день, который затронет жителей всего нашего региона, государства, правительства и народы. У нас никогда не было такой возможности продемонстрировать миру наши достижения, культуру, наследие, чаяния и мечты. Поэтому мы рассматриваем эту выставку как возможность для людей, живущих на Ближнем Востоке, в Африке и Южной Азии – одной из самых молодых по возрасту популяций населения в мире, через нее, через предоставляемую масс-медиа информацию знакомиться и общаться с миром, а также оставить свой след», – сказала Реем Аль-Хашими.

Она также подчеркнула, что этим следом в первую очередь станет внушительная центральная конструкция, сердце EXPO 2020 «Al Wasl Plaza», площадь, накрытая впечатляющим по размеру и красоте куполом, названным по древнему имени Дубая (Al Wasl).

«Регион Ближнего Востока, Африки и Южной Азии и корни его цивилизации такие же древние, как и история. Наш регион предоставил человечеству многие ценности, идеи и изобретения, которые лежат в основе нашего настоящего. Поэтому встреча, общение, обмен знаниями и идеями с людьми со всего мира под знаком EXPO 2020 «Объединяя умы, создаем



будущее» – это именно то, что сегодня нужно нашей планете, чтобы преодолеть проблемы, с которыми она сталкивается, воплощая новые идеи и принимая ответственные решения. Поэтому наше внимание на этой выставке устремлено в будущее», – отметила Аль-Хашими.

Самой интересной частью мероприятий «Global Media» были организованные 22 октября ознакомительные туры, которые можно было выбирать по своему усмотрению. Конечно, хотелось побывать на всех предложенных маршрутах, однако времени хватило лишь на две выбранные темы.

Вне всяких сомнений, фаворитом была стройплощадка (Expo Site) выставки EXPO 2020, находящаяся недалеко от международного аэропорта Аль-Мактум на юг от центра Дубая и занимающая более 4 кв. километров, бюджет которой составляет 8 млрд долларов США.

Сюда по установленному графику с определенными интервалами курсировало несколько автобусов, заполненных любознательными корреспондентами, журналистами радио и телевидения, представителями киноиндустрии, социальных медиа, владельцев изданий, продюсеров из разных стран мира. Для международного бизнес-журнала JŪRA MOPE SEA было честью представлять Литву.

## ЗЕМЛЯ «УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ», «МОБИЛЬНОСТИ» И «ВОЗМОЖНОСТЕЙ»

Нас встречают сотрудники EXPO 2020 в Центре СМИ, расположенном в зоне «Устойчивое развитие» и уже действующем. Поднимаемся на обзорную площадку, кажется, на десятом этаже здания, с которой открываются изумительные виды, насыщенные действием, звуками, техникой, конструкциями, песчаной пустыней, небесной синевой и ослепительным солнцем.

Строительство городка EXPO 2020 началось в марте 2015 г. По словам сотрудников, работы проходят слаженно. Как сказал главный директор по развитию и доставке «EXPO 2020 Dubai» Ахмед Аль Хатиб, основные строительные работы на этой территории площадью 4,38 кв. км в секторах «Устойчивое развитие», «Мобильность» и «Возможности» завершены, инфраструктура всей выставочной площади, включая станции электропитания, выполнена на 100 процентов. Уже отлично действует и большая часть наземных дорог, ведущих на территорию выставки. До открытия здесь должна появиться линия метро и станция метрополитена, которая сможет обслуживать 44 000 пассажиров в час. Дубайский аэропорт также старается обновить свои взлетно-посадочные полосы, а рядом со строениями EXPO 2020 растут новые отели.

Уже с дороги взгляд приковывает купол «Al Wasl Plaza», названный именем древнего Дубая Al Wasl. Поистине внушительное сооружение, кото-



рое мы осматриваем с крыши Центра СМИ. По словам наших гидов, эта центральная конструкция высотой 67,5 м, занимающая площадь 16 теннисных кортов, которая вместила бы два аэробуса A380, весит столько, сколько весят 500 слонов. На ней разместятся парки, фонтаны, рестораны. Покрытый стеклом купол диаметром 130 м станет крупнейшей в мире проекционной поверхностью.

В зоне «Устойчивое развитие», охватывающей площадь в 2 кв. км, тень уже дают не только созданные дизайнерами умные светотеневые деревья, но и настоящие живые деревья, создающие вид уютного оазиса.

Основное строение павильона «Устойчивого развития», в котором устроится и экспозиция Литвы, – элегантная, напоминающая звездолет структура, названная «Terra» (лат. «Земля»). Это конструкция диаметром 130 метров, покрытая 1500 солнечными батареями, которые должны производить четыре гигаватт-часа электроэнергии в год. Такого количества хватит, чтобы на маленьком электромобиле преодолеть полпути до Марса. Смарт-строение, днем вырабатывая электроэнергию, ночью будет использовать свою конструкцию для сбора влаги из воздуха и производить 22 000 литров воды в сутки. Цель этого павильона – напомнить людям, что нам еще не поздно спасти планету.

С обзорной площадки хорошо виден и павильон «Мобильность» площадью 4369 кв. метров, который сможет принимать 2500 посетителей в час. Здесь они увидят и узнают все, что предоставляет возможность двигаться людям, товарам, знаниям, идеям и данным. Посетителей должна очаровать вдохновляющая история древних торговых путей и современного мощного транспортного центра ОАЭ, которую страна намерена продолжить, готовясь к будущей миссии на Марс.

В секторе «Возможности» вовсю кипит работа. Павильон ОАЭ – занимающая площадь в 15 000 кв. метров гидравлическая конструкция, похожая на крыло гигантской птицы или самолета, по словам гидов, будет двигаться и производить чистую энергию. Павильон будет рассказывать о планах ОАЭ по созданию мирного и прогрессивного общества. Большинство замыслов, которые в настоящее время интенсивно осуществляются в секторе «Возможности», это интригующие проекты, об основных целях и функциях которых мы узнаем в будущем году.

## EXPO 2020 – ВНИМАНИЮ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Большую роль по обеспечению участия африканского региона в выставке EXPO 2020 играет Африканский союз, объединяющий 55 государств региона. Он стимулирует показать миру прогресс устойчивой промышленности и торговли, усилия по индустриализации экономики Африки, созданию на материке партнерства государственного и частного сектора для улучшения социального и экономического положения и качества жизни граждан.

Важную весть миру о том, что стоит работать сообща над решением мировых вызовов и созданием мирного, устойчивого и справедливого будущего для всех, посылает Организация Объединенных Наций, стремящаяся к тем же целям, что и организаторы всемирных выставок. Идея экспозиции ООН, расположившейся в специальном павильоне EXPO 2020, – всем нациям вместе моделировать и создавать свое будущее. «Мы, народы, вместе формируем свое будущее» – таков лозунг ООН, в будущем году отмечающей 75-летие своей деятельности. «Мы, народы» – так начинается Устав ООН, принятый в 1945 г.

День ООН отмечается ежегодно 24 октября. Так что праздник по случаю юбилея ООН будет первым после официального открытия выставки EXPO 2020. В ходе всей работы выставки будут отмечаться национальные дни стран. Национальному празднику Литвы отведен особый день – день восстановления Независимости Литвы 11 марта.

Генеральный секретарь ООН Антониу Гутереш в своем послании отметил, что в рамках празднования 75-летия организации будут проходить общемировые молодежные беседы о роли глобального сотрудничества в построении будущего, которого хочет и заслуживает мир. Участие Организации Объединенных Наций в EXPO 2020 предоставляет возможность охватить миллионы посетителей лично и в виртуальном пространстве, чтобы вдохновить их на участие в повестке дня «Устойчивое развитие до 2030 года» для достижения 17 целей в области устойчивого развития.

Как сказал генеральный комиссар экспозиции ООН в Дубае Махер Насер, выразивший благодарность правительству и народу ОАЭ, а также ор-

ганизаторам выставки за предоставленную возможность принять участие в программе выставки, опираясь на тему EXPO 2020 «Объединяя умы, создаем будущее», экспозиционное пространство ООН будет предназначено и открыто для различных мероприятий, презентаций, дискуссий и встреч. ООН будет знакомить с деятельностью ее агентств, с целями разных фондов и программ, стремиться заинтересовать и вдохновить правительства, общество, бизнес, академическую и творческую общественность стран, сообща искать решение проблем в борьбе с социальной изоляцией, нищетой, изменением климата и создавать такое будущее, которого все мы жаждем и которого мы достойны.

## ДУБАЙ ОЧАРУЕТ МИР

За оставшийся до выставки год преобладают оптимистичные настроения. Как гласят пресс-релизы из Дубая, глава эмирата Дубай, шейх Хамдан бин Мохаммед ибн Рашид Аль Мактум после осмотра инфраструктурных работ на стройплощадке EXPO выразил удовлетворение прогрессом проекта и усилиями рабочей группы EXPO, возглавляемой министром по международному сотрудничеству, генеральным директором Дубайского бюро EXPO 2020 г-жой Реем бинт Ибрагим аль-Хашими, призвав все инстанции национальной власти интенсифицировать усилия, чтобы выставка была успешной. Он убежден, что Дубай организует лучшую выставку за всю 168-летнюю историю проведения всемирных выставок.

Генеральный секретарь Международного бюро выставок (BIE) Винсент Гонзалес Лосерталес тоже уверяет, что доволен уровнем логистической и технической подготовки Дубая.

Он отметил, что подготовка к EXPO 2020 идет по плану и программе, которая была представлена на заседаниях Генеральной ассамблеи BIE.

«Мы ощущаем хороший командный дух. С нетерпением ждем появления этого уникального варианта выставки в ОАЭ и уверены, что в 2020 году Дубай очарует весь мир», – убежден генеральный секретарь Международного бюро выставок Винсент Гонзалес Лосерталес, обладающий большим организационным опытом. ■







# „SUJUNKIME PROTUS, KURKIME ATEITĮ“ DUBAJUS SUŽAVĖS PASAUĮ

Zita **TALLAT-KELPŠAITĖ**

**JUNGTINIAI ARABŲ EMYRATAI LIKUS VIENERIEMS METAMS IKI EXPO 2020 PRADŽIOS SURENGĖ DŽIAUGSMINGĄ, SPALVINGĄ IR TRIUKŠMINGĄ ŠVENTĘ. „LIEKA VIENERI METAI“ („1 YEAR TO GO“) – TOKIE UŽRAŠAI KVIETĖ ŽMONES ŠVĘSTI VISUOSE SEPTYNIUOSE ŠALIES EMYRATUOSE. SPALIO 20-ĄJĄ 20 VALANDĄ 20 MINUČIŲ BUVO LIKĘ LYGIAI METAI IKI DUBAJUJE VYKSIANČIOS PASAULINĖS PARODOS EXPO 2020 ATIDARYMO.**

## LIEKA VIENERI METAI

Spalio 20-ąją visuose septyniuose šalies Emyratuose vyko įspūdingi renginiai. Vienu metu įvairiuose miestuose koncertavo daugiau nei šimtas atlikėjų iš 26 šalių.

Didžiausio dėmesio sulaukė Dubajuje vykusio šventė, kurioje pasirodė tokios žvaigždės, kaip JAV dainininkė, penkių „Grammy“ apdovanojimų laimėtoja, pripažinta geriausia tūkstantmečio popmuzikos atlikėja Mariah Carey, Bolivudo aktorė ir dainininkė iš Indijos Shradha Kapoor, JAE dainininkas ir EXPO 2020 ambasadorius Hussain Al Jassmi, kuris yra laikomas geriausiu Arabijos dainininku, „YouTube“ turintis daugiau nei 730 mln. sekėjų, ir kiti garsūs atlikėjai. Penki JAE muzikantai, atstovaujantys įvairius muzikos žanrus, buvo išrinkti sukurti specialų garso takelį, skirtą šventei „One Year to Go“. Grupė atliko kūrinį gausiai klausytojų auditorijai.

Šardžoje gimęs dainininkas Al Jassmi siekia parodyti pasauliui JAE kultūrą. „Tai puiki galimybė atskleisti ir parodyti šio regiono žmonių potencialą bei talentus. Aš džiaugiuosi, galėdamas išreikšti pasididžiavimą savo brangia šalimi, papasakodamas pasauliui JAE ir parodos istoriją. Nekantrauju sulaukti, kol Dubajus pasitiks žmones ir kultūras iš visų planetos kampelių, atvykusius čia rengti šventę, skirtą tam, kad pasaulį padarytume geresniu“, – sako EXPO 2020 ambasadorius.

Renginys Burj parke, aukščiausio pasaulyje dangoraižio Burj Khalifa papėdėje, sutraukė tūkstančius žmonių, susirinkusių pradėti skaičiuoti laiką, likusį iki aukščiausio lygio pasaulinio renginio, pirmą kartą vyksiančio Artimųjų Rytų, Afrikos ir Pietų Azijos (MEASA) regione. Įspūdingi fejerverkai nutvieskė nakties dangų, o ant Burj Khalifa dangoraižio arabų ir anglų kalbomis išryškėjo užrašai „Lieka vieneri metai“ ir „Didžiausias pasaulio pasirodymas“. Nors šis renginys buvo mokamas, bilietai išpirkti dar gerokai prieš jam prasidedant.

Remdamiesi EXPO 2020 darnaus vystymo idėja, organizatoriai paskelbė, kad vanduo plastikiniuose buteliuose nebus parduodamas nė vienoje šventėje. Visiems lankytojams, atlikėjams ir personalui nemokamai bus tiekiamas geriamasis vanduo iš biologiškai skaidomų popierinių indų. Lankytojai taip pat raginami atsinešti savo daugkartinio naudojimo butelius. Matyt, ta pačia intencija kviestiems svečiams į dovanų maišelius buvo įdėti termosio tipo metaliniai buteliai su šventės atributika. Ši iniciatyva yra EXPO 2020 ir JAE vandens pagalbos fondo „Sučia UAE“ vykdomos bendradarbiavimo kampanijos „Būk išmintingas“ dalis, sprendžiant vandens trūkumo regione problemą, siekiant apsaugoti jūrą nuo plastiko, investuoti į novatoriškus, tvarius sprendimus, saugant planetą.



**EXPO  
2020  
DUBAI  
UAE**







## STATYBOS PRADŽIOS CEREMONIJA

Šventinių renginių fone spalio 21-ąją gražiai įsipynė ir Lietuvos sklypo perėmimo ir statybos darbų pradžios ceremonija. Į ją atvykusi Lietuvos Respublikos Vyriausybės delegacija, kuriai vadovavo LR Vyriausybės kancleris Algirdas Stončaitis, sekmadienio vakarą (JAE sekmadienis yra darbo diena, penktadienis ir šeštadienis – ne darbo) su kitais aukštais JAE svečiais dalyvavo ypatingame renginyje „Liek vieneri metai“, o pirmadienio rytą pradėjo EXPO 2020 miestelio, dykumoje į pietus nuo Dubajaus centro, statybvietėje, kur simboliškai pažymėta Lietuvos paviljono statybos pradžia.

Ceremonijoje iš Lietuvos pusės dalyvavo LR Vyriausybės kancleris Algirdas Stončaitis, neseniai įkurtos Lietuvos Respublikos ambasados JAE ambasadorius Edminas Bagdonas, Lietuvos paviljono pasaulinėje parodoje EXPO 2020 generalinis komisaras, Aplinkos ministerijos EXPO grupės vyriausiasis patarėjas Romas Jankauskas, parodos organizatoriams ceremonijoje atstovavo EXPO 2020 biuro direktorius, EXPO 2020 generalinio komisaro pavaduotojas Najeeb Mohamed Al-Ali, EXPO 2020 tarptautinių dalyvių reikalų direktorius Andre Dourado bei tarptautinių dalyvių šalių vadybininkas Ali Guliyev. Ceremonijoje taip pat dalyvavo LR Vyriausybės kanceliarijos Tarptautinių santykių ir Europos Sąjungos grupės vadovas Andrius Kalindra, Lietuvos Respublikos ambasados Jungtiniuose Arabų Emyratuose patarėja Jūratė Ramoškienė, Lietuvos paviljono architektai Edita Bružikaitė, Mantas Čekaitis ir Mindaugas Bučas, architektų partneris JAE, kompanijos „A2Z“ vadovas Aziz Chahine, Lietuvos verslo asociacijos Dubajuje pirmininkė Ieva Naujalytė.

Būsimasis Lietuvos paviljonas „Openarium“ Dubajuje – tai dviejų aukštų pastatas su įspūdinga medžio konstrukcijų ir tradiciniais motyvais dekoruotų langinių instaliacija. Jis iškilis Lietuvai skirtame daugiau kaip 15 arų sklype „Darnaui vystymosi“ zonoje, pačiame parodos teritorijos centre. Lietuvos pristatymą šioje pasaulinėje parodoje, kurios tema yra „Sujungime protus, kurkime ateitį“, LR Vyriausybės pavedimu organizuoja Aplinkos ministerija, turinti jau daugiau kaip 20 metų tokio darbo patirtį.

Dalyvauti parodoje EXPO 2020 jau užsiregistravo 192 šalys. Organizatoriai pabrėžia, kad pirmą kartą 168 metų pasaulinių parodų istorijoje visos šalys turės savo atskirus paviljonus.

Per šešis mėnesius (nuo 2020 m. spalio 20 d. iki 2021 m. balandžio 10 d.) vykiančioje parodoje tikimasi sulaukti daugiau nei 25 mln. apsilankymų.

Po statybos darbų pradžios ceremonijos pasaulinės parodos EXPO 2020 biure vyko susitikimas ir diskusija apie Lietuvos dalyvavimo parodoje sė-



kmę bei perspektyvas po jos. Įspūdingas dalyvių galimybes parodos metu pristatė parodos EXPO 2020 paviljonų direktorė Marjan Faraidooni ir projekto „Teritorija 2020“ viceprezidentė Nadimeh Mehra. Susitikimo metu Lietuvai pasiūlyta parengti planą, kad po parodos paviljonas būtų naudojamas tolesnei veiklai. Tai gera perspektyva, galėsianti padėti tęsti bei vystyti aktyvų Lietuvos ir JAE bendradarbiavimą.

## TIESIOGINIAI SKRYDŽIAI TARP VILNIAUS IR DUBAJAUS NE TIK SVAJONĖ

Lietuvos delegaciją maloniai nustebino susitikimas su JAE ekonomikos ministru Sultan bin Saeed Al Mansoori. Ekonomikos ministru Al Mansoori dirba jau daugiau nei dešimt metų – nuo 2008-ųjų. Jis mokslus baigė Jungtinėse Amerikos Valstijose: Kompiuterių technologijos institute Los Andžele (Kalifornija) ir Arizonos valstybiname universitete. Besimokydamas JAV Al Mansoori artimai susipažino ir bendravo su lietuvių išeiviais, o jau būdamas ministru ne kartą lankėsi Lietuvoje, kur žavėjosi sparčiu Lietuvos vystymusi, technologijomis, kultūriniu gyvenimu. Didelį įspūdį jam padarė mažytė „valstybė“ Vilniuje – Užupio Respublika, turinti savo konstituciją ir savitas tradicijas. Puoselėdamas šiltus jausmus Lietuvai ir vertindamas Lietuvos pasiekimus, ypač aukštųjų technologijų srityje, ministras siekia rimto ir abipusiai naudingo šalių bendradarbiavimo. ▶







Susitikime kalbėta apie tiesioginius skrydžius tarp Vilniaus ir Dubajaus. Tikėtina, jog artimiausiu metu tai padarys JAE kompanija „FlyDubai“. Kompanija yra JAE vyriausybei priklausanti biudžetinė oro linijų bendrovė Dubajuje, kurios pagrindinė buveinė yra ir skrydžiai vykdomi Dubajaus tarptautinio oro uosto 2-ajame terminale.

## ŽVILGSNIS Į DUBAJŲ NUO BURJ KHALIFA

Ne mažiau žadantis pasirodė ir Lietuvos delegacijos pokalbis su Dubajaus prekybos ir pramonės rūmų viceprezidentu Hassan Al Hashemi ir jų pirminku Majid Saif Al Ghurair, o JAE viceprezidento politinių reikalų tarnybos vykdantysis direktorius Khalid Mannai Lietuvos delegaciją pakvietė darbo pietų ir kartu su svečiais iš Lietuvos apžvelgė Dubajų nuo aukščiausio pasaulyje pastato Burj Khalifa. Ši 160 aukštų Dubajaus puošmena – aukščiausias dangoraižis pasaulyje, kurį statant buvo išlieta 330 tūkst. kubinių metrų betono ir panaudota 31,4 tūkst. tonų plieno. Jis yra matomas už 95 kilometrų.

Be oficialiųjų susitikimų, Lietuvos paviljono generalinis komisaras Romas Jankauskas ir Aplinkos ministerijos EXPO grupės vyr. specialistas Mantas Svečiulis, Lietuvos paviljono projekto grupė bei jų partneriai JAE susitiko su parodos pareigūnais, įvairiomis statybos darbų kompanijomis, paslaugų teikėjais.

## DUBAJUS – 2020 M. ŽINIASKLAIDOS SOSTINĖ

Gerokai prieš renginį „Lieka vieneri metai“ EXPO 2020 organizatoriai paskelbė kvietimą į pasaulinį žiniasklaidos susitikimą.

Šių metų liepos 17 d. Dubajus buvo paskelbtas 2020 m. oficialia žiniasklaidos sostine. Šis nutarimas priimtas 50-ajame arabų šalių informacijos ministrų posėdyje Kaire (Egiptas). Taip Dubajus buvo įvertintas už šiuolaikišką požiūrį į žiniasklaidą, pirmasis arabų pasaulyje pripažinęs spaudos jėgą ir svarbą.

Dubajaus šeichas Shaikh Hamdan Bin Mohammad Bin Rashid Al Maktoum, kurio iniciatyva prieš 20 metų pradėta formuoti žiniasklaidos strategija ir Dubajuje įkurtas didžiulis „Žiniasklaidos miesto“ kompleksas, džiaugėsi, kad ir kitos arabų valstybės įvertino Dubajaus pastangas bendradarbiauti su žiniasklaida ir suteikti jai tinkamas pozicijas.

„Masinės informacijos priemonės – tai ne tik įvykių nušvietimo ir informacijos išplatavimo kanalai. Žiniasklaida yra partneris siekiant vystymosi tikslų, nustatant jų kryptis ir skatinanti tų tikslų įgyvendinimą. Tai yra labai atsakingas vaidmuo“, – buvo rašoma pranešimuose apie arabų šalių ministrų tarybos sprendimą.

## PASAULIO ŽINIASKLAIDA JUNGIA PROTUS IR PAJĖGAS

Spalio 20–22 dienomis žiniasklaidos sostinėje Dubajuje vykę renginiai, kuriuose dalyvavo įvairių spaudos leidinių, radijo, televizijos bei socialinės žiniasklaidos atstovai, buvo labai informatyvūs, praktiški, dalykiški ir įdomūs. Jie prasidėjo nuo asmeninių pažinčių spalio 20-ąją žiniasklaidai surengtame priėmime Dubajaus operos teatro rūmuose, į kuriuos eidami visi žiniasklaidos atstovai privalėjo pasirašyti, kad susipažino su akreditacijos sąlygomis bei įsipareigoja jas vykdyti, ir truko iki nakties šventiniame koncerte Burj Khalifa papėdėje, klausantis pasaulinio garso atlikėjų.

Spalio 21 d. renginys tęsėsi „Address Dubai Marina“ viešbutyje, kur vykusioje konferencijoje-instruktaže parodos EXPO 2020 organizatoriai supažindino su praktiniais dalykais, kuriuos reikia žinoti didžiausiame pasauliniame renginyje dirbsiantiems ir dabar jau dirbantiems žurnalistams. Nuo daugelio kitų konferencijų, kuriuose tenka dalyvauti, šis renginys išsiskyrė konkretumu ir profesionalumu. Nebuvo tuščių pranešėjų kalbų ir nesuforuotų klausimų. Jautėsi, kad renginiui iš anksto gerai pasiruošta.

Valstybės tarptautinio bendradarbiavimo ministrė ir EXPO 2020 Dubajaus biuro generalinė direktorė Reem Al Hashimi spaudos konferencijoje „Address Dubai Marina“ viešbutyje pabrėžė, kad JAE su nekantrumu ir džiaugsmu laukia pasaulinės parodos EXPO 2020 atidarymo dienos.

„Tai bus diena, kuri paveiks viso regiono žmones, valstybes, vyriausybes ir tautas. Iki šiol mes niekada neturėjome galimybės parodyti pasauliui savo laimėjimų, kultūros, paveldo, siekių ir svajonių. Todėl šią parodą matome ir priimame kaip didžiulę galimybę Artimuosiuose Rytuose, Afrikoje ir Pietų Azijoje gyvenantiems žmonėms – vienai iš žmonių amžiumi jauniausių pa-







saulyje gyventojų populiacijai – per ją, per pasaulinės žiniasklaidos teikiama informaciją susipažinti ir bendrauti su pasauliu, o taip pat palikti savo ženklą“, – sakė Reem Al Hashimi.

Ji taip pat pabrėžė, kad tas ženklas pirmiausia bus įspūdinga centrinė konstrukcija, EXPO 2020 širdis „Al Wasl Plaza“, aikštė dengta įspūdingo dydžio ir grožio kupolu, pavadinta senuoju Dubajaus vardu (Al Wasl).

„Artimųjų Rytų, Afrikos ir Pietų Azijos regionas bei jo civilizacijos šaknys yra tokios pat senos, kaip ir istorija. Šis regionas žmonijai davė daug vertybių, idėjų ir išradimų, kuriais grindžiama mūsų dabartis. Todėl susitikimas, bendravimas, dalinimasis žiniomis ir idėjomis su žmonėmis iš viso pasaulio po EXPO 2020 ženklu „Sujunkime protus, kurkime ateitį“ yra būtenti tai, ko šiandien reikia mūsų planetai, kad būtų galima įveikti iššūkius, su kuriais ji susiduria, įgyvendindama naujas idėjas ir priimdama atsakingus sprendimus. Todėl mūsų dėmesys šioje parodoje yra nukreiptas į ateitį“, – sakė Al Hashimi.

Įdomiausia „Global Media“ renginių dalis buvo spalio 22 d. organizuoti pažintiniai turai, kuriuos galėjai pasirinkti savo nuožiūra. Žinoma, norėjosi sudalyvauti visuose siūlomuose maršrutuose, tačiau laiko užteko tik dviem pasirinktoms temoms.

Be abejo, daugelio renginio dalyvių pasirinkimo favoritė buvo į pietus nuo Dubajaus centro ir netoli nuo Al Maktoum tarptautinio oro uosto besitęsianti EXPO 2020 parodos daugiau nei 4 kv. kilometrų statybvietė, kurios biudžetas siekia 8 mlrd. JAV dolerių.

Į ją pagal numatytą grafiką tam tikrais intervalais vyko keli autobusai, pilni žingeidžių spaudos, radijo, televizijos žurnalistų, kino industrijos, socialinės medijos atstovų, leidinių savininkų, prodiuserių iš įvairių pasaulio šalių. Tarptautiniam verslo žurnalui JŪRA MOPE SEA buvo garbė atstovauti Lietuvai.

## „DARNAUS VYSTYMO“, „MOBILUMO“ IR „GALIMYBIŲ“ ŽEMĖ

Mus pasitinka EXPO 2020 darbuotojai „Darna vystymo“ zonoje įsikuru siame ir jau veikiančiame „Žiniasklaidos centre“. Pakylame į apžvalgos aikštėlę, berods, dešimtame pastato aukšte, iš kurios atsiveria įstabūs veiksmo, garsų, vaizdų, spalvų, technikos, konstrukcijų, dykumos smėlynų, dangaus žydrynės ir spiginančios saulės prisodrinti paveikslai.

EXPO 2020 miestelio statyba prasidėjo 2015 m. kovą. Anot pareigūnų, darbai vyksta sklandžiai. „EXPO 2020 Dubai“ vyriausiasis plėtros ir tiekimo pareigūnas Ahmed Al Khatib teigia, kad pagrindiniai statybos darbai šioje 4,38 kv. kilometrų teritorijoje, „Darna vystymo“, „Mobilumo“ ir „Galimybių“ sektoriuose, yra baigti, viso parodos ploto infrastruktūra, įskaitant energijos tiekimo stotis, įrengta šimtu procentų. Jau puikiai veikia ir didelė dalis į parodos teritoriją vedančių antžeminių kelių. Iki atidarymo čia turi atsirasti metro linija ir metro stotis, galinti per valandą aptarnauti 44 000 keleivių. Dubajaus tarptautinis oro uostas taip pat stengiasi atnaujinti savo kilimo ir tūpimo takus, o šalia EXPO 2020 statinių kyla nauji viešbučiai.

Jau nuo kelio žvilgsnį prikausto „Al Wasl Plaza“ kupolas, pavadintas senuoju Dubajaus vardu Al Wasl. Išties įspūdingas statinys, kurį apžiūrime nuo „Žiniasklaidos centro“ stogo. Anot mūsų gidų, ši centrinė, 67,5 m aukščio konstrukcija, užimanti 16 teniso aikštynų plotą, į kurį tilptų du A380 orlaiviai, sveria tiek, kiek 500 dramblių. Joje įsikurs parkai, fontanai, restoranai. Stiklu padengtas 130 m skersmens kupolas taps didžiausiu pasaulyje projekcinio paviršiumi.

„Darna vystymo“ zonoje, apimančioje 2 kv. kilometrų plotą, pavėsį jau teikia ne tik dizainerių sukurti išmanieji pavėsio ir šviesos medžiai, bet ir tikrieji gyvi medžiai, kuriantys jaukios oazės įvaizdį.

„Darna vystymo“ paviljono, kuriame kuriasi ir Lietuvos ekspozicija, pagrindinis statinys – elegantiška, į erdvėlaivį panaši struktūra, pavadinta „Terra“ (liet. Žemė). Tai – 130 metrų skersmens konstrukcija, padengta 1 500 saulės baterijų, kurios per metus turėtų pagaminti keturias gigavatalandes elektros energijos. Jos pakaktų mažam elektriniam automobiliui nuvažiuoti pusę kelio iki Marso. Dienos metu gamindamas elektros energiją, išmanusis statinys naktį savo konstrukciją panaudoja surinkti iš oro drėgmę ir pagaminti 22 000 litrų vandens per parą. Šio paviljono tikslas yra priminti žmonėms, kad mums dar ne per vėlu išgelbėti planetą.

Iš apžvalgos aikštelės gerai matosi ir 4 369 kv. metrų ploto „Mobilumo“ paviljonas, kuris per valandą gali priimti 2 500 lankytojų. Čia jie pamatys ir sužinos viską, kas žmonėms, prekėms, žinioms, idėjoms ir duomenims sudaro galimybę judėti. Lankytojus turėtų sužavėti įkvepianti JAE senųjų

prekybos kelių ir šiuolaikinio galingo transporto centro istorija, kurią šalis ketina tęsti ruošdamasi būsimajai misijai į Marsą.

„Galimybių“ sektoriuje virte verda darbas. JAE paviljonas – 15 000 kv. metrų plotą užimanti hidraulinė konstrukcija, panaši į milžiniško paukščio ar lėktuvo sparną, pasak gidų, judės ir gamins šviesią energiją. Paviljonas pasakos apie JAE viziją sukurti taikią ir pažangią visuomenę. Daugelis dalykų, kurie šiuo metu intensyviai įgyvendinami „Galimybių“ sektoriuje yra intriguojantys projektai, apie kurių pagrindinius tikslus bei funkcijas sužinosime ateinančiais metais.

## EXPO 2020 – TARPTAUTINIŲ ORGANIZACIJŲ DĖMESYS

Didelį vaidmenį užtikrinant Afrikos regiono dalyvavimą parodoje EXPO 2020 vaidina 55 regiono valstybes jungianti Afrikos Sąjunga. Ji skatina parodyti pasauliui tvarios pramonės ir prekybos pažangą, pastangas industrializuoti Afrikos ekonomiką, kurti žemyne valstybinio ir privačiojo sektoriaus partnerystes, kad būtų pagerinta piliečių socialinė bei ekonominė padėtis ir gyvenimo kokybė.

Svarbią žinią pasauliui, kad verta dirbti kartu sprendžiant pasaulinius iššūkius ir kuriant taikią, tvarią ir teisingą ateitį visiems, siunčia Jungtinės Tautos, siekiančios tų pačių tikslų, kaip ir pasaulinių parodų organizatoriai. Specialiame EXPO 2020 paviljone įsikūrusios JTO ekspozicijos idėja – visoms tautoms kartu modeliuoti ir kurti savo ateitį. „Mes tautos: kartu formuojame savo ateitį“ – toks yra JTO, kitais metais švenčiančios 75-ąsias veiklos metines, šūkis. Žodžiais „Mes tautos“ prasideda 1945 m. įkurta JTO chartija.

Jungtinių Tautų diena kasmet minima spalio 24 d. Tad JT jubiliejaus šventė bus pirmoji po oficialaus EXPO 2020 parodos atidarymo. (Visu parodos metu bus švenčiamos šalių nacionalinės dienos. Lietuvos nacionalinei šventei paskirta ypatinga – Lietuvos Nepriklausomybės atkūrimo diena, Kovo 11-oji.)

JTO generalinis sekretorius Antonio Guterres savo pranešime pabrėžė, kad minint organizacijos 75-ąsias metines visame pasaulyje vyks jaunimui skirti renginiai, pokalbiai apie pasaulio bendradarbiavimo vaidmenį ir svarbą kuriant ateitį, kurios pasaulis nori ir kurios nusipelnė. Dalyvavimas pasaulinėje parodoje EXPO 2020 suteikia galimybę pasiekti milijonus žmonių asmeniškai ir virtualioje erdvėje įtraukti juos dalyvausti „Darna vystymo iki 2030 m.“ darbotvarkėje, siekiant 17 darna vystymo tikslų.

Pasak Jungtinių Tautų ekspozicijos Dubajuje generalinio komisaro Maher Nasser, išreiškusio padėką JAE vyriausybei ir žmonėms bei parodos organizatoriams už suteiktą galimybę dalyvauti parodos programoje, remiantis EXPO 2020 tema „Sujunkime protus, kurkime ateitį“, JTO ekspozicijos erdvė bus skirta ir atvira įvairiems renginiams, pristatymams, diskusijoms, susitikimams. JTO supažindins su jos agentūrų veikla, įvairių fondų ir programų tikslais, sieks sudominti ir įkvėpti šalių vyriausybes, visuomenę, verslą, akademinę ir meno bendruomenę kartu ieškoti problemų sprendimo kovoje su žmonių atskirtimi, skurdu, klimato kaita ir kurti tokią ateitį, kurios visi trokštame bei kurios esame verti.

## DUBAJUS SUŽAVĖS PASAULĮ

Likus metams iki parodos, vyrauja optimistinės nuotaikos. Anot Dubajaus spaudos pranešimų, Dubajaus Emyrato valdovas šeichas Mohammed bin Rashid Al Maktoum, apžiūrėjęs EXPO statybvietės infrastruktūros darbus, išreiškė pasitenkinimą projekto pažanga ir tarptautinio bendradarbiavimo ministrės, EXPO 2020 Dubajaus biuro generalinės direktorės Reem Al Hashimi vadovaujamos EXPO darbo grupės pastangomis, ragindamas visas nacionalines valdžios institucijas suintensyvinti pastangas, kad paroda būtų sėkminga. Jis įsitikinęs, kad Dubajaus surenge geriausia parodą per visą 168 metų pasaulinių parodų istoriją.

Tarptautinio parodų biuro (BIE) generalinis sekretorius Vincente Gonzalez Loscertales taip pat teigia esąs patenkintas Dubajaus logistiniu ir techniniu pasirengimu.

Jis pabrėžė, kad pasirengimas EXPO 2020 vyksta pagal planą ir programą, kuri buvo pristatyta BIE Generalinės asamblėjos posėdžiuose.

„Jaučiame gerą komandos dvasią. Nekantriai laukiame šio unikalios parodos varianto pasirodymo JAE ir esame tikri, kad 2020 m. Dubajus sužavės pasaulį“, – įsitikinęs didelę organizavimo patirtį turintis Tarptautinio parodų biuro generalinis sekretorius Vincente Gonzalez Loscertales. ■





# Юбилейный год ЛЕОНАРДО ДА ВИНЧИ вдохновляет современных художников

Йоле ЮРАЙТЕ

**В этом году мир отметил 500-летие со дня смерти великого гения Леонардо да Винчи. Хотя прошло уже полтысячелетия с тех пор, как по Земле больше не ходит неутомимый зиждитель искусства и науки, талантливый инженер и стратег военного дела, его тревожный дух так же стремительно и страстно витает в галереях и творческих мастерских современных художников, вдохновляя по-новому взглянуть на творчество гения, изучать его, интерпретировать и стремиться к такому же гениальному совершенству. Перенесший немало ударов судьбы художник оставил свой след и в швейцарском городе Локарно, где в спроектированном им оборонительном замковом бастионе ныне расположена художественная галерея Леонардо да Винчи, принадлежащая братьям Арминио и Паоло Шиолли «ilRivellino». В этом очаге искусства постоянно горит огонь творчества, врываясь в мир в разных видах и формах.**

## 1–2 мая

(2 мая – день смерти Леонардо да Винчи) в галерее «ilRivellino» начались посвященные гению мероприятия, в которых приняли участие художники из разных стран. Художник из Болгарии Дончо Дончев на глазах у зрителей создал огромные полотна на тему жизни и творчества Леонардо да Винчи. Свои работы представили итальянский художник Альберто ДиФабио, а также фотограф известного архитектора Марио Ботта – Лука Феррарио и художницы из Литвы Ирма Ляцинскайте и Зита Таллат-Кялпшайте. Музыкальные произведения на старинном инструменте – колесной лире (итал. ghironda) исполнил профессор Венского университета со швейцарскими корнями, доктор музыковедения Пьетро Бьянчи, который изготовил инструмент по чертежам Леонардо да Винчи. После этой выставки коллекционеры приобрели произведения И. Ляцинскайте, Д. Дончева и З. Таллат-Кялпшайте.

## В июне

в галерее «ilRivellino» была организована выставка, посвященная памяти Леонардо да Винчи, где демонстрировался комплект ножей Швейцарской армии, который в честь Леонардо да Винчи для Альпийского корпуса Итальянской армии спроектировал художник ЕХРО Оттавио Манджарини.

## В июле

Питер Гринуэй исполнил 10-минутный перформанс «Недостающий гвоздь» («The Missing Nail»), в котором ведется рассказ о создании «Последней вечери» Леонардо в монастыре Санта-Мария-делле-Грацие в Милане. П. Гринуэй читал тексты, а струнный квартет «Architorti» исполнял музыку.

## В августе

в дни кинофестиваля в Локарно состоялась выставка китайского живописца Ван Ияна «Леонардо», разные конференции, сопровождаемые выступлениями деятелей искусств. Сандра фон Рубенвиль представила



свои работы по каллиграфии «Каббала» на стенах галереи «ilRivellino».

Жительница швейцарского кантона Юра Оксана Мазурик вместе со швейцарской комиссией по кино представила фильм «Однажды в Швейцарии», две первые части которого сняты в замке Висконти-Сфорца в Локарно. В нем важную роль играет звезда «бондиады» Локарно плотина Верзаска, с которой в фильме «Золотой глаз» прыгнул Джеймс Бонд.

## 7 сентября

в новом доме кино Локарно «Palacinema» состоялся просмотр экспериментальных фильмов знаменитого режиссера, писателя и художника, уроженца Великобритании Питера Гринуэя о Леонардо да Винчи – фильмов, вдохновленных творчеством Леонардо. В показе приняли участие представители властей Швейцарии. Мероприятие подробно представила швейцарская пресса.

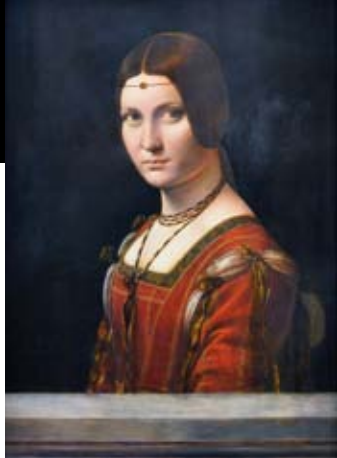
## В октябре и ноябре

гостьей «ilRivellino» была художница из США Николь Патрик.

## В декабре 2019-го

год Леонардо да Винчи завершится закрытием выставки Дончо Дончева о Леонардо. 18–23 декабря в доме Кривелли, где последние годы своей жизни провела локарнская «Прекрасная Ферроньера» (сейчас этот изумительно прекрасный портрет работы Леонардо да Винчи поселился в Лувре столицы ОАЕ Абу-Даби, хотя в этом году, в год Леонардо, эта очаровательная дама возвращалась в парижский Лувр, где ее увидели почти полтора миллиона поклонников), художник из Болгарии проведет марафон по созданию портрета, на глазах у зрителей рисуя полотно, связанные с жизнью и творчеством Леонардо да Винчи.





(«Architetti e ingegneri militari italiani all'estero dal XV al XVIII secolo: dall'Atlantico al Baltico») в двух томах. В энциклопедии представлены архитекторы из Тичино, которые работали в Литве над созданием Вильнюсского кафедрального собора и Дворца правителей.

Изучая жизнь и творчество яркого и достаточно противоречивого художника Леонардо да Винчи, П. Гринуэй смотрит на него глазами режиссера. Он снимает 90-минутный кинофильм о временах военной службы Леонардо в 1499–1507 годах, когда тосканский гений отказался от живописи и преисполнился решимости служить музее войны. С любезного согласия режиссера П. Гринуэя предлагаем вниманию читателей журнала синопсис сценария будущего кинофильма. Читая сценарий, мысленно переносясь в конец XV – начало XVI века, понимаешь, что и в XXI веке некоторые вещи на Земле почти не изменились. Все еще царит стремление создать лучший мир не для всех, а лишь для определенной группы по интересам, и оно начинается, к сожалению, с оружием в руках. ■



### Посвященный Леонардо да Винчи

год особенно отличился несколькими новыми проектами с Питером Гринуэем. В конце лета была завершена работа над продолжительным художественным фильмом «Пешком до Парижа» («Walking to Paris»), который рассказывает историю жизни и творчества румынско-французского скульптора начала XX в. Константина Бранкузи. Этот фильм будет показан на Каннском кинофестивале в мае будущего года. Перед этим, в апреле, П. Гринуэй намерен организовать выставку рисунков в столице Литвы Вильнюсе. Как ожидается, в Литве будут изготовлены и эксклюзивные стулья по дизайну П. Гринуэя, вдохновение для которого автор черпал в «Последней вечере» да Винчи.

Год Леонардо да Винчи придал творческий импульс творчеству разных деятелей искусств. Основные эксперты жизни и творчества да Винчи, профессора Карло Педретти и Пьетро Марани, написавшие пролог и некоторые другие тексты к книге профессора Марино Вигано «Леонардо в Локарно», написанной в 2009-м, в настоящее время готовят новую книгу, в которой отразятся их новейшие исследования и открытия о военных проектах Леонардо да Винчи.

Профессор М. Вигано также является автором энциклопедии «Итальянские архитекторы и военные инженеры в XV–XVIII в.: от Атлантики до Балтики»



### Фото на обложке

этого номера журнала: автор телепередач, изобретатель и продюсер Оксана Мазурик держит в руках книгу профессора Марино Вигано «Леонардо в Локарно», стоя возле портрета Леонардо да Винчи, написанного художником Дончо Дончевым. Оксана Мазурик исполнит роль Лукреции Борджиа в фильме Питера Гринуэя «Veni Vidi Da Vinci». Она также является сопродюсером этого фильма. На втором плане видна часть монументального полотна «Drive» художницы Оксаны Мас. О. Мас в 2020 г. будет руководить предстоящими в Локарно мероприятиями года женщин-художниц. Автор фото David Cuciz.





# Jubiliejiniai LEONARDO DA VINČIO metai įkvepia šių dienų menininkus

Jolė JŪRAITĖ

**Pasaulis šiemet minėjo didžiojo genijaus Leonardo da Vinčio 500-ąsias mirties metines. Nors jau praėjo pusė tūkstantmečio, kai Žeme nebevaikšto nenuilstantis meno ir mokslo kūrėjas, talentingas inžinierius ir karo reikalų strategas, jo nerami dvasia taip pat veržliai bei aistringai sklendo galerijose ir šiuolaikinių menininkų kūrybinėse dirbtuvėse, įkvėpdama naujai pažvelgti į genijaus kūrybą, studijuoti ją, interpretuoti bei siekti tokio pat genialaus tobulumo. Likimo ir gyvenimo aistrų blaškomas menininkas savo pėdsaką yra palikęs ir Šveicarijos Lokarno mieste, kur jo suprojektuotame gynybiniame pilies bastione dabar yra įsikūrusi broliams Arminio ir Paolo Sciolli priklausanti Leonardo da Vinčio meno galerija „il Rivellino“. Šiame meno židinyje nuolat dega kūrybos ugnis, išsiverždama į pasaulį įvairiais pavidalais ir formomis.**

## Gegužės 1–2 dienomis

(gegužės 2-oji – Leonardo da Vinčio mirties diena) „il Rivellino“ galerijoje prasidėjo genijui skirti renginiai, kuriuose dalyvavo įvairių šalių menininkai. Dailininkas iš Bulgarijos Doncho Dochev žiūrovų akivaizdoje nutapė didžiulės drobes Leonardo da Vinčio gyvenimo ir kūrybos tema. Savo darbus pristatė italų ir amerikiečių tapytojas Alberto di Fabio, taip pat žinomo architekto Mario Botta fotografas Luca Ferrario ir dailininkės iš Lietuvos Irma Leščinskaitė bei Zita Tallat-Kelpšaitė. Muzikos kūrinius senoviniu instrumentu – ratukine lyra (it. *ghironda*), atliko šveicarų kilmės Vienos universiteto profesorius, muzikologijos daktaras Pietro Bianchi, kuris instrumentą pasigamina pagal Leonardo da Vinčio brėžinius. Po šios parodos kolekcininkai įsigijo I. Leščinskaitės, D. Donchev ir Z. Tallat-Kelpšaitės kūrinius.

## Birželio mėnesį

„il Rivellino“ galerijoje surengta Leonardo da Vinčio garbei skirta paroda, kur buvo demonstruojamas Šveicarijos

armijos peilių komplektas, kurį Leonardo da Vinčio garbei Italijos armijos Alpių korpusui suprojektavo EXPO menininkas Ottavio Mangiarini.

## Liepos mėnesį

Peter Greenaway atliko 10 minučių performansą „Trūkstama vinis“ („The Missing Nail“), kuriame pasakojama apie Leonardo „Paskutinės vakarienės“ kūrimą „Santa Maria delle Grazie“ vienuolyne Milane. P. Greenaway skaitė tekstus, o styginių kvintetas „Architorti“ grojo muziką.

## Rugpjūtį

Lokarno kino festivalio dienomis, vyko Kinijos tapytojo Wang Yigang paroda „Leonardui“, taip pat įvairios konferencijos, lydimos menininkų pasirodymų. Sandra von Rubenwil pristatė savo kaligrafijos darbus „Kabala“ ant „il Rivellino“ galerijos sienų. Šveicarijos Juros kantono gyventoją Oksana Mazourik kartu su Šveicarijos kino komisija pristatė filmą „Kartą Šveicarijoje“, kurio du pirmieji skyriai yra nufilmuoti Lokarno Visconti-Sforza pilyje. Jame svarbų vaidmenį atlieka ir



Lokarno „bondiados“ žvaigždė Verzasko užtvanka, nuo kurios filme „Auksinė akis“ nušoka Džeimsas Bondas.

## Rugsėjo 7-ąją

naujuose Lokarno kino namuose „Palacinema“ įvyko garsaus, iš Didžiosios Britanijos kilusio kino režisieriaus, rašytojo ir dailininko Peter Greenaway eksperimentinių filmų apie Leonardą da Vinčį arba filmų, įkvėptų Leonardo kūrybos, peržiūra, kurioje dalyvavo Šveicarijos valdžios institucijų atstovai. Renginį išsamiai pristatė Šveicarijos žiniasklaida.

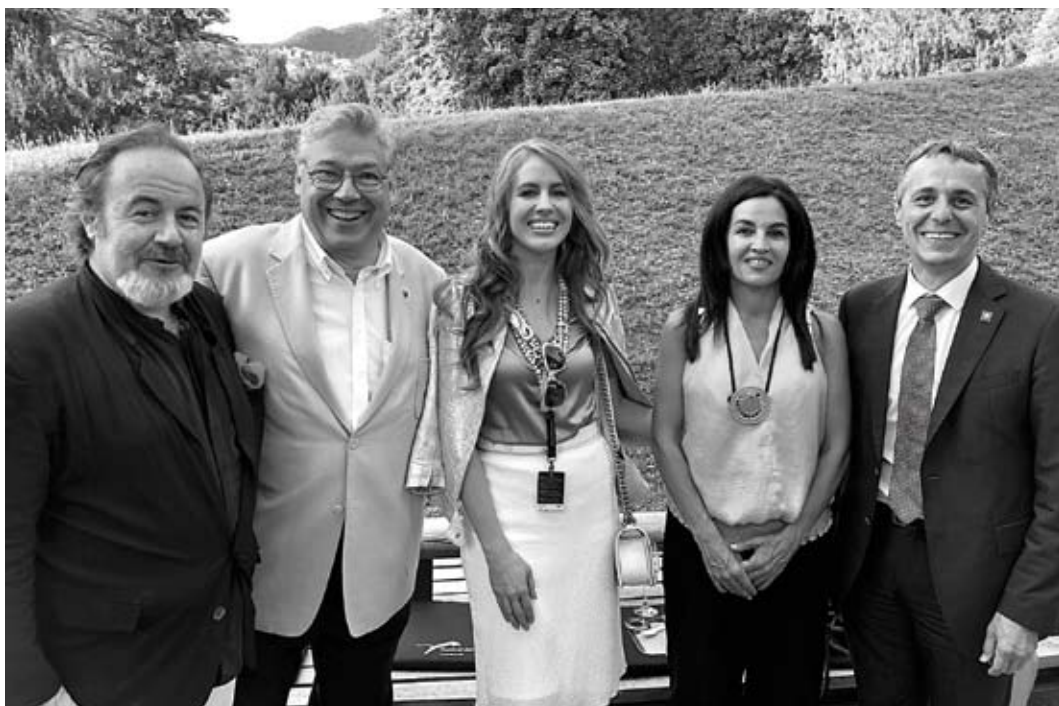
## Spalio ir lapkričio mėnesiais

„il Rivellino“ viešnia buvo menininkė iš JAV Nicole Patrick.

## 2019 m. gruodžio mėnesį

Leonardo da Vinčio metai pasibaigs Doncho Donchev parodos apie Leonardą uždarymu. Gruodžio 18–23 d. Crivelli namuose, kur paskutinius savo gyvenimo metus praleido Lokarno „Belle Ferroniere“ (dabar šis nuostabaus grožio Leonardo da Vinčio nutapytas portretas apsigyveno JAE sostinės Abu Dabio Luvre, nors šiemet, Leonardo metais, ši žavinga dama vėl buvo grįžusi į Paryžiaus Luvrą, kur ją aplankė beveik pusantro milijono gerbėjų), menininkas iš Bulgarijos atliks portreto kūrimo maratoną, žiūrovų akivaizdoje tapydamas drobes, susijusias su Leonardo da Vinčio gyvenimu ir kūryba.





### Viršelis

Šio žurnalo numerio viršelio nuotraukoje: TV laidų kūrėja, išradėja ir prodiuserė Oksana Mazourik rankose laiko profesoriaus Marino Vigano knygą „Leonardas Lokarne“, stovėdama prie dailininko Doncho Donchev nutapyto Leonardo da Vinčio portreto. Oksana Mazourik kurs Lukrecijos Bordžijos (Lucrezia Borgia) vaidmenį Peter Greenaway filme „Veni Vidi Da Vinci“. Ji taip pat yra šio filmo koproduiserė. Antrajame plane matosi dailininkės Oksanos Mas monumentalios drobės „Drive“ dalis. Oksana Mas 2020 m. vadovaus Lokarne vyksiantiems moterų menininkių metų renginiams. Nuotraukos autorius David Cuciz.



inžinieriai XV–XVIII a.: nuo Atlanto iki Baltijos“ („Architetti e ingegneri militari italiani all'estero dal XV al XVIII secolo: dall'Atlantico al Baltico“) autorius. Enciklopedijoje pristatomi Tičino architektai, kurie Lietuvoje dirbo prie Vilniaus katedros ir Valdovų rūmų kūrimo. Tyrinėdamas spalvingo ir gana prieštaringo menininko Leonardo da Vinčio gyvenimą ir kūrybą, P. Greenaway žvelgia į jį režisieriaus akimis. Jis kuria 90 minučių kino filmą apie Leonardo karo tarnybos laikus 1499–1507 m., kai Toskanos genijus buvo atsisakęs tapybos bei pasiryžęs tarnauti karo mūzai.

Maloniai sutikus režisieriui P. Greenaway, žurnalo skaitytojų dėmesiui pateikiame būsimo kino filmo scenarijaus apmatius (synopsis).

Skaitant scenarijų, mintimis nusikėlus į XV a. pabaigą – XVI a. pradžią, supranti, kad ir XXI a. kai kurie dalykai Žemėje beveik nepasikeitė. Vis dar viešpatauja siekis sukurti geresnį pasaulį ne visiems, o tam tikrai interesų grupei, ir jis prasideda, deja, su ginklu rankoje.

### Leonardui da Vinčiui

skirti metai ypač pasižymėjo keliais naujais projektais su Peter Greenaway. Vasaros pabaigoje buvo užbaigtas ilgas vaidybinis filmas „Kelionė į Paryžių“ („Walking to Paris“), kuriame pasakojama XX a. pradžios rumunų ir prancūzų skulptoriaus Konstantino Brankušio (Constantin Brancusi) gyvenimo ir kūrybos istorija. Šis filmas bus parodytas Kanų kino filmų festivalyje ateinančių metų gegužę. Prieš tai, balandžio mėnesį, P. Greenaway ketina surengti piešinių parodą Lietuvos sostinėje Vilniuje. Tikimasi, kad Lietuvoje bus pagamintos ir išskirtinės kėdės, pagal P. Greenaway dizainą, kuriam įkvėpimo menininkas

sėmėsi iš Da Vinčio „Paskutinės vakarienos“.

Leonardo da Vinčio metai naujų kūrybinių impulsų suteikė įvairių sričių kūrėjams. Profesoriaus Marino Vigano knygai „Leonardas Lokarne“, parašytai 2009 m., prologą ir kai kuriuos kitus tekstus parašė pagrindiniai Da Vinčio gyvenimo bei kūrybos ekspertai, profesoriai Carlo Pedretti ir Pietro Marani šiuo metu rengia naują knygą, kurioje atsispindės naujaisi jų tyrinėjimai bei atradimai apie Leonardo da Vinčio karinius projektus.

Profesorius M. Vigano taip pat yra 2 tomų enciklopedijos „Italijos architektai ir karo





# VENI, VIDI, DA VINCI

Питер ГРИНУЭЙ

**Какой сюрприз – Леонардо да Винчи, которого в истории человечества связывают с оптимизмом, миром, мышлением и творчеством, в течение восьми лет – с 1499 по 1507 год – возможно, таким не был. Над прославленным гением тогда сгустились темные тучи. В то время его можно было считать жаждущим войны наемником, которому за изобретение и изготовление орудий, машин войны и уничтожения, щедро платили и обеспечивали всяческое покровительство. Его мотивы могут основываться на личных идеях мести, неудовлетворенности собственным талантом и способностями, а также на гневном неприятии окружавшего художника неограниченного насилия, царившего в Италии в конце XV в. – начале XVI в.**

**Вот как это произошло: история рассказана в восьми детальных картинах, или «сценах», зрелого ренессанса и маньеризма, а также раннего барокко.**

## ПЕРВАЯ КАРТИНА

8 октября 1498 года Чезаре Борджиа приглашает короля Франции Людовика XII взглянуть на «Тайную вечерю» Леонардо да Винчи в трапезной монастыря Санта-Мария-делле-Грацие в Милане. Французский король, участвовавший в процессе покорения Италии и уже ставший хозяином Милана, и Чезаре Борджиа, сын папы римского Александра VI, были очень впечатлены увиденным. Трапезная – столовая для монахов – уже используется. Монахи едят, их обслуживают новиицы (послушники), которые несут горячую еду из кухни из-за расписанной стены. Один монах читает отрывок из Нового Завета.

Традиционно на стенах итальянских трапезных присутствует изображение Распятого Христа как напоминание о том, что произойдет вскоре после Тайной вечери. Здесь есть версия «Распятого» Донато Монторфано. Тайная вечеря происходит в Великий четверг, арест в саду – в четверг ночью, Понтий Пилат умывает руки в пятницу утром, бичевание, распятие и смерть на кресте – в пятницу вечером, воскресенье – в Великое воскресенье. Видны используемые для живописи леса и инструменты художника, также столы, заваленные записями да Винчи, и кровать на колесиках под балдахином для ночлега художника.

Агрессивно амбициозный Чезаре Борджиа, названный своим отцом в честь Юлия Цезаря, был слышан о репутации да Винчи как создателя летательных машин, пушек, взрывчатых веществ, замков, крепостных укреплений и военной архитектуры и неожиданно предложил Леонардо место своего главного военного инженера. Чезаре Борджиа и его отец Александр были полны решимости создать новую страну из папских территорий – светское государство в Романье, которое установит баланс против гегемоний Флоренции, Венеции и Милана.

Задумавшийся да Винчи, держа кисть с краской и стоя перед тем, что нам кажется законченной картиной, недоволен своей работой, которая затянута на три года и передавала историю, рассказанную в четырех Евангелиях: от Матфея, Марка, Луки и Иоанна – о Христе, который говорит, что один из них предаст его, и сам предлагает себя в качестве жертвы ради спасения человечества – преломление хлеба и

вкушение вина символизируют тело и кровь Христовы и свидетельствуют о таинстве пресуществления.

Людовик XII тут же захотел снять картину – не фреску, а роспись на сухой штукатурке – и забрать ее в Париж, что было совершенно невозможно. Трое мужчин листают записи да Винчи, заполненные незавершенными чертежами военной техники. Чезаре с энтузиазмом повторяет свое предложение работы. Да Винчи не проявляет особого интереса – он уже получил подобные предложения из Неаполя. Он хочет вернуться во Флоренцию.

## ВТОРАЯ КАРТИНА

Услышав буйный пьяный галдеж французских солдат, Да Винчи входит в свою миланскую студию – Кортэ-Веккио, в которой его огромную глиняную модель всадника, изображающую Франческо Сфорца (самая большая конная скульптура в истории) 25 солдат используют как мишень для стрел и копий. Глиняная модель рассыпается. Да Винчи в ярости. Его гнев встречают насмешками и смехом, солдаты бьют и оскорбляют да Винчи, а затем швейцарские и французские наемники выгоняют его из студии и поджигают ее. Вызывают Чезаре и Людовика XII, которых объединила дружба и искреннее восхищение гением да Винчи. Оба они сокрушаются из-за варварства французов. В знак симпатии к художнику Людовик XII вешает восьмерых солдат – их трупы вскоре уже свисают со стропил, еще пятерых бросают в огонь. Остальных заключают в тюрьму. Чезаре щедро повышает предложенное да Винчи жалование.

## ТРЕТЬЯ КАРТИНА

Да Винчи спит на кровати с балдахином в трапезной Санта-Мария-делле-Грацие с Салаи (Джан Джакомо Капротти), своим учеником с 1490 по 1518 год, своим давним помощником и почти наверняка любовником. На момент знакомства с да Винчи ему было десять, а во время написания «Тайной вечери» – восемнадцать лет. Он все еще является его партнером по постели, однако также выполняет и роль доверенного лица – заботится о собственности художника, о деньгах, организует частные дела и коммуникацию, питание, стирку и ценится с большой любовью.

Да Винчи просыпается в лунном свете, проникающем через маленькое окошко высоко на стене слева от картины. Его разбудил... звук падения отслоившейся штукатурки от расписанной стены. Салаи и Леонардо осматривают повреждения. Салаи сметает куски штукатурки. Да Винчи экспериментировал со смешанной техникой, используя гипс, скипидар, льняное масло, парафин, пытаясь подражать пришедшей с севера фламандской масляной живописи, чтобы увеличить тонкость, блеск и сияние живописи, однако эти материалы плохо сочетаются с красками на водной основе на штукатурке. Да Винчи, стоящий в лучах лунного света, в отчаянии. Салаи зажигает факелы. Картина прорисовывается в мерцающем свете факелов и луны. Кажется, что написанные фигуры двигаются и говорят. Слышны их голоса. Этот визуальный и звуковой эффект создается актерами.

## ЧЕТВЕРТАЯ КАРТИНА

Делегация от Чезаре прибывает в трапезную «Тайной вечери», где помощники да Винчи безуспешно пытаются залатать картину, а да Винчи обедает за одним из длинных трапезных столов с церковными сановниками, которые хотят обсудить дальнейшие заказы церкви. Среди этих церковников есть шпионы семей Орсини и Колонна, жаждущие уничтожить Борджиа и вернуть папство под итальянский контроль. В делегации находится и Макиавелли из Флоренции, который собирает материал для своего основного сочинения – «Государь». В этом трактате описывается управление властью, моделируемое на основании личности и характера Чезаре, и в нем с жестокой откровенностью рассказаны истины и влияние политической организации – такую откровенность некоторые считают чрезвычайно циничной. Макиавелли приводит аргумент да Винчи, утверждая, что да Винчи – «новый человек», увлеченный научными исследованиями и современными практиками, подерживающий эмпиризм и настроенный против суеверий, против недавно изобретенной испанской инквизиции, и Чезаре преследует те же цели как государственный деятель, желая, чтобы новая гегемония светских папских государств опиралась на современные правила и управление.





Макиавелли представляет да Винчи тщательно разработанный документ, составленный Чезаре – разрешение, в котором говорится, что да Винчи должны быть предоставлены все возможности для изучения территории папских завоеваний и создания новых стратегий, и что никто не должен мешать ему или отвлекать его. Любому, кто мешает любознательности да Винчи, грозит жестокая расправа. Чезаре хочет, чтобы да Винчи помог ему создать современное государство, управляемое современными идеями. Да Винчи убеждается, что Чезаре такой же мыслитель эпохи Возрождения, как и он сам.

Рассерженный и разочарованный разрушением его статуи Форца и неудачным окончанием «Тайной вечери», да Винчи приходит к убеждению, что новые методы государственного управления в новом мире необходимы, и заявляет (и далее этого искренне придерживается), что покончил с искусством и его поэтикой и отныне в этом темном, только что вышедшем из средневековья веке, будет иметь дело только с наукой, новым гуманизмом и исследованиями новых наук – анатомией, геологией, минералогией и т. д. Со свойственной Борджиа безжалостностью он обязуется создать порядок и вечный мир, даже если для этого придется взяться за разрушение и расчистить путь современному государству. В гонке вооружений он станет ученым, создающим военные машины, которые помогут Борджиа создать идеальное государство.

Макиавелли, да Винчи и консервативные сановники делятся аргументами. Это – 1500 год. Время, когда до появления Лютера, протестантизма и нового порядка в церкви и государ-

стве остается всего 15 лет. Хотя это еще далеко в будущем, обсуждается идея объединенной Италии новых папских государств как могущественной силы. Две внешние силы – воплощающие Испанию Борджиа и правящие Миланом французские оккупанты Людовика XII словно предупреждают о возможном падении и развале Италии, разве что будет достигнуто нечто чрезвычайное. Есть и намеки на идеи еще очень далекого фашизма Муссолини, хотя ни об одной из этих идей не говорится каким-либо очевидным теологическим способом.

### ПЯТАЯ КАРТИНА

С помощью Борджиа деньгами и рабочей силой начинаются новые гонки вооружений, главным проектом в которых является строительство железолитейного завода для производства новых военных машин.

Всем руководит да Винчи. Он строит планы во многих местах – одним из таких мест может быть здание Ривелино в Локарно. Его творческий гений устремляется в новое русло. Чертежи, планы, эскизы, предложения по изготовлению изучаются, проверяются, с ними проводятся эксперименты. Эксперименты проваливаются и возобновляются. Солдаты и рабочие становятся подопытными кроликами в экспериментальных процессах, гибнут и получают ранения. Да Винчи видит, какого джинна он выпустил. Начинается новая эра производства, которая предвидит промышленную революцию. Проектируются крепости, тестируются осадные машины. Совершенствуется и обильно используется порох. Он опасен. Начи-

наются несчастные случаи со смертельным исходом. Настойчиво возводятся крепостные валы, стены и укрепления. Краешком глаза можно заметить новейшие времена. Макиавелли, да Винчи, Чезаре Борджиа – люди новой эпохи. Ренессанс приобрел новый, практический профиль. Гуманистические знания ученых переходят к практическим людям. Италия была предупреждена. Вскоре средиземноморская сила отойдет от Италии и переместится на север, к атлантическому побережью, во Фландрию и Нидерланды. Новый мир, открытый Колумбом, манит. В центре всех этих событий – да Винчи. Ему приписывают великие дела – вглядываясь в прошлое, можно увидеть, что не все они так хороши.

### ШЕСТАЯ КАРТИНА

Все еще проводятся эксперименты в мелких сражениях, в стычках, засадах, в осадах, путем минирования замков, и все это уносит много жизней. Все это обходится очень дорого.

В роскошных комнатах папской резиденции в Ватикане проходят дискуссии между Чезаре, его отцом Александром и да Винчи – маленькие мужчины в огромных палатах. Крайне необходимо новое финансирование. Недавно завоеванные города и территории надо обложить налогами, а гений да Винчи применится в геодезии и картографии. Ведется рытье каналов, осушение болот. Один из захваченных новых городов – богатый город Имола. Из его состоятельных граждан необходимо выжать деньги. Да Винчи создает новые геодезические инструменты, важнейший из них – одомер, формой напоминающий одноколесную тачку, с помощью которой можно точно измерить протяженность улицы или размеры дома. Люди да Винчи с измерительными приборами подвергаются нападениям со стороны группы граждан Имолы.

Граждане Имолы были возмущены из-за отнятого у них состояния, которое расходуется на порох и разрушение. Протесты горожан умиряет жестокий наемник Чезаре – уроженец Венеции, испанец по происхождению лейтенант Микелетто Корелья, своей жестокостью и садизмом сеявший страх и не терпящий никакого вмешательства. Тщательно используемые изобретения да Винчи сеют раздор.

Граждане Имолы похищают Салаи, зная, что он является помощником да Винчи. Салаи подвергают сексуальным пыткам, таким образом издеваясь над гомосексуальностью да Винчи. Корелья спасает Салаи и, прежде чем передать его да Винчи, на виду у своих сол-

дат сексуально использует его. О подлости Корелья сообщает Чезаре. Тот в честь да Винчи устраивает садистскую экзекуцию Корелья.

### СЕДЬМАЯ КАРТИНА

В миланском морге – огромном полотняном шатре в открытом поле, где много убитых и раненных в бою воинов (зачастую с помощью военной техники да Винчи), Леонардо пользуется случаем, чтобы продолжить анатомические исследования. У него есть идея, что человеческая душа может иметь физическое воплощение – находиться где-то в мозгу, селезенке, почках или какой-то части позвоночника или в лимфатических сосудах. Если он сможет найти ее, возможно, найдет способ искоренить зло. Он ухаживает за раненым Салаи. Не сумев найти физическую человеческую душу, да Винчи впадает в меланхолию. Научные исследования могут быть такими же пустыми, как и искусство.

### ВОСЬМАЯ КАРТИНА

В Ватикане Александр VI и Чезаре заражаются малярией после укуса комаров в ватиканской латрине/бане, хотя есть подозрение на отравление. Врачи погружают Чезаре в ледяной аквариум, и он выживает, а Александр VI умирает 18 августа 1503 года. Могущество Чезаре немедленно рушится, а новый папа римский Юлий II, который поручает Микеланджело расписать Сикстинскую капеллу, из мести преследует Чезаре. Тот возвращается в Испанию и попадает в тюремное заключение. Ему позволяет бежать из тюрьмы. Он заключает проблематичный альянс с Неаполем, в ущелье его отсекают от своих солдат и жестоко убивают, хотя нападавшие не знают, кто он такой. Это было сделано ради дорогих доспехов Чезаре. Его обнаженный труп с 25 колотыми ранами и следами третичного сифилиса брошен во время проливного дождя на склоне ущелья. Совпадение: его тезка Юлий Цезарь был убит с тем же количеством колотых ран на римском форуме в 44 году до нашей эры. Иисусу Христу, Александру Великому и Чезаре Борджиа на день их смерти было 33 года.

Амбиции создать новую страну под правлением папы (хотя Юлий II пытался продолжить эти намерения) завершились несчастной и далеко не героической смертью Чезаре. Это приводит да Винчи в чувство.

### ОН СНОВА НАЧИНАЕТ ПИСАТЬ КАРТИНЫ ВО ФЛОРЕНЦИИ.

# VENI, VIDI, DA VINCI

Peter GREENAWAY

**Koks siurprizas – Da Vinčis (Leonardo da Vinci), žmonijos istorijoje siejamas su optimizmu, taika, mąstymu ir kūryba, aštuonerius metus – nuo 1499 m. iki 1507 m. – turbūt toks nebuvo. Virš šlovinamo genijaus praslinko tamsus debesis. Tuo metu jis galėjo būti laikomas karo trokštančiu samdiniu, kuriam už karo bei naikinimo įrankių, mašinų kūrimą, išradimą ir gamybą buvo dosniai atlyginama ir užtikrinama visokeriopa globa. Tam įtaką galėjo daryti asmeninio keršto siekimas, nepasitenkinimas savo talentu ir sugebėjimais bei piktas pasibjaurėjimas XV a. pab. – XVI a. pr. Italijoje siautusiu ir menininką supusiu neribotu smurtu.**

**Štai, kas vyko – istorija papasakota aštuoniuose detaliuose brandžiojo renesanso ir manierizmo bei ankstyvojo baroko paveiksluose, arba scenose.**

## PIRMASIS PAVEIKSLAS

1498 m. spalio 8 d. Čezarė Bordžija pakviečia Prancūzijos karalių Liudviką XII pasižiūrėti Leonardo da Vinčio tapomas „Paskutinės vakarienės“ Milano Santa Marija dele Gracijė (Santa Maria delle Grazie) vienuolyno refektoriume. Prancūzijos karalius, dalyvavęs Italijos pavergimo procese ir jau tapęs Milano šeimininku, bei Čezarė Bordžija, Popiežiaus Aleksandro VI sūnus, neprotiškai sužavėti to, ką pamato. Refektoriumas – vienuolių valgykla – jau naudojamas. Vienuoliai valgo, aptarnaujami novicijų, nešiojančių karštą maistą iš virtuvių, esančių už ištapytos sienos. Vienas vienuolis skaito ištrauką iš Naujojo Testamento.

Paprastai ant Italijos vienuolynų refektoriumų sienų būna Nukryžiuotojo atvaizdas, tarsi priminimas, kas įvyksta netrukus po Paskutinės vakarienės – iš tiesų, po trijų dienų. Čia matyti Montorfano „Nukryžiuotųjų“ versija. Paskutinė vakarienė vyksta Didįjį ketvirtadienį, areštas sode – ketvirtadienio naktį, Ponceiaus Piloto pasirodymas ir rankų plovimas – penktadienio rytą, nuoplakimas, nukryžiuotųjų ir mirtis ant kryžiaus – penktadienio vakarą, prisikėlimas – Velykų sekmadienį.

Matyti tapybai naudojami pastoliai ir tapybos įrankiai bei Da Vinčio užrašais apkrauti stalai, taip pat lova ant ratukų su baldakimu, skirta dailininko nakvynei.

Ypač agresyviai ambicingas Čezarė Bordžija, savo tėvo pavadintas Julijaus Cezario garbei, buvo girdėjęs apie Da Vinčio, kaip skraidančių mašinų, patrankų, sprogmenų, pilių, tvirtovių ir karinės architektūros kūrėjo reputaciją, ir netikėtai pasiūlo Leonardui pagrindinio karybos inžinieriaus sutartį. Čezarė Bordžija ir jo tėvas Aleksandras nusiteikę iš popiežiaus valstybių sukurti naują teritoriją – pasaulietinę valstybę Romanijos regione, kuri sudarytų pusiausvyrą prieš Florencijos, Venecijos ir Milano hegemonijas.

Susimąstęs Da Vinčis, laikydamas rankose teptuką su dažais ir stovėdamas prieš tai, kas mums atrodo kaip užbaigtas paveikslas, buvo nepatenkintas savo darbu, kuris užtruko trejus metus ir perteikė keturiose evangelijose – Mato, Marko, Luko ir Jono – pasakojamą istoriją, kurioje Kristus pasako, kad vienas iš jų išduos Kristų ir pats pasiūlo save kaip auką už žmonijos išgelbėjimą – duonos laužymas bei vyno

gėrimas simbolizuoja Kristaus kūną ir kraują bei patvirtina transsubstanciacijos paslaptį.

Liudvikas XII panoro tuoj pat nuimti paveikslą – ne freską, o vandens pagrindo kūrinį ant sauso tinko – ir pasiimti jį į Paryžių, kas buvo absoliučiai neįmanoma. Trys vyrai varto Da Vinčio užrašus, pilnus nesibaigiančių karinių įrenginių brėžinių. Čezarė entuziastingai atnaujina savo darbo pasiūlymą. Da Vinčis nėra labai susidomėjęs, nes jau buvo gavęs panašių pasiūlymų iš Neapolio.

Jis nori grįžti į Florenciją.

## ANTRASIS PAVEIKSLAS

Girdėdamas girtų prancūzų kareivių klegesį, Da Vinčis įžengia į savo studiją Milane, Corte Vecchio, kurioje jo didžiulį molinį Francėšką Sforca (Francesco Sforza) vaizduojantį raitelio modelį (didžiausią visų laikų raitelio skulptūrą) 25 kareiviai naudoja kaip strėlių ir iečių taikinį. Molinis modelis subyra. Da Vinčis įtūžęs. Jo pyktis sutinkamas pašaipomis ir juoku, kareiviai Da Vinčį muša ir įžeidinėja, tada šveicarų bei prancūzų samdiniai jį išveža iš studijos ir studiją padega. Iškviečiami Čezarė ir Liudvikas XII, kuriuos suvienijo draugystė bei nuosirdus žavėjimasis Da Vinčio genijumi, ir jie abu apgailėtauja dėl prancūzų barbarizmo. Parodydamas simpatiją dailininkui, Liudvikas XII pakaria aštuonis kareivius – jų lavonai netrukus pakimba ant gegnių, dar penki įmetami į ugnį. Likę įkalinami. Čezarė dosniai padidina Da Vinčio atlyginimo pasiūlymą.

## TREČIASIS PAVEIKSLAS

Da Vinčis miega lovoje ant ratukų su baldakimu Santa Marija dele Gracijė vienuolyno refektoriume su Salai (Džianu Džiakomu Kaproti), savo mokiniumi nuo 1490 m. iki 1518 m., ilgamečiu padėdėju ir, beveik neabejotinai, meilužiu. Susipažinus su Da Vinčiu jam buvo dešimt, o „Paskutinės vakarienės“ tapyimo metu – aštuoniolika metų. Jis tebėra jo lovos partneris, tačiau taip pat praktiškai atlieka įgalotinio vaidmenį – rūpinasi menininko nuosavybe, pinigais, organizuoja privačius reikalus bei komunikaciją, maitinimą, skalbimą ir yra vertinamas su didele meile.

Da Vinčis pabunda. Pro mažą aukštai sienoje esantį langelį sklinda mėnulio šviesa. Jį pažadino... tinko byrėjimas

nuo ištapytos sienos. Salai ir Leonardas įvertina žalą. Salai sušluoja tinko gabalėlius. Da Vinčis eksperimentavo su mišria technika, naudodamas gipsą, terpentinę, linų sėmenų aliejų ir parafiną, mėgindamas pakartoti iš šiaurės atėjusią flamandų aliejinę tapybą, siekdamas padidinti paveikslų subtilumą ir švytėjimo įspūdį, tačiau šios medžiagos labai gerai sąveikauja su tinko vandens pagrindu dažais. Stovėdamas mėnesienoje, Da Vinčis netenka galvos. Salai uždega deglus. Paveikslas įsakmiai stūksa mirguliuojančioje deglių ir mėnesienos šviesoje. Atrodo, kad nutapytos figūros juda ir kalba. Girdisi jų balsai. Šis vaizdo ir garso efektas sukuriamas aktorių.

## KETVIRTASIS PAVEIKSLAS

Čezarės delegacija atvyksta į „Paskutinės vakarienės“ refektoriumą, kuriame Da Vinčio asistentai nesėkmingai mėgina užlopyti paveikslą, o Da Vinčis valgo prie vieno iš ilgujų refektoriaus stalų su bažnyčios vadovybe, norinčia aptarti tolesnius bažnyčios užsakymus. Tarp bažnytininkų – Orsinių ir Kolonų šeimų šnipai, nusiteikę sunaikinti Bordžijas ir grąžinti popiežiaus valdžią į itališkas rankas. Delegacijoje yra ir Makiavelis iš Florencijos, renkantis medžiagą savo didžiajam veikalui „Valdovas“, kuriame aprašomas galios valdymas, modeliuojamas pagal Čezarės asmenį ir kuriame brutaliai atvirai pasakojamos politinės organizacijos ir įtakos tiesos – tokį atvirumą kai kurie vadina labai cinišku. Makiavelis pateikia Da Vinčiui argumentą, teigdamas, kad kaip Da Vinčis yra moksliniams tyrimams ir naujai praktikai pritarantis, empiricizmą palaikantis ir prieš prietarus nusiteikęs „naujas žmogus“, prieštaraujantis Ispanijos išrastai inkvizicijai, taip Čezarė siekia tų pačių tikslų kaip valstybininkas, norintis, kad naujoji pasaulietinių popiežiaus valstybių hegemonija būtų paremta moderniomis taisyklėmis ir valdymu.

Makiavelis pateikia detalių Čezarės sudarytą dokumentą – leidimą, kuriam teigiama, kad Da Vinčiui turi būti suteiktos visos galimybės tirti popiežiaus užkariavimų teritorijas, sukurti naujas strategijas ir kad niekas negali jam sukliudyti ar jo trukdyti. Su visais trukdančiais Da Vinčio smalsumui, bus griežtai susidorota. Čezarė nori, kad Da Vinčis padėtų jam sukurti modernią valstybę, valdomą modernių idėjų. Da Vinčis įsitikina, kad Čezarė, kaip ir jis pats, yra renesanso mąstytojas.





Nusivylęs ir piktas dėl jo Sforcos statulos sunaikinimo bei nesėkmingo „Paskutinės vakarienės“ užbaigimo Da Vinčis įtikinamas, kad naujojo pasaulio naujieji valstybės valdymo metodai yra reikalingi. Jis pareiškia (ir toliau to nuosirdžiai laikosi) metąs meną bei jo poetiką ir šiame tamsiame, ką tik viduramžius palikusiam amžiuje dirbsiąs tik su mokslu, naujuoju humanizmu ir naujų mokslų tyrinėjimais – anatomija, geologija, mineralogija ir pan. Su Bordžijai būdingu negailestingumu jis įsipareigoja įvesti tvarką ir amžiną taiką, net jei tam prireiktų imtis naikinimo ir išvalyti kelią moderniai valstybei. Ginklavimosi varžybose jis taps mokslininku, kuriančiu karo mašinas, kurios turi padėti Bordžijoms įkurti idealią valstybę.

Makiavelis, Da Vinčis ir konservatyvūs bažnyčios vadovai dalinasi argumentais. Tai – 1500-ieji metai. Tai laikas, kai

vos 15 metų tėra likę iki Liuterio, protestantizmo ir naujosios tvarkos bažnyčioje bei valstybėje pasirodymo. Nors tai dar toli ateityje, svarstoma naujųjų popiežiaus valstybių suvienytos Italijos, kaip galingos jėgos, idėja. Dvi užsienio jėgos – Ispaniją įkūnijantys Bordžijos ir Milaną valdantys Liudviko XII Prancūzijos okupantai, tarsi įspėja apie galimą Italijos griūtį bei sunaikinimą, nebent būtų pasiekta kažkas nepaprasto. Yra ir dar labai tolimo Musolinio fašizmo idėjų užuominų, nors nė viena iš jų neišreiškiamą akivaizdžiu teleologiniu būdu.

### PENKTASIS PAVEIKSLAS

Su Bordžijų pagalba pinigais ir darbine jėga prasideda naujos ginklavimosi varžybos, kurių vienas svarbiausių projektų – geležies liejyklos statybos naujų karo mašinų gamybai.

Viskam vadovauja Da Vinčis. Jis kuria planus daugelyje vietų – viena iš jų galėtų būti ir Rivellino statinys Lokarne. Jo kūrybingas genijus paleidžiamas nauja kryptimi. Brėžiniai, planai, eskizai, gamybos pasiūlymai tiriami, bandomi, su jais eksperimentuojama. Nepavykę eksperimentai atnaujinami. Eksperimentinio proceso metu kareiviai ir darbininkai tampa bandomosiomis jūrų kiaulytėmis, naikinami ir žalojami. Da Vinčis pamato, kokį „džiną išleidęs“. Prasideda naujas gamybos amžius, kuris numato pramonės revoliuciją. Projektuojamos pily, testuojamos apgulties mašinos. Tobulinamas ir gausiai naudojamas parakas. Jis pavojingas. Pasipila nelaimingi atsitikimai bei aukos. Atkakliai statomos tvirtovės, sienos ir įtvirtinimai. Akies krašteliu galima pastebėti naujuosius laikus. Makiavelis, Da Vinčis ir Čezarė Bordžija yra naujojo amžiaus vyrai. Renesansas įgavo naują, praktišką profilį. Mokslininkų humanistinės žinios pasiekė praktiškus žmones. Italija buvo įspėta. Greitai Viduržemio jėga pasislinks tolyn nuo Italijos ir pajudės šiaurėn, link Atlanto pakrantės į Flandriją ir Nyderlandus. Vilioja Kolumbo atrastas Naujasis pasaulis. Visų tų įvykių centre – Da Vinčis. Jam priskiriami dideli darbai – žvelgiant atgal matyti, kad ne visi jie geri.

### ŠEŠTASIS PAVEIKSLAS

Vis dar eksperimentuojama smulkiose kautynėse, grumtynėse, pasalose, apgultyse ir minuojant pilis, ir visa tai nusineša daug gyvybių. Viskas labai brangu.

Prabanguose popiežiaus kambariuose Vatikane vyksta Čezarės, jo tėvo Aleksandro ir Da Vinčio diskusijos – maži vyrai milžiniškuose rūmuose. Būtinai naujas finansavimas. Neseniai užkariautus miestus ir teritorijas reikia apmokestinti, o Da Vinčio genijus pritaikomas matavimuose ir kartografijoje. Kasami kanalai, nusauginamos pelkės. Vienas iš naujų užimtų miestų – turtingoji Imola. Iš jos pasiturinčių gyventojų būtina išspausti pinigų. Da Vinčis sukuria naujus matavimų įrenginius – svarbiausias iš jų yra odometras, vienratis karutis, kuriuo galima tiksliai išmatuoti ratu nustatyti gatvės ar namo išmatavimus. Da Vinčio žmonės su matavimo įrenginiais Imolos gatvėse puldinėjami Imolos miestiečių grupuočių.

Jie įpykę dėl atimto turto, kuris naudojamas parakui ir naikinimui. Miestiečių prieštaravimas malšina brutalus Čezarės samdinus – Venecijoje gimęs, ispaniško kraujo leitenantas Mičeleto Korela, žiaurumu ir sadizmu sėjęs baimę ir nepakentęs jokio trukdymo.

Kruopščiai naudojami Da Vinčio išradimai pasėja nesantaiką.

Imolos miestiečiai pagrobia Salai, žinodami, kad jis yra Da Vinčio protekcionuojamas padėjėjas. Salai seksualiai kankinamas, taip tyčiojantis iš Da Vinčio homoseksualumo. Korela išgelbėja Salai ir, prieš atiduodamas jį Da Vinčiui, seksualiai jį išnaudoja savo kareivių akivaizdoje. Apie Korelos niekšybę pranešama Čezarei. Jis įvykdo sadistišką Korelos egzekuciją Da Vinčio garbei.

### SEPTINTASIS PAVEIKSLAS

Milano lavoninėje – didžiulėje drobinėje palapinėje atviruose laukuose, kur pilna mūšyje žuvusių ir sužeistų (dažnai pasitelkus Da Vinčio įrenginius) karių, Leonardas naudojami anatominių tyrimų galimybe. Jis mano, kad žmogaus siela gali turėti fizinį pavidalą, esantį kažkur galbūt smegenyse, blužnyje, inkstuose ar kurioje nors stuburo dalyje ar limfiniuose induose. Jį aptikęs, jis galbūt galėtų rasti būdą išnaujinti blogį. Da Vinčis slaugo sužeistą Salai. Nepavykus rasti fizinės žmogaus sielos, jį apima melancholija. Moksliniai tyrinėjimai gali būti tokie pat tušti, kaip ir menas.

### AŠTUNTASIS PAVEIKSLAS

Vatikane Aleksandras VI ir Čezarė serga maliarija, sugelti uodų Vatikano latrinoje / pirtyse, nors įtariamais ir nuoduojamas. Čezarę gydytojai pamerkia į ledo akvariumą ir jis išgyvena, o Aleksandras VI miršta 1503 m. rugpjūčio 18 d. Čezarės galia iškart subliūkšta, o naujasis popiežius Julijus II, kuris nusamdys Mikelandželą Siksto koplyčios ištapymui, vedamas keršto persekioja Čezarę, kuris grįžta į Ispaniją ir yra įkalinamas. Jam leidžiama pabėgti iš kalėjimo ir, sudarius problemą aljansą su Neapoliu, jis tarpeklyje atskiriamas nuo savo kareivių bei žiauriai nužudomas, nors jo žudikai nežinojo, kas jis toks. Tai padaroma dėl jo brangių šarvų. Nuogas Čezarės lavonas su 25 durtinėmis žaizdomis ir tretinio sifilio žymėmis paliekamas liūtyje prie tarpeklio šlaito. Sutapimas – jo bendravardis Julijus Cezaris buvo nužudytas tiek pat dūrių Romos forume 44 m. pr. m. e. Kristus, Aleksandras Didysis ir Čezarė Bordžija savo mirties dieną buvo 33 metų.

Ambicijos sukurti naują popiežiaus valdomą šalį (nors Julijus II bandė tęsti šiuos ketinimus) baigėsi Čezarės apgailėtina ir neišdidžia mirtimi. Da Vinčis grįžta į sveiką protą.

### JIS VĖL IMA TAPYTI PAVEIKSLUS FLORENCIJOJE.

# MAGIC

## CHRISTMAS IN KLAIPĖDA

November 30 – January 08



ORGANISER:



FINANCED BY:



PRESENTED BY:







**CEO Betty Chen**

Ms. Chen is exploring the future of China's global economy and carrying out in-depth practice

## OVERSEAS SHARING COMMUNICATION CHINA

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

### Our business scope contains:

- I. Business Interpretation/ Translation
- II. Chinese/English Website Construction
- III. Chinese/English E-Media
- IV. Chinese/English E-Education
- V. Chinese/English E-Cooperation

### Contact Us

USA

Email: [newyork@ebizchina.net](mailto:newyork@ebizchina.net)

China - Shanghai

Email: [shanghai@ebizchina.net](mailto:shanghai@ebizchina.net)

China - Dalian

Email: [dalian@ebizchina.net](mailto:dalian@ebizchina.net)



# 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: tlnika@tlnika.kz  
Munich, tel.: +49 8105 7300043, e-mail: info@tlnika.de  
www.tlnika.com www.tlnika.kz www.tlnika.de

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