

2020 • 5-6 (117-118)

# JURA

TARPTAUTINIS VERSLO ŽURNALAS

国际商业杂



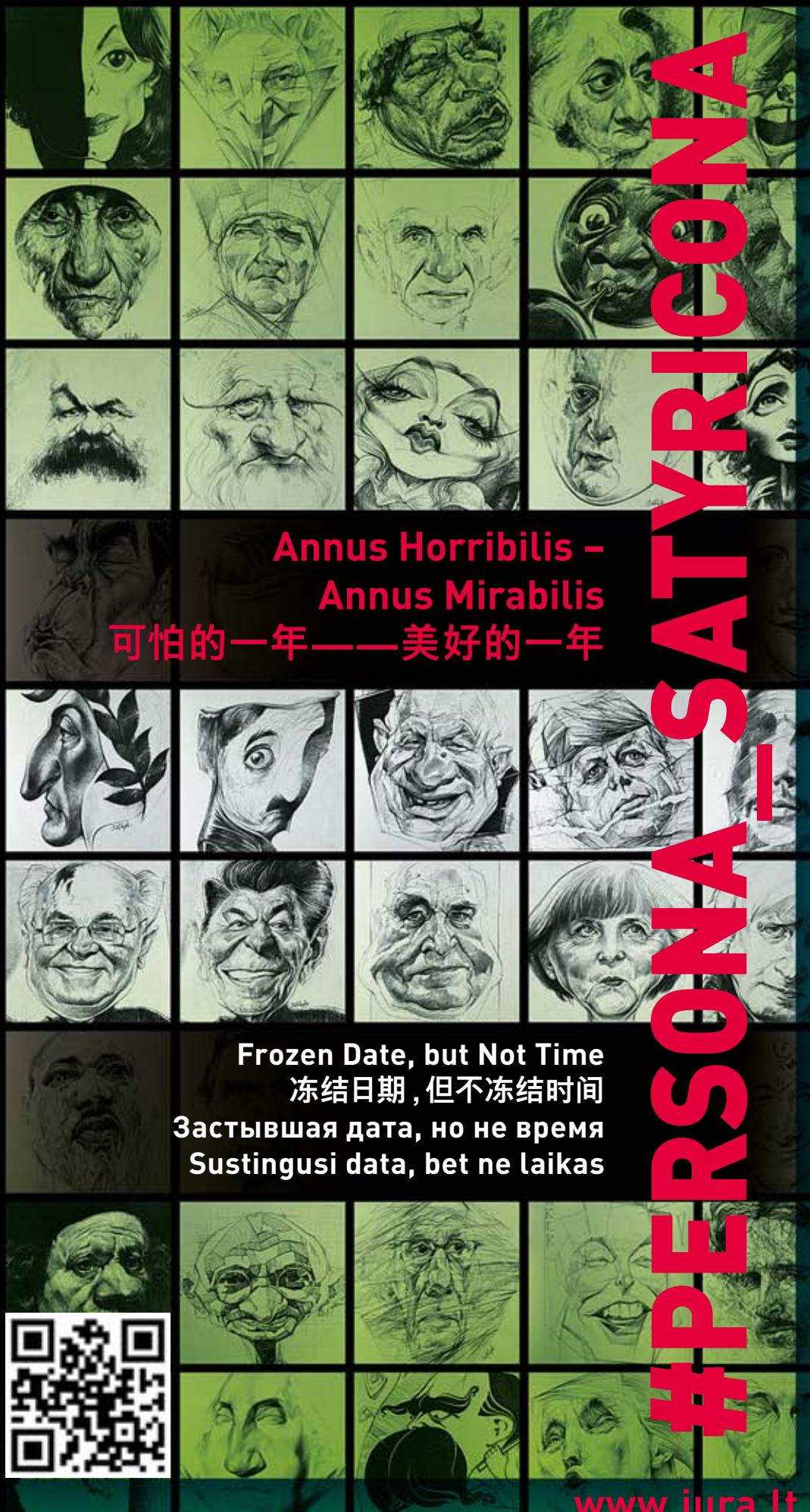
INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE



МЕЖДУНАРОДНЫЙ БИЗНЕС-ЖУРНАЛ



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



**Annus Horribilis –  
Annus Mirabilis**

可怕的一年——美好的一年

**Frozen Date, but Not Time**  
冻结日期, 但不冻结时间

Застывшая дата, но не время  
Sustingusi data, bet ne laikas



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



[smm-hamburg.com](http://smm-hamburg.com)

the leading international  
maritime trade fair

**SMM**

# driving the maritime transition

**2-5 feb 2021**

hamburg

SMM fuels change in the maritime industry by bringing together its most influential players and presenting solutions that make shipping greener, smarter and safer. Be part of it and see what's technologically possible, connect with peers and get fresh impetus for your business:

- 2,200+ exhibitors from the entire maritime value chain
- 50,000 industry professionals from 120+ countries
- Top-notch conferences and first-class networking events

see  
what makes  
SMM the #1  
[smm-hamburg.com/trailer](http://smm-hamburg.com/trailer)



 Hamburg  
Messe + Congress



[smm-hamburg.com/news](mailto:smm-hamburg.com/news)



[linkedin.com/company/smmfair](https://www.linkedin.com/company/smmfair)



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



[facebook.com/SMMfair](https://facebook.com/SMMfair)



[youtube.com/SMMfair](https://youtube.com/SMMfair)

## CONTENTS • 内容 • СОДЕРЖАНИЕ • TURINYS

### 2 PUBLISHER'S WORD

Annus Horribilis –  
Annus Mirabilis

### 3 编者寄语

可怕的一年——  
美好的一年

### 4 MARKET. ANALYSIS. PROGNOSIS

Coronavirus Increases  
Demand for Autonomous  
Vehicles

### 6 市场·分析·预测

冠状病毒增加了对自动  
驾驶汽车的需求

### 8 EXPO 2020

Frozen Date, but Not  
Time

### 11 2020 年世博会

冻结日期,但不冻结时  
间

### 14 BLUE ECONOMY

Agroecology  
Recommendations and  
a New Approach to the  
Blue Economy

### 15 蓝色经济

农业生态学建议和蓝色  
经济新方法

### 16 PORTS

EU Funds for the  
Development of the Port  
of Klaipėda

### 17 港口

欧盟为克莱佩达港口发  
展提供资金

### 18 THE WORLD

Synergy's Commitment  
to Diversity Recognised  
by Maritime SheEO

### 19 世界

海上 SheEO 认可  
Synergy 公司对多样性的  
承诺

### 20 THE WORLD

Inchcape Launch Boat  
Lives On as UAE's Top  
Dive Spot

### 21 世界

Inchcape发射船成为阿  
联酋首屈一指的潜水点

### 22 SINERGY OF BUSINESS, SCIENCE AND ART

Doncho Donchov:  
#PERSONA\_  
SATYRICONA

### 26 商业、科学与艺术新闻

Doncho Donchov:  
#人物\_SATYRICONA

### 30 SINERGY OF BUSINESS, SCIENCE AND ART

POESTATE 2021 – 25th  
International Festival  
of Poetry and Art 30

### 31 商业、科学与艺术的 协同

POESTATE  
2021 年——第25届国  
际诗歌与艺术节

### 32 СЛОВО ИЗДАТЕЛЯ

Annus Horribilis –  
Annus Mirabilis

### 33 LEIDĖJOS ŽODIS

Annus Horribilis –  
Annus Mirabilis

### 34 РЫНОК. АНАЛИЗ. ПРОГНОЗЫ

Коронавирус повысил  
спрос на автономные  
автомобили

### 36 RINKA. ANALIZĖ. PROGNOZĖS

Koronavirutas padidino  
autonominių transporto  
priemonių poreikį

### 38 EXPO 2020

Застывшая дата, но не  
время

### 41 EXPO 2020

Sustingusi data, bet ne  
laikas

### 44 СИНЯЯ ЭКОНОМИКА

Агроэкологические  
рекомендации и новый  
взгляд на Синюю  
экономику

### 45 MĖLYNOJI EKONOMIKA

Agroekologinės  
rekomendacijos ir naujas  
požiūris į mėlynąją  
ekonomiką

### 46 ПОРТЫ

На развитие  
Клайпедского порта –  
средства ЕС

### 47 UOSTAI

Klaipėdos uosto  
plėtrai – ES lėšos

### 48 МИР

«Maritime SheEO»  
высоко оценила  
приверженность  
«Synergy»  
к разнообразию

### 49 PASAULIS

„Maritime SheEO“  
ivertino „Synergy“  
įsipareigojimus  
išairovės plėtrai

### 50 МИР

Катер «Inchcape» –  
любимый объект  
дайверов

### 51 PASAULIS

„Inchcape“ kateris –  
mėgstamiausias  
nardytoju  
objektas

### 52 СИНЕРГИЯ БИЗНЕСА, НАУКИ И ИСКУССТВА

Дончо Дончев:  
#PERSONA\_  
SATYRICONA

### 56 VERSLO, MOKSLO IR MENO SINERGIJA

Doncho Donchov:  
#PERSONA\_  
SATYRICONA

### 60 СИНЕРГИЯ БИЗНЕСА, НАУКИ И ИСКУССТВА

POESTATE 2021 – 25-й  
международный  
фестиваль поэзии и  
искусства

### 61 VERSLO, MOKSLO IR MENO SINERGIJA

POESTATE 2021 –  
25-as tarptautinis  
poezijos ir meno  
festivalis



# Annus Horribilis – Annus Mirabilis

Annus Horribilis (a horrible year) – these were the words, picked to describe the 2020 by a guest of our magazine Armida Demarta, founder of the international poetry and art festival, taking place in Switzerland, emphasizing that the pandemic has not only crippled the world's development tendencies and the economy, but also has turned on an enormous grinder of social exclusion and inequality with culture stuck right in between.

'And here we've noticed that not all of us are in the same boat – the boat of culture is the smallest of all and has no oars, while its passengers don't have a single lifebuoy,' the organiser of the international poetry event, which has been promoting the Swiss canton of Ticino for a quarter of a century, shared her thoughts in Dantesian allegories.

This phrase gained fame in Europe nearly three decades ago, used by the Queen Elizabeth II of England, while delivering a speech for the 40th anniversary of her reign and referring to the year of 1992 as horrible, later was repeated in 2004 by Kofi Annan, the then Secretary General of the United Nations, and in 2007 – by the King Juan Carlos I of Spain.

This phrase became particularly popular at the end of 2020, featured on t-shirts, Trump's photos, postcards, used by politicians, analysts and spiritual leaders, and even included into poetry – in 2020, Jebbeh Urey published a poetry book *Annus Horribilis*.

'Annus horribilis' was presumably first used in 1891, in an Anglican theological publication, referring to the year of 1870, when the First Vatican Council of the Roman Catholic Church on 18 July 1870 proclaimed the dogma of the Pope's infallibility in matters of religion and morality. Although, truthfully, this dogma existed and was a subject of heated disputes already back in the day, when Dante Alighieri was writing his *Divine Comedy*, providing an accurate description of the 'infallibility' of the popes of his time in his graceful tercets – 'infallibility' so much differently regarded in the Nine circles of Hell....

The author of the *Divine Comedy*, the genius poet, historian, philosopher and politician Dante Alighieri, whose 700th death anniversary will be commemorated by the world in 2021, had enough opportunities to call many years of his time as 'annus horribilis', but he chose to put the experience and lessons of the depressing years of exile and resignation into an immortal poem, which inspired and will continue to inspire readers and creators for centuries ahead.

Upon closing of Cambridge University, following the Great Plague of London in 1665-1666, Isaac Newton moved back to

his remote hometown and created his fundamental laws of physics. These also included the famous 'falling apple' event. Looking at an apple tree in the garden, the scientist answered the question on how the Universe works, i.e. discovered the law of gravity. Later the scientist claimed that this time of forced isolation was the most intellectual and fruitful in his entire life. A wonderful time.

In 1667, following the Great Fire of London in 1666, which destroyed a substantial part of the historical town and left thousands without home, at the same time taking away the Great Plague of London, the English poet John Dryden wrote a poem *Annus Mirabilis* (*Wonderful Year*), arranged in 304 quatrains, claiming that God made a miracle and saved England.

During the coronavirus pandemic, the talented modern-day Bulgarian artist Doncho Donchev created and published an album of drawings *Persona\_Satyricona*. The artist's pencil opens and examines the internal world of famous people like a surgeon's knife, showing them without masks. This magazine introduces some of his works and his essay.

Thorsten Latzel, pastor and Director of Evangelical Academy Frankfurt, says that it is yet unknown how 2020 will be remembered in the future, expressing hopes that this will also become a year of lessons, promoting a more sustainable national and international solidarity, and encouragement to put more effort in combining medical, scientific research and health care in individual states into a joint global system. He hopes that we will learn to change our working, consumption and mobility habits, fight the pandemic of egoism and distribute the financial burden to strengthen the human coexistence, based on solidarity.

These attitudes are also promoted by the organisers of the World EXPO 2020, inviting to connect minds and create a better future for all.

'The date has frozen, but the time has not,' says Romas Janakauskas, Commissioner General of the Lithuanian Section at the global EXPO 2020 in Dubai. He reminded, that despite the fact that due to the COVID-19 pandemic this event has been postponed for an entire year and will take place from 1 October 2021 to 31 March 2022, it will still be referred to as EXPO 2020. And although time has frozen in the title of the enormous international event like an inclusion in a piece of amber, it continues to flow at its own pace in real life, bringing new challenges. Seeking to connect minds and create a different future, the organisers continue their very close cooperation with participants and partners, being most aware than ever that relevant collective challenges require collective effort.

Only this can bring us closer to the *Annus Mirabilis* – a wonderful year. Let's hope that it will soon knock on our door.

I wish it to all of you!

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



# 可怕的一年——美好的一年

可怕的一年——这些词是我们杂志的客人，在瑞士举办的国际诗歌和艺术节的创始人 Armida Demarta 用来形容 2020 年的用语，强调大传染不仅破坏了世界的发展趋势和经济状况，但也使社会排斥和不平等现象发生了巨大变化，文化介于两者之间。

“在这里，我们注意到并非所有人都在同一艘船上——文化船是所有船中最小的，没有桨，而乘客没有一个救生圈。”国际诗歌该活动的组织者在瑞士提契诺州进行了 25 年的推广，在丹特斯寓言中分享了她的想法。

这个词在近三十年前在欧洲广为人知，被英国女王伊丽莎白二世使用，同时为她的统治 40 周年发表演讲，并指出 1992 年是可怕的一年，后来在 2004 年由科菲·安南 (Kofi Annan) 重复，时任联合国秘书长，并于 2007 年由西班牙国王胡安·卡洛斯一世 (Juan Carlos I) 担任。

这个词在 2020 年底变得特别流行，出现在 T 恤、特朗普的照片、明信片上，被政客，分析家和精神领袖使用，甚至还包括在诗歌中—— 2020 年，杰贝·尤里 (Jebbeh Urey) 出版了诗集《可怕的一年》。

“可怕的一年”大概是 1891 年在英国国教神学出版物中首次使用的，指的是 1870 年，1870 年 7 月 18 日罗马天主教会第一届梵蒂冈会议宣布教宗在宗教和宗教事务上的绝对道德信条。尽管确实存在这种教条，并且早在丹特·阿利吉耶里 (Dante Alighieri) 撰写其《神曲》时就已经引起了激烈的争论，但在优美的三重奏中准确地描述了当时的教皇们的“无误”——在地狱九界中，误导性的差异是如此之大……

天才喜剧作者、天才诗人、历史学家、哲学家和政治家但丁·阿利吉耶里 (Dante Alighieri) 将在 2021 年被世界纪念逝世 700 周年，他有足够的机会将自己多年经历称为很多个“可怕的一年”。选择将令人沮丧的流放和辞职岁月的经验和教训写成一本不朽的诗歌，受到这不朽的诗歌启发并将继续在未来的几个世纪中激发读者和创作者的灵感。



年由科菲·安南

剑桥大学关闭后，在 1665 年至 1666 年的伦敦大瘟疫之后，艾萨克·牛顿 (Isaac Newton) 搬回了他偏僻的家乡，并创立了他的基本物理定律。其中还包括著名的“下降苹果”活动。科学家看着花园里的一棵苹果树，回答了关于宇宙如何工作的问题，即发现了万有引力定律。后来，这位科学家声称，这次强迫隔离是他一生中最有才智，最富有成果的一次。美好的时光。

1667 年，继 1666 年的伦敦大火摧毁了历史名城的大部分，使成千上万的人无家可归之后，英国诗人约翰·德莱顿 (John Dryden) 写下了一首诗《美好的一年》，编排了 304 部绝句，声称上帝创造了奇迹并拯救了英格兰。

在冠状病毒大传染期间，才华横溢的现代保加利亚艺术家 Doncho Donchev 创作并出版了一张专辑 Persona\_Satyricona。艺术家的铅笔打开后，像外科医生的刀一样检查着名人的内部世界，摘掉面具真实展示他们。本期杂志介绍了他的一些作品和他的论文。

法兰克福福音派学院牧师兼主任 Thorsten Latzel 表示，现在还不知道如何记住 2020 年，并表示希望这也将成为有教育意义的一年，促进更加可持续的国家和国际团结，并鼓励加大力度将各个州的医学、科学的研究和医疗保健整合到一个全球联合体系中。他希望我们将在团结的基础上，学会改变工作、消费和出行习惯，与自私主义大流行作斗争，并分配经济负担，以加强人类的共处。

2020 年世博会的组织者也倡导了这些态度，邀请他们相互交流并为所有人创造更美好的未来。

“日期已经冻结，但时间尚未冻结，”迪拜全球 2020 年世博会立陶宛地区总专员 Romas Jankauskas 说。他提醒说，尽管由于 COVID-19 大传染这一事实已经推迟了整整一年，并将于 2021 年 10 月 1 日至 2022 年 3 月 31 日举行，但仍将其称为 2020 年世博会。像琥珀一样被包裹在巨大的国际盛会的头衔中，它在现实生活中继续以自己的节奏流动，带来了新的挑战。寻求连接思想并创造不同的未来，组织者继续与参与者和合作伙伴进行非常紧密的合作，比以往任何时候都更加了解面对群聚挑衅需要集体努力。

唯如此才能使我们更接近美好的一年。希望它很快就会敲响我们的大门。

祝大家都能有美好的一年！

此致，  
Zita Tallat-Kelpšaitė  
自 1999 年以来，JŪRA MOPE SEA 杂志的出版者



# Coronavirus Increases Demand for Autonomous Vehicles

BY JUSTINAS LIUIMA,

EUROMONITOR

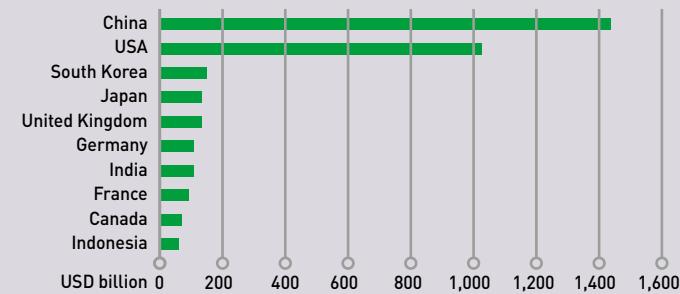


**The Coronavirus (COVID-19) pandemic has had a significant impact on the mobility sector, with more commuters opting for personal transportation due to health concerns. Moreover, changing shopping habits with a greater focus on e-commerce are reshaping the landscape for both retail and logistics. These factors are influencing consumer and business demand for autonomous vehicles (level 5), although financially struggling automotive companies might find it difficult to meet this demand.**

## E-commerce boom drives the demand for autonomous vehicles in logistics and delivery

Since the outbreak of COVID-19, many consumers have switched to e-commerce as a result of rising health concerns and lockdown measures. For example, internet retail sales in China and the US, the two largest e-commerce markets globally, are predicted to grow by 23 % and 18 % respectively in real terms in 2020. Changing consumer preferences are also expected to drive long-term changes in the retail environment. According to the Euromonitor International's Voice of the Industry COVID-19 survey conducted in April 2020, 54 % of respondents indicated they plan to increase online spending permanently, while 28 % plan to permanently reduce visits to physical stores.

### Largest e-commerce markets 2024



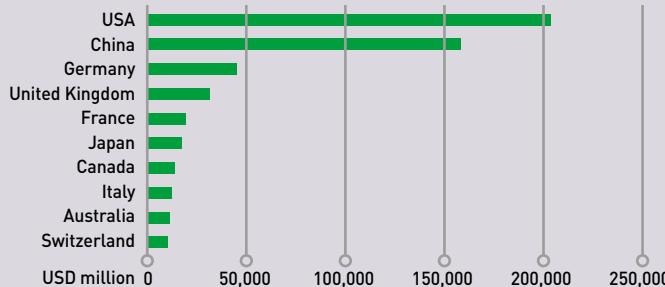
Source: Euromonitor International from national statistics, trade sources

These changes will drive the demand for logistics and delivery services and companies will have to quickly increase their operating capacity to meet this demand. Autonomous vehicles could be an attractive option, as they help to increase delivery network capacity, reduce costs and comply with social distancing measures.

During the first quarter of 2020, many logistics companies started to use level 5 autonomous vehicles in their operations in limited areas. For example, autonomous delivery company Nuro was granted

permission to operate its vans on public roads in California, while GM Cruise started autonomous delivery of food products from San Francisco-Marin Food Bank to senior citizens in the San Francisco area. Moreover, autonomous vehicles have started to become an attractive and safe alternative for the healthcare industry. For instance, the Mayo Clinic used autonomous cars to deliver COVID-19 tests in Florida.

### Largest post and courier service industries 2024



Source: Euromonitor International from national statistics

Thanks to booming e-commerce, investments in autonomous (level 5) technology start-ups in the logistics industry are expected to accelerate. Investment in autonomous vehicles will help to increase operating capacity and reduce costs – for example, autonomous technologies can reduce spending on fuel by around 15 %. Moreover, the gains for logistics companies should benefit the end consumer. According to DHL, time savings thanks to autonomous technologies will reduce transportation costs per km by 40 % and part of these savings can be extended to logistics service buyers.

Autonomous vehicles will also help cope with ageing populations in developed countries. The average age of truck drivers in developed countries is around 50 years and many companies struggle to find new employees; autonomous vehicles could ease driver shortage and improve the resilience of delivery networks.

### Fully autonomous vehicles become more attractive for 'the public' and governments

Due to rising health concerns and changing commuting patterns, the demand amongst private consumers is also increasing for personal cars. According to Euromonitor's Voice of the Industry survey, 13 % of respondents indicated they plan to permanently increase the usage of cars for their commuting.

Moreover, COVID-19 has accelerated the interest in getting a driving licence among the younger generation and city-dwellers. For example, automotive digital marketing company Hedges & Company projects the total number of licensed drivers in the USA will increase by three million in 2020 to a total of 230 million. Analysis of Google Analytics data also shows an increased interest in driving tests in the USA, UK, Germany, Japan and other markets in the second half of

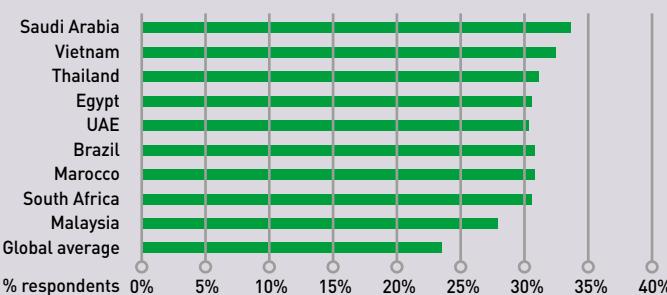


2020, indicating a potentially growing demand for cars. In many cases new drivers are city-dwellers, and autonomous vehicles could be an attractive option for short-distance commuting. Autonomous cars eliminate the need to search for parking space and can be a more convenient option during the rush hours.

There is a rising interest in autonomous vehicles on a global scale, with 23 % of respondents in Euromonitor's Mobility survey conducted in February 2020 indicating they would feel comfortable driving an autonomous car. Also, 14 % indicated they would not own a personal vehicle if they had access to an autonomous one.

### Countries where consumers are most comfortable riding autonomous vehicle 2020

Q: I would feel comfortable riding in an autonomous/self-driving car



Source: Euromonitor International Mobility Survey 2020

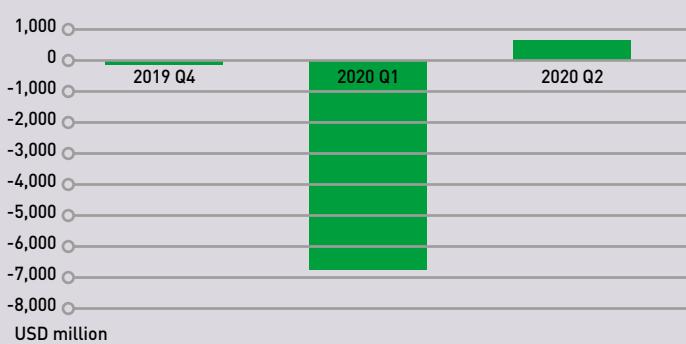
Governments are also keen to accelerate autonomous vehicle development, as this is perceived as one of the growth engines that could spur economic development after COVID-19. For example, the city of Turin, Italy aims to attract tech start-ups to the city. The government of South Korea also plans to accelerate autonomous vehicle development and set up all relevant infrastructure by 2024.

### Struggling automotive companies may find it difficult to meet the demand

Despite the increasing demand for autonomous vehicles, financial challenges in the automotive industry might make it difficult to meet this demand, which could delay the launch of fully autonomous cars.

During the first half of 2020, the top 10 car manufacturers reported a combined loss of USD6.1 billion. Financial and liquidity problems are forcing companies to cut their research and development spending, with autonomous vehicle programmes being amongst the first at risk. For example, Ford indicated it will postpone the development of its autonomous programme for a year; BMW and Mercedes-Benz have placed their joint autonomous programme on hold, while Waymo (the self-driving technology unit of Alphabet) has temporarily suspended its road-testing.

### Combined profits of Top 10 car companies Q4 2019 Q4 – Q2 2020



Source: Euromonitor International from company reports

Road testing and infrastructure development are perceived as the core pillars of the successful launch of autonomous vehicles. The financial problems of the car industry are likely to delay mass production of fully autonomous vehicles for another 2–3 years, until the year 2025 instead of 2022–2023 previously forecasted. However, booming e-commerce sales and the accordant surge in investment and greater involvement from logistics companies could help accelerate the process and speed up the delivery of autonomous commercial vehicles. Investment inflows from logistics companies could help automotive manufacturers improve cash flows and unlock more resources to be invested in future technologies.

### Legal uncertainty hinders the faster development of autonomous transport in Lithuania

In comparison to the global context, Lithuania shows average results in autonomous vehicle launch and development. The main pillars for a successful launch of autonomous vehicles are the legislative system and infrastructure.

In terms of the legislative system, Lithuania passed the law on autonomous vehicles back in 2018, which allows testing autonomous cars on Lithuanian roads. The law is similar to autonomous vehicle regulations passed in other European countries, however there are several legal ambiguities such as an uncertainty, who is responsible for the safety of the autonomous cars (i.e. the driver or the manufacturer) and unclear definitions of autonomous vehicles. This legal uncertainty hinders faster development in the field of autonomous vehicles. Moreover, Lithuania, as well as many other European countries, implements much stricter regulations in comparison to the US state laws. Many US states apply more liberal regulation on autonomous vehicles and have a competitive advantage over European countries.

Lithuania is also lagging behind in terms of infrastructure. The anticipated development of 5G network would help improve digital infrastructure and accelerate the development of autonomous vehicle technologies, as 5G network is crucial for vehicle communication. However, road infrastructure issues are likely to persist and hinder the faster launch of autonomous vehicles in Lithuania. To change the situation, improvements in road quality, vertical and horizontal road markings, as well as development of emergency stops for broken autonomous vehicles, are required.

### Levels of autonomy

Based on the level of autonomy, vehicles are divided into six levels. The first is simply **Level 0**, which is the majority of the cars on the street. These are the models in which the electronic systems have little effect on the control of the car and its control rests with the driver.

**In a Level 1 (hands on)** car, the electronic systems share some control with the driver. Examples of these could be automatic parking, automatic cruise control, autonomous braking.

**A Level 2 (hands off)** car can take control of both the pedals and the steering wheel at the same time. However, the driver cannot relax and must be ready to take control any time.

**In a car with Level 3 (eyes off)** systems, the driver can look away from the road. The car would react to many everyday situations on its own, but the driver must be prepared to take control any time. A car with this type of a system will ask the driver to take a brief control every minute or at another set time.

**Level 4 (mind off)** function is the same as Level 3, but in this case the driver can fall asleep or leave his seat. The road on which the autonomous car moves must be properly marked and, if it's necessary to drive to a section that is poorly marked, the car would safely stop on the side of the road until the driver takes over.

**At level 5 (wheel optional)**, no driver intervention is required. It is a car that moves without a driver.



# 冠状病毒增加了对自动驾驶汽车的需求

由 EUROMONITOR 的

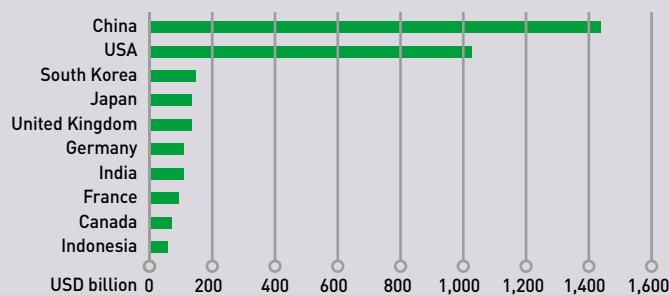
JUSTINAS LIUIMA 撰文

冠状病毒 ( COVID-19 ) 大流行对出行部门产生了重大影响，出于健康考虑，越来越多的通勤者选择了个人交通工具。此外，不断变化的购物习惯（更侧重于电子商务）正在改变零售和物流的格局。这些因素正在影响消费者和企业对自动驾驶汽车的需求（第5级），尽管财务困难的汽车公司可能发现很难满足这一需求。

## 电子商务的繁荣推动了对物流和配送中自动驾驶汽车的需求

自从 COVID-19 爆发以来，由于对健康的关注和锁定措施不断增加，许多消费者已转向电子商务。例如，预计到2020年，中国和美国这两个全球最大的电子商务市场的互联网零售额实际增长分别为 23% 和 18%。在零售环境中不断变化的消费者喜好也有望推动长期变化。根据 Euromonitor International 于 2020 年 4 月进行的行业之声 COVID-19 调查，有 54% 的受访者表示他们计划永久增加在线消费，而 28% 的受访者计划永久减少对实体店的访问。

### 2024年最大的电子商务市场



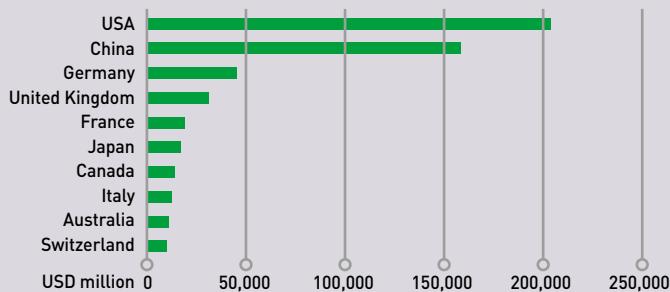
资料来源：Euromonitor International, 来自国家统计数据, 贸易渠道

这些变化将推动对物流和交付服务的需求，而公司将不得不迅速提高其运营能力以满足这一需求。自动驾驶汽车可能会是一个有吸引力的选择，因为它们有助于增加交付网络的容量，降低成本并遵守社会疏离措施。

在 2020 年第一季度，许多物流公司开始在有限区域的运营中使用 5 级自动驾驶汽车。例如，自动送货公司 Nuro 获准在加利福尼亚州的公共道路上操作面包车，而通用汽车游轮公司 (GM Cruise) 开始从旧金山马林食品银行向旧金山地区的老

年人自动运送食品。此外，自动驾驶汽车已开始成为医疗保健行业有吸引力且安全的替代产品。例如，梅奥诊所使用自动驾驶汽车在佛罗里达州进行了 COVID-19 测试。

### 2024年最大的邮政和快递服务行业



资料来源：来自国家统计局 Euromonitor International

由于电子商务的蓬勃发展，物流行业对自主（第 5 级）技术初创企业的投资有望加速。对自动驾驶汽车的投资将有助于提高运营能力并降低成本——例如，自动驾驶技术可以将燃料支出减少约 15%。此外，物流公司的收益应使最终消费者受益。据 DHL 称，由于采用了自动驾驶技术，可以节省时间，从而将每公里的运输成本降低 40%，其中部分节省可以扩展到物流服务购买者。

自动驾驶汽车也将有助于应付发达国家的人口老龄化。发达国家卡车司机的平均年龄约为 50 岁，许多公司都在努力寻找新员工。自动驾驶汽车可以缓解驾驶员的短缺并提高配送网络的弹性。

## 全自动自动驾驶汽车对“公众”和政府更具吸引力

由于日益增加的健康问题和不断变化的通勤模式，私人消费者对私人汽车的需求也在增加。根据 Euromonitor 的行业之声调查，有 13% 的受访者表示，他们计划永久增加通勤汽车的使用率。

此外，COVID-19 促进了在年轻一代和城市居民中获得驾驶执照的兴趣。例如，汽车数字营销公司 Hedges & Company 预计，到 2020 年，美国有执照的驾驶员总数将增加 300 万，达到 2.3 亿。对 Google Analytics (分析) 数据的分析还显示，到 2020 年下半年，在美国、英国、德国、日本和其他市场上对驾驶考试的兴趣将增加，这表明对汽车的需求可能会不断增长。在许多情况下，新驾驶员是城市居民，而自动驾驶汽车可能是短途通勤的一种有吸引力的选择。自动驾驶汽





车无需搜索停车位，在高峰时段可以是一种更方便的选择。

在全球范围内，对自动驾驶汽车的兴趣与日俱增，Euromonitor在2020年2月进行的流动性调查中有23%的受访者表示，他们对驾驶自动驾驶汽车感到自在。此外，有14%的人表示，如果可以使用自动驾驶汽车，他们将不会拥有私人汽车。

### 2020年消费者对自动驾驶汽车最满意的国家

Q: I would feel comfortable riding in an autonomous/self-driving car



资料来源：Euromonitor International 2020年国际流动性调查

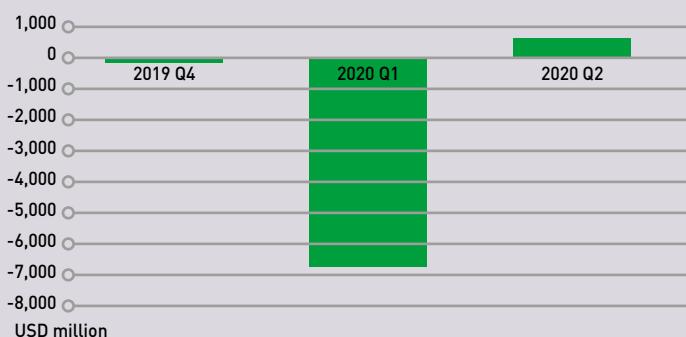
各国政府也热衷于加快自动驾驶汽车的发展，因为这被认为是可以刺激经济发展的增长引擎之一。例如，意大利都灵市旨在吸引科技初创企业到该市。韩国政府还计划在2024年之前加速自动驾驶汽车的开发并建立所有相关基础设施。

### 陷入困境的汽车公司可能会发现 难以满足需求

尽管对自动驾驶汽车的需求不断增长，但汽车行业的财务挑战可能使满足这一需求变得困难，这可能会延迟全自动驾驶汽车的推出。

2020年上半年，全球前十大汽车制造商共计亏损61亿美元。财务和流动性问题正迫使公司削减研发支出，其中自动驾驶汽车计划是首批处于风险之中的计划。例如，福特表示将把自主计划的开发推迟一年；宝马和梅赛德斯-奔驰已暂停了他们的联合自动驾驶计划，而Waymo(Alphabet的自动驾驶技术部门)暂时中止了道路测试。

### 2019年第四季度-2020年第二季度前十大汽车公司的合并利润



资料来源：Euromonitor International 公司报告

道路测试和基础设施建设被视为成功推出自动驾驶汽车的核心支柱。汽车行业的财务问题可能会将完全自动驾驶汽车的

批量生产再推迟2-3年，直到2025年，而不是2022年。先前预测到2023年。但是，电子商务的蓬勃发展以及随之而来的投资激增以及物流公司的更多参与可能有助于加速这一过程并加快自动驾驶商用车的交付。物流公司的投资流入可以帮助汽车制造商改善现金流，并释放更多资源来投资未来的技术。

### 法律上的不确定性阻碍了立陶宛 自动交通的快速发展

与全球情况相比，立陶宛在自动驾驶汽车的发射和开发方面取得了平均成绩。成功启动自动驾驶汽车的主要支柱是立法系统和基础设施。在立法制度方面，立陶宛早在2018年就通过了关于自动驾驶汽车的法律，该法律允许在立陶宛道路上测试自动驾驶汽车。该法律与其他欧洲国家/地区通过的自动驾驶汽车法规相似，但是存在一些法律上的歧义，例如不确定性，由谁来负责自动驾驶汽车（即驾驶员或制造商）的安全以及对自动驾驶汽车的定义不明确。这种法律上的不确定性阻碍了自动驾驶汽车领域的快速发展。此外，与美国的州法律相比，立陶宛以及许多其他欧洲国家执行的法规要严格得多。美国许多州在自动驾驶汽车方面拥有更为宽松的法规，与欧洲国家相比具有竞争优势。

立陶宛在基础设施方面也落后。5G网络的预期发展将有助于改善数字基础设施并加速自动驾驶汽车技术的发展，因为5G网络对于车辆通信至关重要。然而，道路基础设施问题可能会持续存在，并阻碍立陶宛自动驾驶汽车的更快推出。为了改变这种状况，需要改善道路质量，垂直和水平道路标记，以及为损坏的自动驾驶汽车开发紧急停车装置。

### 自治程度

根据自治级别，车辆分为六个级别。第一个就是0级，这是街上大多数汽车。在这些模型中，电子系统对汽车的控制影响很小，而其控制则取决于驾驶员。

**在一级(手动)** 汽车上，电子系统与驾驶员共享一些控制权。例如自动停车，自动巡航控制，自动刹车。

**二级(放手)** 汽车可以同时控制踏板和方向盘。但是，驾驶员无法放松，必须随时准备控制。

**在配备三级(视线不通)** 系统的汽车中，驾驶员可以将视线从道路上移开。汽车会自行应对许多日常情况，但驾驶员必须随时准备采取控制措施。具有此类系统的汽车会要求驾驶员每分钟或在另一个设定的时间进行简短的控制。

**四级(不需注意)** 功能与三级相同，但是在这种情况下，驾驶员可以入睡或离开座位。自动驾驶汽车行驶的道路必须正确标记，如果有必要驾驶到标记不充分的路段，汽车将安全地停在路边直到驾驶员接管。

**在级别五(车轮可选)** 上，不需要驾驶员干预。它是不靠驾驶员就可以行驶的汽车。



# FROZEN DATE, BUT NOT TIME

**ROMAS JANKAUSKAS**

Head of the Exhibitions Division at the Ministry of Environment of the Republic of Lithuania,  
Commissioner General of the Lithuanian section at the EXPO 2020 Dubai

The year, marking the title of the long-awaited yet postponed world exhibition, which was supposed to be already halfway through at this time in Dubai, is nearly over. Despite the fact that due to the COVID-19 pandemic this event has been postponed for an entire year and will take place from 1 October 2021 to 31 March 2022, it will still be referred to as EXPO 2020. And although time has frozen in the title of the enormous international event, it continues to flow at its own pace in real life, bringing new challenges.



Organisers of the event waited long years for their opportunity to host the first EXPO in the region and did not sit on their hands even in the face of the unprecedented pandemic. For the past nine months they reacted to the constantly changing situation like true professionals. The works at the construction site did not halt for a single day, except for several nights, when the entire territory was disinfected. Concerns regarding the health of the construction workers resulted in isolating everyone that belongs to a high risk group, a mass testing centre built right there on the site, as well as a constantly available COVID-19 helpline. Thus, Dubai is ready to welcome guests from all over the world – the new roads and a new Dubai Metro line, connecting the city centre with the exhibition site, located a dozen kilometres away, also a campus for the participants (EXPO village), the enormous exhibition complex and the major thematic pavilions are already completed.

More than half of the staff, coordinating the works in the future event is back to working from their dedicated offices onsite, instead of their homes. More and more administration staff should return to work to their offices every month until the entire EXPO team is eventually ready to greet the first visitors of the event on 1 October 2021. From mid-January until the end of April, selected visitors and the Expo community will be able to take a look at the completed and furnished thematic pavilions (of course, with no hindering of the other on-going pavilion constructions): Terra (Sustainability pavilion), Alif (Mobility pavilion, named after its talisman, enabling humans to reach anything – from the depths of the Earth to the farthest space) and Mission Possible (Opportunity pavilion). The final pilot visits of the entire exhibition with full-operations set to are planned for 1, 4 and 24 September.



The EXPO team, taking care of a safe and comfortable experience for everyone, is working to ensure as many visitors as possible (the expected number is as many as 25 million visits), organising one advertising campaign after another, featuring global celebrities. Quite recently, the organisers succeeded in hiring the Bollywood superstar Amitabh Bachchan, who, by the way, played one of the main roles in Hollywood's movie *The Great Gatsby*, thus being an excellent lure both to South Asian market and the rest of the world.

Seeking to connect minds and create a different future, the organisers continue their very close cooperation with participants and partners, being most aware than ever that solving collective challenges, posed by our time, is impossible if you are alone. The most important partners are, of course, the participants of the exhibition. Finland, Saudi Arabia, the Philippines and the USA have practically completed their pavilions with Japan, France, Italy, Germany and other countries close behind. The majority of the participants have left exterior decoration and installation of the inside exhibitions for the upcoming year.



### Lithuanian pavilion nearly completed too

The first part to be completed was the wooden façade, produced by Jūrės Medis and brought from Lithuania, featuring stylised openwork window shutters (Lithuania – a state that is open to the world). This was followed by the modern solar power station with panels, produced at SoliTek – one of the most advanced companies in the field in Northern and Central Europe. The territory will later include special decorative elements – interactive outdoor furniture, also produced by a Lithuanian company Girios Medis.

The interior exhibition design is also approved and its production has already begun. The winner of the tender is a well-known Lithuanian exhibition company Mart Pro, implementing the project *Kinetic Tree of Innovation*, while the transparent glass screens with the content will also be supplied by a Lithuanian company Tikras Vaizdas. The pandemic 'roller-coaster' has slightly halted the selection of the national kitchen and the operator of the sales of Lithuanian goods, but some of the highlights are already clear – the pavilion guides and the sales and catering staff will wear uniforms, designed by Jolanta Rimkutė of Mados Studija LT, the pavilion will be decorated with graphic works by another designer – Aurimas Švedas from Kaunas and unique glass works by the artist Remigijus Kriukas from Panevėžys.



## Growing event calendar

The content of the world EXPO features not only numerous exhibitions – static or kinetic, yet usually unchanging for the entire half of the year, but also thousands and even dozens of thousands of all kinds of official and entertainment events. Some of them are planned at the multifunctional space of the Lithuanian pavilion, which will feature conference equipment, supplied by the Lithuanian company Konferenta and furniture from Narbutas Lietuva, which produces furniture for the rest of the pavilion spaces, except for the exposition itself, and has already began the manufacturing process. Expo organisers host various scientific-practical conferences on all kinds of topics, ranging from space to climate, biodiversity and tolerance, which have been taking place for the past few months online, thus building a strong foundation for live events that will take place during the Expo. Meanwhile, the most important and most memorable events, besides the world EXPO opening and closing ceremonies, are, of course, the national days of the state-participants. According to the new calendar, Lithuania's National day will take place on 22 October 2021. Although a coincidence that the following days (23 and 24 October) will be marked as the Special days of the European Union and the United Nations, it will become another excellent opportunity for us to introduce Lithuania as a European state, open to the entire world and active in the international arena.

## Rescheduling of the future EXPOs

To finish this report – some news from the General Assembly of the Bureau of International Exhibitions in Paris (the Assembly, of course, took place online). The bad news is that the international Expo 2023, which was supposed to take place between

two World Expos (in Dubai and Osaka) in Buenos Aires (Argentina) in 2023 is cancelled due to economic difficulties. It is a pity, because Argentina's candidacy became doubtful as soon as it was confirmed – during the voting, the country easily defeated the unprepared USA, but was only a few votes ahead of Poland, which very enthusiastically fought for the victory. Should they have won, our neighbours would have been unlikely to let this achievement out of their hands so easily. However, later Poland was offered to host a horticultural EXPO 2024 (horticultural exhibitions take place every two or three years and are very similar to the international Expos). Unfortunately, this opportunity was postponed to at least until 2029, as the shifted date in Dubai postponed the horticultural EXPO, which was supposed to take place in 2021–2022 in Doha (Saudi Arabia) to 2023–2024 to avoid a clash with the World EXPO, which will take place in UAE in 2021–2022, while the year of 2027 has already been promised to Yokohama (Japan). The good news is that only a couple of days after the above-mentioned Assembly officially registered the World EXPO 2025 in Osaka, Japan's Government sent out official invitations to the event all over the world, urging the states to make the decision regarding their participation before the beginning of the EXPO 2020, i.e. the upcoming autumn. It is already becoming clear, which countries will be hoping to invite others to the World EXPO in ten years – Russia (Moscow) and South Korea (Busan) have already declared their candidacies for EXPO 2030 during the same General Assembly. ■



# 冻结日期，但不冻结时间



ROMAS JANKAUSKAS

立陶宛共和国环境部展览司  
2020年迪拜世博会立陶宛区  
司长，专员

这一年，标志着期待已久但被推迟的冠名世界的展览的一年，本应在迪拜举行盛会的一年，已经快要过去了。尽管由于 COVID-19 大流行，该活动已被推迟了整整一年，并将在 2021 年 10 月 1 日至 2022 年 3 月 31 日举行，但仍将其称为 2020 年世博会。这是国际盛事的头衔，它在现实生活中继续以自己的节奏发展，带来了新的挑战。





活动的组织者等待了很长时间才有机会主办该地区的首届世博会，即使面对前所未有的大流行，也没有停下来。在过去的九个月中，他们对不断变化的情况做出了反应，就像真正的专业人员一样。除了几个晚上以外，施工现场的工地一天都没有停止过。对建筑工人健康的担忧导致隔离了属于风险年龄组的每个人，现场建立了大规模测试中心以及始终可用的 COVID-19 热线。因此，迪拜随时准备欢迎来自世界各地的客人——一条新的道路和一条新的迪拜地铁线，将市中心与展览场地相连接，相距十公里，这里也是参与者的校园（EXPO村），巨大的展览馆和主要主题展馆已经建成。

超过一半的员工在将来的活动中负责协调工作，他们已从现场的专用办公室恢复工作，而不是在家中工作。每月越来越多的管理人员应回到办公室，直到整个 EXPO 团队最终准备在 2021 年 10 月 1 日迎接该活动的第一批访客。从 1 月到 4 月底，入选访客和世博会社区将能够参观完成并布置完毕的主题馆（当然，不会妨碍其他正在进行的展馆建

设）：Terra（可持续性馆），Alif（机动亭子，以其护身符命名，使人类能够到达任何地方——从地球的深处到最远的空间）和 Mission Possible（可行馆）。整个展览的最终飞行员参观全操作设置计划于 9 月 1 日，4 日和 24 日进行。

EXPO 团队致力于为所有人提供安全舒适的体验，并致力于确保尽可能多的访问者（预期访问量将达到 2500 万），组织一次由全球名人组成的广告活动。最近，组织者成功聘请了宝莱坞超级明星 Amitabh Bachchan，他是好莱坞电影《了不起的盖茨比》（The Great Gatsby）的主要角色之一，因此对南亚市场和世界其他地区都极具吸引力。

寻求连接思想并创造不同的未来，组织者继续与参与者和合作伙伴进行非常紧密的合作，他们比以往任何时候都最清楚地知道，只靠一个人，解决我们时代所带来的群聚挑衅是不可行的。当然，最重要的合作伙伴是展览的参与者。芬兰、沙特阿拉伯、菲律宾和美国已与日本、法国、意大利、德国和其他紧随其后的国家完成了展馆。来年的大多数参与者都完成了外部装饰并安装展馆内部。





## 立陶宛馆也几乎完工

首先要完成的部分是木制立面，由 Jūré Medis 生产并从立陶宛带来，具有木质的镂空百叶窗（立陶宛，向世界开放）。其次是由 SoliTek 生产的带有面板的现代太阳能发电站——SoliTek 是北欧和中欧该领域最先进的公司之一。稍后，该领土将包括特殊的装饰元素——互动户外家具，这也是由立陶宛公司 Girios Medis 生产的。

室内博览会设计已获批准，其生产已经开始。招标的获胜者是立陶宛一家著名的展览公司 Mart Pro，该公司实施了“创新动力学树”项目，而带有内容的透明玻璃屏风也将由立陶宛的 Tikras Vaidas 公司提供。大流行的“过山车”使立陶宛国家厨房的选择和销售经营者的选项稍有停止，但其中一些亮点已经很明显了——展馆指南以及展览馆销售和餐饮人员的穿着将由 Mados Studija LT 的 Jolanta Rimkutė 负责，该展馆将由另一位设计师装饰——来自考纳斯的 Aurimas Švedas 的图形作品，以及来自 Panevėžys 的艺术家 Remigijus Kriukas 的独特玻璃作品。



[www.expo2020dubai.com](http://www.expo2020dubai.com)

## 越来越多的活动日历

世界博览会的内容不仅以静态或动态展览为特色，而且在整个半年中通常不会发生变化，而且还举办成千上万的各种官方和娱乐活动。其中一些计划在立陶宛馆的多功能空间中使用，该展览室将配备由立陶宛公司 Konferenta 提供会议设备并由 Narbutas Lietuva 提供家具，后者将为除展览本身以外的其余展馆空间生产家具，以及已经开始制造过程。世博会的组织者举办了各种主题的科学实践会议，涉及空间、气候、生物多样性和耐受性等各种主题，这些主题已经在过去的几个月中在线举行，从而为活动期间的现场活动打下了坚实的基础。世博会。同时，除了世博会的开幕式和闭幕式之外，最重要，最令人难忘的活动当然是参加国庆的国庆日。根据新的日历，立陶宛的国庆日将在 2021 年 10 月 22 日举行。尽管巧合的是，接下来的日子（10 月 23 日至 24 日）将被标记为欧洲联盟和联合国的特殊日子，但它将成为另一个绝佳的日子。我们有机会将立陶宛作为一个欧洲国家介绍给全世界，并活跃于国际舞台上。

## 重新安排未来的 EXPO

为了完成本报告，巴黎国际展览局大会发布一些消息（大会当然在网上举行）。坏消息是，原定于 2023 年在阿根廷布宜诺斯艾利斯举行的两次世界博览活动（在迪拜和大阪）之间举行的 2023 年国际博览会因经济困难而取消。遗憾的是，阿根廷的候选人资格一经确认就立即受到高度怀疑——在投票期间，阿根廷轻易击败了准备不足的美国，但仅领先波兰数票，波兰也非常热情地为胜利而奋斗。如果他们赢了，我们的邻居就不可能轻易地将这一成就丢在他们的手中。但是，后来向波兰提供了举办 2024 年园艺博览会的机会（园艺展览每两年或三年举行一次，与国际世博会非常相似）。不幸的是，这个机会至少被推迟直到 2029 年，因为迪拜的日期变更将园艺博览会推迟到了 2023 年至 2024 年，而园艺博览会原定于 2021-2022 年在多哈（沙特阿拉伯）举行，以避免与世博会发生冲突，它将于 2021-2022 年在阿联酋举行，而已经承诺将 2027 年交给日本横滨。好消息是，上述大会在大阪正式注册 2025 年世博会的几天后，日本政府向世界各地的活动发出了正式邀请，敦促各州在参与前做出决定。2020 年世博会的开始，即将到来的秋天。现在已经很清楚了，哪些国家将希望在十年内邀请其他国家参加 2030 世博会——俄罗斯（莫斯科）和韩国（釜山）已经在同一届大会上宣布了自己的候选人资格。■



# AGROECOLOGY RECOMMENDATIONS AND A NEW APPROACH TO THE BLUE ECONOMY

The European Committee of the Regions has given its preliminary backing to a set of recommendations aimed at ensuring that the European Union embraces agroecological principles and techniques in its efforts to reduce agriculture's contribution to climate change, secure the EU's food supplies, and support rural communities.



The meeting of the natural resources (NAT) commission, on 23 November, also held a first exchange on the EU's action plan for its maritime strategy for the Atlantic, during which Virginijus Sinkevičius, Commissioner for Environment, Oceans and Fisheries, described his work – including the Atlantic strategy – as being 'to develop a new approach for the blue economy and make it an integral part of the European Green Deal'.

Commissioner Sinkevičius said: 'The transformation process that the Green Deal calls for is necessary. We knew that already before COVID-19 came up. The pandemic just forces us to accelerate it.'

## AGROECOLOGY

The agroecology opinion, which was approved (with some amendments) by the assembly's commission for natural resources by electronic vote on 24 November, will now go for review and debate by all members of the CoR, at their plenary in February 2021.

The rapporteur, Guillaume Cros (FR/Greens) of the Regional Council of Occitanie, said: 'Through positive economical return for farms, shorter supply chains and restoration of environment and biodiversity, agroecology will boost rural economy and attract young people into farming and rural activities.'

Olivier De Schutter, co-chair of the International Panel of Experts on Sustainable Food Systems (IPES-Food) and former UN Special Rapporteur on the Right to Food, said that agroecology will struggle to make headway within the current agricultural system, which is very focused on export markets and does not include environmental costs. However, he emphasised the 'growing consensus in the scientific community that the system is not sustainable' and agroecology's environmental virtues, its job-creating potential, and its productivity. He un-

derlined that more and more studies are showing that agroecology can be as productive as industrialised farming as well as being better for the environment and for regional economies.

Thomas Waitz (AT/ Greens/European Free Alliance), member of the European Parliament's AGRI committee and himself an organic farmer, emphasised that agro-ecology 'will play an important role against climate change thanks to carbon sequestration in the soil'. He added that 'embracing agroecology in the natural favoured areas' where 'monocultural approaches and industrialised agriculture are exerting "unbearable price competition" on farmers from other areas is critical to efforts to keep local communities "lively"'.

There was also strong support for an agricultural system with fewer pesticides, shorter supply lines, and more diverse products and producers from Geneviève Savigny, rapporteur on agroecology for the European Economic and Social Committee, who said: 'Agro-ecology reconciles nature and agriculture, and this needs to be our horizon in the EU'. Marta Guadalupe Rivera Ferre of the Vic-Central University of Catalonia, emphasised that 'the transition to a sustainable system is not just technical, but also a change of paradigm'.

The agro-ecology report, which was initiated by the CoR, will feed into and supplement the CoR's recommendations on the EU's Farm to Fork strategy, a major element of the European Green Deal.

Separately, Wolfgang Burtscher, Director-General of the European Commission's department for agriculture and rural development, updated members of the CoR on the state of debate between the European Parliament and the EU's member states on the future of the Common Agricultural Plan (CAP). Central to discussions are questions related to the contribution of the CAP to meeting the EU's ambition to achieve carbon-neutrality by 2050 and to the regional governance of the CAP.

## ATLANTIC MARITIME STRATEGY

The CoR's rapporteur for the Atlantic Action Plan 2.0 of the Atlantic maritime strategy is Paula Fernández Viaña (ES/Renew Europe), Minister of the Interior, Justice and Foreign Action in the government of Cantabria. Ms Fernández Viaña said: 'It is important that the opinion of the European Committee of the Regions on the revised Action Plan for the Atlantic collects the experience of Atlantic regions and cities that have, on one side, concrete plans and projects for its development and, on the other side, are well aware of the limitations of the current co-operation framework. It is necessary to strengthen regional cooperation in the Atlantic with ambitious projects in the field of transport and renewable energies, which contribute to the objectives of the European Green Deal and also in the fields of research, culture and training. There has been progress in the recent years, but there is still a long way to go to achieve the full cooperation potential in the Atlantic area.'

Commissioner Sinkevičius said that the maritime strategy for the Atlantic, adopted in 2013, is working, noting that it has resulted in '1,200 new maritime projects, primarily targeting environmental protection, improved connectivity and social inclusion in the Atlantic area' and investment totalling nearly €6 billion from the EU, the European Investment Bank and national, regional and private sources.

There are, though, now 'new imperatives of sustainability, of carbon neutrality, and – more recently – of recovery'. He specifically mentioned the value of promoting 'green shipping', taking action against marine litter, improving the 'observation and protection of our coasts' to help adapt to climate change, developing offshore renewable energy, and '[closing] the skill gaps in the blue-economy sectors'.

The action plan includes a communication, due in 2021, in which 'the regional component will be pivotal', the commissioner said, concluding by saying: 'With the help of the regions, we can write a beautiful success story.'

*Prepared according  
information by The European Committee of the Regions.*



# 农业生态学建议和 蓝色经济新方法

欧洲区域委员会已初步提出了一系列建议，旨在确保欧盟在减少农业对气候变化的贡献，确保欧盟的粮食供应和支持农村社区的努力中采用农业生态学原理和技术。

11月23日，自然资源(NAT)委员会议还就欧盟的大西洋海事战略行动计划进行了首次交流，在此期间，环境、海洋和渔业专员 Virginijus Sinkevičius 描述了他的工作——包括大西洋战略——被称为“为蓝色经济开发一种新方法并使之成为欧洲绿色交易的组成部分”。

辛克维奇乌斯 (Sinkevičius) 专员说：“绿色交易要求进行的转型过程是必要的。我们知道在 COVID-19 出现之前。大流行迫使我们加快了速度。”

## 农业生态学

11月24日，该大会的自然资源委员会以电子投票方式批准了农业生态学意见(并作了一些修正)，该意见现在将在 2021 年2月的 CoR 全体会议上进行审议和辩论。

Occitanie 地区委员会报告人 Guillaume Cros (FR / Greens) 说：“通过农场的积极经济回报，较短的供应链以及环境和生物多样性的恢复，农业生态学将促进农村经济并吸引年轻人进入农业和农村活动。”

国际可持续粮食系统专家小组 (IPES-Food) 共同主席，前联合国食物权问题特别报告员奥利维尔·德·舒特 (Olivier De Schutter) 说，农业生态学将难以在当前的农业系统中取得进展。侧重于出口市场，不包括环境成本。但是，他强调了“在科学界日益增长的共识，即该系统是不可持续的”，并强调了农业生态学的环境美德，其创造就业的潜力以及其生产力。他强调，越来越多的研究表明，农业生态学可以像工业化农业一样具有生产力，并且对环境和区域经济也有更好的影响。

欧洲议会 AGRI 委员会成员，自己也是有机农民的托马斯·怀茨 (AT / Greens / European Free Alliance) 强调说，由于土壤中的碳固存，农业生态“将在应对气候变化中发挥重要作用”。他补充说，“在自然的偏爱地区植树农业生态”，“单一文化的方式和工业化农业正在对其他地区的农民施加“难以承受的价格竞争”，这对于保持当地社区“活跃”的努力至关重要。

欧洲经济和社会委员会农业生态学报告员吉纳维夫·萨维尼 (Geneviève Savigny) 大力支持建立一种农业系统，减少农药，减少供应，缩短产品种类和生产者，他说：“农业生态调和了自然与农业，这需要成为我们在欧盟的视野”。加泰罗尼亚维多利亚中央大学的玛塔·瓜达卢佩·里维拉·费雷 (Marta Guadalupe Rivera Ferre) 强调，“向可持续系统的过渡不仅是技术上的，而且是范式的改变”。

由 CoR 发起的农业生态报告将补充 CoR 关于欧盟“从农场到餐桌”战略的建议，这是欧洲绿色协议的主要内容。

另外，欧盟委员会农业与农村发展部总监沃尔夫冈·伯茨彻 (Wolfgang Burtscher) 向 CoR 成员介绍了欧洲议会与欧盟成员国就共同农业计划(CAP)未来的辩论情况。讨论的核心是与 CAP 对欧盟到 2050 年实现碳中和的雄心的贡献以及 CAP 的区域治理的有关问题。

## 大西洋海事战略

大西洋海域战略的《大西洋行动计划2.0》首席报告员是坎塔布里亚政府内政、司法和外交行动部长 Paula Fernández Viaña (ES / Renew Europe)。Fernández Viaña 女士说：“欧洲区域委员会关于经修订的《大西洋行动计划》的意见很是重要，收集了大西洋区域和城市的经验，这些方面在一方面制定了具体的计划和项目，另一方面也很清楚地展示了关于当前合作框架的局限性，有必要通过运输和可再生能源领域的雄心勃勃的项目来加强大西洋地区的区域合作，这些项目不仅有助于实现欧洲绿色协议的目标，而且还有助于研究、文化领域 和培训。近年来已经取得了进展，但要在大西洋地区充分发挥合作潜力，还有很长的路要走。”

Sinkevičius 专员说，2013 年通过的大西洋海事战略正在奏效，并指出该战略已导致“1200 个新的海事项目，主要针对环境保护，改善大西洋地区的连通性和社会包容性”，投资总额近 € 60 亿来自欧盟，欧洲投资银行以及国家，地区和私人资源。

但是，现在有“可持续性，碳中和以及(最近)复苏的新要求”。他特别提到了促进“绿色运输”，对付海洋垃圾采取行动，改善“对我们的海岸的观察和保护”以帮助适应气候变化，开发离岸可再生能源以及“(弥补)海洋生物技术差距的价值”。“蓝色经济领域的价值”。

专员说，该行动计划包括一项将于2021年发布的信息通报，其中“区域因素将是至关重要的”，并说：“在各地区的帮助下，我们可以写下一个美丽的成功故事。”

根据欧洲区域委员会信息编写。





# EU FUNDS FOR THE DEVELOPMENT OF THE PORT OF KLAIPĖDA

Klaipėda State Seaport Authority, together with the Central Project Management Agency, has signed an agreement regarding the EU funding to dredge the navigation channel to 15 metres. The project has been allocated 17.3 million Eur from the European Union Cohesion Fund.



## 15 metres until spring 2022

Upon completing the dredging of the navigation channel between the Northern part of the port and Malku Bay, the permitted draught of vessels will be increased up to 13.8 m, enabling the port to fully load the vessels calling at the port and thus reducing the traffic intensity – shorten cargo transportation time, reduce air pollution and ensure better navigation safety.

'Global logistics trends focus on ensuring shipping efficiency using larger vessels. The numbers of these keep increasing at the port of Klaipėda too. Upon analysing the statistics of recent years, the capacity of the vessels calling at the port of Klaipėda has increased by 26.6 % in the last 6 years. In order to adapt to the global market changes successfully, we must look at the long-term perspective and keep investing into infrastructure improvements.' says Algimantas Latakas, CEO of Klaipėda State Seaport Authority.

The dredging works should begin early next year. The port is expected to reach the depth of 15 m by spring 2022.

In 2021–2024, the development of the port of Klaipėda should receive 483 million Eur investments and a part of them will come from the EU structural funds. The majority of the funds will be allocated to quay construction and reconstruction projects, as well as the water area and quay dredging works.

## Port management and digitisation projects

The expected amount to be received for the development of the port of Klaipėda from the European Union is 378 million Eur. The funds would be used for the development of a smart and environmentally-friendly port, its dredging works, and effective and sustainable navigation.

'We must deepen the port to 17 m and reinforce the slope of the Curonian Spit to be able to accept and fully load the largest vessels that can enter the Baltic Sea. Tailoring the infrastructure to large tonnage vessels would satisfy the shipping market needs of transporting cargo in larger vessels and enable to aim for lower shipping costs due to scale economy. This would also increase the competitiveness of the Lithuanian exporters, creating opportunities to use the large vessels for Lithuanian goods and thus save on transportation costs. Larger capacity means reducing the number of calling vessels and thus reducing pollution. We also seek to fund projects that help to develop the shipbuilding and reparation busi-

ness, much needed for the region's economic vitality, also adapt the port infrastructure for wind turbine production. A lot of attention is focused on the principles of sustainable shipping: we hope to receive funds for the modernisation of the Seaport Authority's fleet and purchase a new dredger – the new vessels would run on electricity or other environmentally-friendly fuels. We are also planning to develop a modern unmanned aerial vehicle to be able to navigate the vessels remotely under extreme conditions. Moreover, the plan also includes several port management digitisation projects.'

shared Mr Latakas, head of the Port of Klaipėda.  
European Commission has been preparing the Economic Recovery and Resilience Plan as part of the European Union's response to the COVID-19 crisis. The funding will be allocated to reforms and investments that promote economic, social and territorial cohesion, as well as increase resistance to crisis. Other emphasis is placed on investments that contribute to digitisation and fighting the climate change. The estimated budget of this instrument for Lithuania is 2.43 billion Eur in grants and 3 billion Eur in loans.

## Plans for shipbuilding and renovation, as well as renewable energy development

On 2 December, the Lithuanian Government approved the resolution project, initiated by the Ministry of Transport and Communications, aimed at establishing a special obligation on Klaipėda State Seaport Authority – to build, modernise and develop the infrastructure for shipbuilding and renovation, and the production, assembly and warehousing of wind turbines and their components.

'Implementing this project will create the conditions for a renewal and a more efficient development of the port infrastructure for shipbuilding and reparation works, which generate significant socio-economic returns for the state and Klaipėda region, and also to develop activities that are necessary for offshore wind energy development.' said Jaroslav Narkevič, acting Minister of Transport and Communications.

The value of the investment projects for infrastructure development is approximately 77 million Euro.

*Information from the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Lithuania and KSSA*



# 欧盟为克莱佩达港口发展提供资金

**克莱佩达州海港管理局与中央项目管理局已就欧盟为疏通航道至 15 米的资金签署了一项协议。该项目已从欧盟凝聚力基金中拨款 1730 万欧元。**

## 15 米，直到 2022 年春季

在完成港口北部和马克湾之间的航道疏通后，允许的船只吃水深度将增加到 13.8 m，从而使港口能够满载停靠港口的船只，从而降低了交通强度——缩短货物运输时间，减少空气污染并确保更好的航行安全。

“全球物流趋势着眼于确保使用大型船只的运输效率。在克莱佩达港，此类武器的数量也在不断增加。通过分析最近几年的统计数据，在过去 6 年中，停靠在克莱佩达港的船只的容量增加了 26.6%。为了成功适应全球市场的变化，我们必须着眼于长远的眼光，并继续投资于基础设施的改善。”克莱佩达州海港管理局首席执行官阿尔吉斯·拉塔卡斯 (Algis Latakas) 说。

挖泥工程应于明年年初开始。预计到 2022 年春季，该港口的深度将达到 15 m。

在 2021-2024 年，克莱佩达 (Klaipėda) 港口的开发应获得 4.83 亿欧元的投资，其中一部分将来自欧盟结构基金。大部分资金将分配给码头建设和重建项目，以及水域和码头疏通车程。

## 港口管理和数字化项目

预期从欧洲联盟收到的用于发展克莱佩达港口的款项将为 3.78 亿欧元。这笔资金将用于发展智能环保港口，疏通工程以及有效和可持续的航行。

“我们必须将港口加深到 17 m，并加固库尔斯沙嘴的坡度，以便能够容纳并满载可以进入波罗的海的最大船只。为大吨位船舶量身定制基础设施将满足运输市场上大船运输货物的

需求，并由于规模经济而能够降低运输成本。这也将提高立陶宛出口商的竞争力，创造机会使用大型船只运输立陶宛货物，从而节省运输成本。更大的容量意味着减少停靠船只的数量，从而减少污染。我们还寻求为有助于发展造船和赔偿业务的项目提供资金，这对于该地区的经济活力非常重要，还使港口基础设施适应了风力涡轮机的生产。很多注意力都集中在可持续运输的原则上：我们希望获得资金以用于海港管理局船队的现代化建设，并购买新的挖泥船——新船将使用电力或其他环保燃料运行。我们还计划开发一种现代化的无人机，以便能够在极端条件下远程驾驶船只。此外，该计划还包括几个港口管理数字化项目。克莱佩达港负责人拉塔卡斯先生表示。

欧盟委员会一直在准备《经济复苏与弹性计划》，作为欧盟对 COVID-19 危机的回应之一。资金将分配给促进经济、社会和领土凝聚力并增强抗危机能力的改革和投资。其他重点放在有助于数字化和应对气候变化的投资上。该工具在立陶宛的概算为赠款 24.3 亿欧元，贷款 30 亿欧元。

## 造船和翻新计划以及可再生能源开发计划

12 月 2 日，立陶宛政府批准了由交通运输部发起的决议项目，旨在对克莱佩达州海港管理局规定一项特殊义务，即建设、现代化和发展造船和翻新以及生产的基础设施，风力涡轮机及其组件的组装和仓储。

实施该项目将为造船和赔偿工程的港口基础设施的更新和更高效的发展创造条件，这将为该州和克莱佩达地区带来巨大的社会经济回报，并为离岸业务开展必要的活动。运输与通讯部长 Jaroslav Narkevič 说。

基础设施开发投资项目的价值约为 7700 万欧元。

立陶宛共和国交通运输部和 KSSA 提供信息





# Synergy's Commitment to Diversity Recognised by Maritime SheEO

VISHAL SRIVASTAVA

**The progressive recruitment and human resources policies of Synergy Group have been recognised by Maritime SheEO, the International Maritime Organization-endorsed leadership accelerator organisation for women in the shipping and logistics sectors.**

Synergy, one of the world's leading ship managers, received the 'Best Practices in Diversity' award at the inaugural Maritime SheEO virtual conference, which took place on 23rd November.

Organisers noted Synergy's long-standing and comprehensive diversity, gender equality and leadership acceleration procedures and practices.

'Synergy Group has become a leading light in our battle to bring more diversity to shipping,' said Sanjam Sahi Gupta, Founder of Maritime SheEO. 'Women make up just 2% of the global shipping workforce and less than 1% occupy leadership roles. This is an issue that is failing our industry as well as failing the women in it. So it is heartening that companies such as Synergy are making such fantastic, positive strides.'

Gupta, who established Maritime SheEO in 2019 and is also a member of the Executive Board of Directors at the World Maritime University, added: 'We judge companies by their actions and Synergy Group has shown through a range of actions that diversity and equality are core values that drive policy, recruitment and procedure from the top down.'

Synergy, which operates a fleet of almost 400 vessels including some of the world's most complex LNG carriers, is currently partnering with the Tata Institute of Social Sciences to develop group on-line resources for employees to guide their understanding of diverse cultures and biases.

The Singapore-headquartered ship manager has also implemented a range of policies across its global offices to mitigate against unconscious bias in recruitment and talent reviews.

Accepting the award on behalf of Synergy Group, Priya Jaishankar, Senior Manager for Procurement, said Synergy's progressive policies on diversity and equality had enabled both female Synergy employees and the company itself to grow and prosper.

'We are grateful this award from Maritime SheEO recognises the progress we have made on gender equality and diversity,' she said. 'My own experience shows that Synergy is working hard at female leadership development both at sea and on land. I joined Synergy Group 13 years ago in a junior procurement role. I now lead a team of 46 almost half of whom are women.'

'In fact we now have women in management level positions across our fleet. And we were the first mainstream ship manager to appoint a woman to captain an ocean-going oil tanker.'

'In our three offices in the Philippines we are close to a 50/50 gender balance. In the not too distant future, we will have a 50-50 gender split at sea and shore. Not just in the Philippines, but globally.'

The International Maritime Organization (IMO) has pledged support for Maritime SheEO as the organisation rolls out its leadership accelerator programme for women in the maritime and logistics sectors in 2021. This will include sponsoring women from developing countries participating in the first Maritime SheEO leadership accelerator program in March.

Speaking at the Maritime SheEO conference, Kitack Lim, IMO Secretary-General, said: 'People are at the heart of this industry at every level. We must ensure we manage the sector in such a way that we utilise all talent across the gender divide.'

Captain Rajesh Unni, CEO and Founder of Synergy Group, told delegates that gender equality and diversity were critical considerations in all Synergy recruitment decisions.

'This is something we are committed to and we live by that commitment,' he told delegates. 'We have systematically followed the most up-to-date human resource research to ensure all our recruitment and management processes take ethnicity and gender bias out of the equation.'

'We see inclusivity as absolutely critical to creating a workplace that people feel comfortable in, one that allows them to flourish and grow as individuals. Of course, this is the right thing to do ethically, but it also helps our retention rates and our ability to recruit. And it makes us a far more a dynamic organisation. We are committed to accelerating our diversity efforts in the next few years,' he said. 'We believe that should be the ambition of any modern, progressive shipping company.'

'We know from experience that a progressive diversity policy is the best strategy for ensuring long-term business success.'



# 海上 SheEO 认可 Synergy 公司对多样性的承诺



VISHAL SRIVASTAVA

Synergy 集团的渐进式招聘和人力资源政策已得到Maritime SheEO 的认可,该组织是国际海事组织认可的面向航运和物流领域女性的领导力加速器组织。

作为全球领先的船舶管理公司之一,Synergy 公司在 11 月 23 日举行的首届海上 SheEO 在线会议上获得了“多元化最佳实践”奖。

组织者注意到 Synergy 公司的长期和全面多样性,性别平等以及领导力提升程序和实践。

海上 SheEO 创始人 Sanjam Sahi Gupta 表示:“协同集团已成为我们在为航运业带来更多多样性方面的领军人物。“女性仅占全球航运劳动力的2%,而担任领导职位的女性不到1%。这是一个使我们的行业失败,并使妇女失败的问题。因此,令人振奋的是,诸如Synergy这样的公司正在取得如此出色的积极进展。

古普塔(Gupta)于 2019 年成立海事 SheEO,也是世界海事大学执行董事会成员。他补充说:“我们通过公司的行动来判断公司,而协同集团通过一系列行动表明多样性和平等是从上至下推动的招聘和程序发展的核心价值政策。”

Synergy 公司目前运营着将近 400 艘船队,其中包括一些世界上最复杂的 LNG 船,目前正与塔塔社会科学研究所合作,为员工开发团体在线资源,以指导他们对多种文化和偏见的理解。

总部位于新加坡的船舶管理公司还在其全球办事处实施了一系列政策,以缓解招聘和人才审核中的无意识偏见。

采购高级经理 Priya Jaishankar 代表 Synergy Group 接受了该奖项,他说 Synergy 在多元化和平等方面的进步政策使女性 Synergy 员工和公司本身都得以成长和繁荣。

她说:“我们很高兴获得海事 SheEO 颁发的这一奖项,表彰我们在性别平等和多样性方面所取得的进步。” “我的经验表

明,协同作用正在海上和陆地上为女性领导力发展而努力。我 13 年前加入 Synergy 集团,担任初级采购职位。我现在带领一个由 46 人组成的团队,其中几乎一半是女性。”

“事实上,我们现在在整个机队中都让女性担任管理级别的职位。我们是第一家主流船舶管理者,任命一名女性担任远洋油轮船长。”

“在菲律宾的三个办事处中,性别比例接近 50/50。在不久的将来,我们将在海上和沿海地区将性别比例分为 50-50。不仅在菲律宾,而且在全球。”

国际海事组织 (IMO) 已承诺支持海事 SheEO,因为该组织将于 2021 年推出针对海运和物流业的女性领导力加速器计划。这将包括赞助三月份来自发展中国家的妇女参加首个海事 SheEO 领导力加速器计划。

国际海事组织秘书长基塔克·林在海上 SheEO 会议上说:“人是这个行业各个层面的核心。我们必须确保以一种能够利用跨性别鸿沟的所有人才的方式来管理部门。”

Synergy 集团创始人兼首席执行官 Rajesh Unni 上尉告诉与会代表,性别平等和多样性是所有 Synergy 招聘决定中的关键考虑因素。

他对与会代表说:“这是我们致力于实现的目标,我们将恪守这一承诺。” “我们系统地跟踪了最新的人力资源研究,以确保我们所有的招聘和管理流程都消除了种族和性别偏见。”

“我们认为包容性对于创造让人感到舒适的工作场所绝对至关重要,因为它可以使人们蓬勃发展并成为个人。当然,这是符合道德的正确做法,但同时也有助于提高我们的保留率和招聘能力。它使我们成为一个充满活力的组织。他说,我们致力于在未来几年中加快我们的多元化努力。我们认为,这应该是任何现代的、先进的货运公司的野心。”

“我们从经验中知道,渐进式多元化政策是确保长期业务成功的最佳策略。” ■



# Inchcape Launch Boat Lives On as UAE's Top Dive Spot

**From ferrying vessel crews on top of the waves, to housing rare aquatic life beneath them, *Inchcape 1* continues to serve a unique community in the welcoming waters of the UAE.**

'I don't think the naval architects behind *Inchcape 1* originally designed the deck for seahorses,' laughs Frank Olsen, CEO Inchcape Shipping Services. 'But, if they're reading this, I'm sure they'll be happy to learn about the vessel's new crew.'

Head out from the eastern shores of the UAE, near Fujairah, and, if you're qualified, dive down to the depths of around 30 metres. Swim through the strong current with the warm waters flowing into the Indian Ocean, and there, emerging from the deep blue haze you'll find *Inchcape 1*.

However, rather than a ghostly wreck, intrepid adventurers will be rewarded with a ship teeming with life. Dive enthusiasts – and there are many both visiting and staying in the UAE – have long regarded this as the country's prime site, with a huge array of aquatic creatures on show, including moray eels (there's one called Fred apparently), barracudas, rays, puffer fish, snappers, lion and scorpion fish, and much more. Swim round to the stern of the vessel and there, drifting around the deck, you'll find the crew of seahorses.

It is, reports suggest, an unforgettable experience, with a vessel that, quite simply, wants to live forever.

## Added value commitment

Inchcape Shipping Services, a global leader in the ships agency segment, has the largest fleet of launch boats in the UAE, with seven of their 11 vessels based out of Fujairah. From here the craft, with capacities ranging from 20 to 50 PAX, zip back and forth transporting crews to and from vessels, ferrying technicians, surveyors and superintendents, and enabling Inchcape's full-service proposition, which includes 'all in one' bunker optimisation services. This, as Al Fujairah is the world's third busiest bunkering port, is a key offer.

'We pride ourselves on supplying the highest service levels and most fully comprehensive service available to all our local customers, both on vessels and in surrounding oilfields,' comments Errol Seaman, Area General Manager - Southern Gulf, 'but we also want to support the many communities where we operate.'

'*Inchcape 1* is a very tangible example of that commitment.'

## Instant success

The 20 m-long vessel was donated to the UAE Tourism Industry in 2001, with Inchcape stripping it of all potentially toxic and non-environmentally friendly components before it was towed out and sunk. According to local dive experts it was colonised by its new 'owners' within 24 hours of being submerged.



In an article in the National, an English language Middle East news site, Dave Griffiths of Divers Down in Dubai and Fujairah describes it as 'a huge ball of marine life' noting: '(the) wreck offers an amazing variety of beautiful coral and marine life... so much so that you often have to move (the sea creatures) out of the way to actually see the wreck properly.'

Olsen, himself an avid diver, smiles when he hears this, noting: 'The fact that this launch is still so important in the region, albeit with a slightly different group of customers, is fantastic to hear. We donated and submerged another ship, the *Inchcape 10*, in 2005 and certainly wouldn't rule out repeating this in the future if the demand, interest and enthusiasm was there – either in UAE or elsewhere.'

## Always on hand

Inchcape has recently welcomed another of its launch ships, *Inchcape 23*, back into more 'traditional service' in Ras Al Khaimah after it completed a charter in Saudi Arabia. The ship was locked down for three months in Saudi Arabia due to the COVID-19 pandemic before facing another 14 days' quarantine in Dubai.

Olsen notes that Inchcape's strong regional presence and dedicated staff ensured a smooth transition period in difficult circumstances, supporting all vessel and crew needs on a day-to-day basis.

He says: 'We have over 240 offices in 68 countries, covering around 2,500 ports, so we can make sure our people are always on the ground, where and when they're needed to support our customers and, in situations like this, our own operations and crew members. We have a truly global reach and the competence to deliver proven expertise, transparency and reliability, and, as the *Inchcape 1* shows, real added value worldwide.'

In addition to transporting people (and housing seahorses) Inchcape's launch boats also carry provisions, spares parts, gas cylinders, and accommodate the heavy equipment used by diving company's when carrying out underwater inspections and hull cleaning.

Inchcape itself is now the world leading ship agency provider and has embarked on an ambitious journey to double its market share over the next five years.

*Prepared by information of Inchcape.*



# Inchcape 发射船成为阿联酋首屈一指的潜水点

从渡轮上方的渡轮船员到在其下面居住的稀有水生生物，Inchcape 1 继续为阿联酋受欢迎水域中的独特社区提供服务。



“我不认为 Inchcape 1 背后的海军建筑师最初是为海马设计甲板的，” Inchcape Shipping Services 首席执行官 Frank Olsen 笑着说。“但是，如果他们正在阅读本文，我相信他们会很高兴了解该船的新船员。”

从富查伊拉附近的阿联酋东海岸出发，如果您有资格，请潜入30米左右的深处。在强流中畅游，温暖的海水流入印度洋，在那里，从深蓝色的薄雾中冒出来，您会发现 Inchcape 1。

但是，勇敢的冒险家们将获得一艘充满生命的飞船，而不是一个幽灵般的沉船。潜水爱好者——许多人都来过阿联酋并在此住宿——长期以来一直将其视为该国的黄金地段，展出了大量水生生物，包括海鳗（显然有一种叫做弗雷德），梭子鱼、拉可鱼、河豚、鲷鱼、狮子和蝎子鱼等等。游到船尾，在那里，绕着甲板漂流，您会发现海马船员。

据报道，这是一种难忘的经历，一艘简单地想永远活着的船只。

## 增值承诺

Inchcape Shipping Services 是船舶代理业务领域的全球领导者，拥有阿联酋最大的运载船舰队，其中 11 艘船中有 7 艘来自富查伊拉。从这里开始，这艘船的能力为 20 至 50 PAX，可前后来回运送船员、船只、轮渡技术员、验船师和总监，并实现了 Inchcape 的全方位服务主张，其中包括“一体式”燃料舱优化服务。由于阿尔富查伊拉 (Al Fujairah) 是世界上第三繁忙的加油港，因此这是一项重要的服务。

南部海湾地区总经理 Errol Seaman 表示：“我们为能够为所有本地客户提供最高水平的服务和最全面的服务而感到自豪，无论是在船舶上还是在周边油田，我们都将为客户提供支持。我们经营的许多社区。”

“Inchcape 1 是这一承诺的非常明显的例子。”

## 即时成功

这艘长 20 m 的船只于 2001 年捐赠给了阿联酋旅游业，Inchcape 在拖曳并下沉之前将其所有可能有毒且对环境无害的成分剥离了。据当地潜水专家说，它在被淹没后的 24 小时内被新的“主人”殖民。

迪拜和富查伊拉 (Fujairah) 的英文学术新闻网站《国民报》(National) 的一篇文章中，戴夫·格里菲思 (Dave Griffiths) 将其描述为“巨大的海洋生物球”，并指出：“沉船提供了各种惊人的美丽珊瑚和海洋生物……太多了，以至于您经常不得不离开（海洋生物）才能真正正确地看到沉船。”

奥尔森本人是一位狂热的潜水员，听到他的声音时笑了笑，并指出：“尽管该地区的客户群体略有不同，但该产品在该地区仍然如此重要，这一事实真是太好了。我们在 2005 年捐赠并入水了另一艘 Inchcape 10 船，如果有需求、兴趣和热情，无论是在阿联酋还是在其他地方，我们当然都不会排除将来重复这种做法。”

## 总是在手

Inchcape 最近在沙特阿拉伯完成租船合同后，欢迎另一艘发射船 Inchcape 23 在拉斯海玛重返“传统服务”领域。由于发生了 COVID-19 大流行，该船在沙特阿拉伯被封锁了三个月，之后又在迪拜面临 14 天的隔离。

奥尔森指出，Inchcape 强大的区域影响力和敬业的员工确保了在困难情况下的平稳过渡期，并每天满足所有船只和船员的需求。

他说：“我们在 68 个国家/地区拥有 240 多个办事处，覆盖大约 2500 个港口，因此我们可以确保我们的员工始终在需要他们的时间和地点来支持我们的客户，在这种情况下，我们有自己行动和机组人员。我们拥有真正的全球影响力，并且具有提供经过验证的专业知识，透明度和可靠性的能力，并且正如 Inchcape 1 所展示的那样，在全球范围内具有真正的增值。”

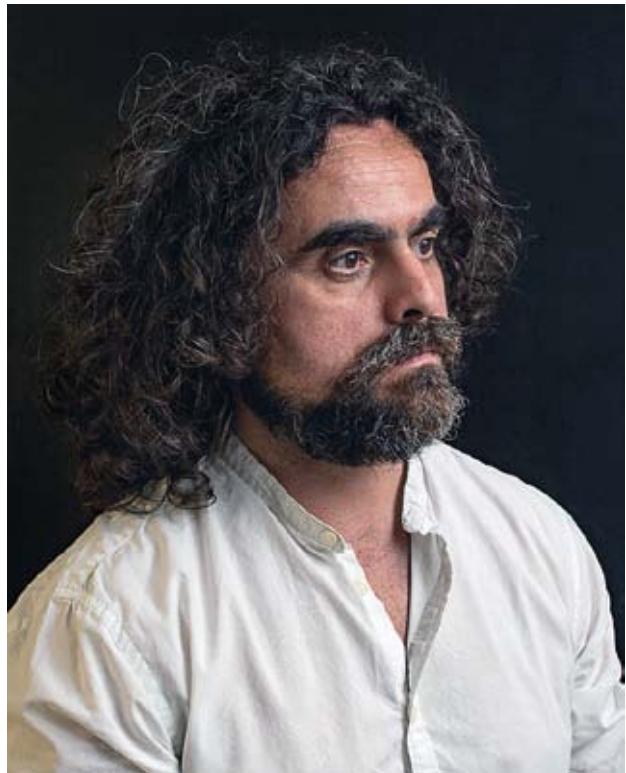
除了运送人员（和安置海马）以外，Inchcape 的下水船还携带物品、备件、气瓶，并容纳潜水公司在进行水下检查和船体清洁时使用的重型设备。

Inchcape 本身现在是世界领先的船舶代理提供商，并已着手进行雄心勃勃的旅程，以在未来五年内将其市场份额提高一倍。

由 Inchcape 提供信息。



# Doncho Donchev: #PERSONA\_SATYRICONA



[www.donchev.art](http://www.donchev.art)

## The Pencil

He's little and sensitive in a childlike way. He has a heart of graphite. He lives somewhere between light and darkness, on the cusp. He passes over from one side to the other. He's searching. He likes to play with rays of light and shadows. He likes the game of opposites. This is where form is born. In the collision of these two forces. He is inspired by it and pursues it passionately. The form that realizes it can exist in all possible ways. He contemplates it and sees it filled with meaning as so many different images become reflected upon its surface.

He wants to examine them. He wants to recreate them. But not what can be seen from the outside, but the others, the deep, the invisible. After his travails, he returns to that very cusp and begins to draw their destinies. He enters the darkness hastily and breathlessly. This force often tires him and fragments the shards of his graphite heart. Light creeps through like a cloud on the surface. It brings him fresh breath.

He learns to recognise the differences - madness, arousal, pain and joy. The line soars like a bird. He plunges into the deep density of the dark abyss, then rises to the light, a barely perceptible touch of supreme tenderness. Sometimes he throws himself into it with a passion, swirling and violently scratching. The sharpness tears through the space. The pencil strokes rain finely and abundantly watering the form. Vertical and horizontal columns emerge to hold the foundations. The cast shadows play their part, supporting, spreading, and at times disappearing. The semitones overflow, they flicker in the air, and bring a truce between the categorically opposed extremes. The reflections are projected with self-loving.

They look unrealistically distorted. Little by little the image acquires an essence, still separated by that cusp. It is in this atmosphere that the Personae-Satyriconae are born. Finally, their eyes can see. One eye remains immersed in the darkness and the other – illuminated by the light. All the while, he asks himself the question, whether he should be there, between the two?

Should he exist on the cusp of differences? When he finishes them, he shows them his creation. So that they know. So that they can be seen from within. Let everyone see them. Let everyone discuss and share them. He realizes that they need him. Yes, he is needed there. To create, to be always alert. To measure.

## #Ball

I reach out with my fully outstretched hand. The ball flies down towards me. It stings slightly. Just for a moment. There's no pain, but something's wrong. My right hand, the one I draw with. I look at my middle finger, is that the one? It looks different. It seems to be curling strangely in a somewhat mocking manner. I try to straighten and get in back in line with the others, but I don't seem to be able to. It's just stuck there grinning and pointing downwards. Why can't I straighten my middle finger? Yes, I need to see a doctor about that.



#terra #Pain #Virus



#Brexit  
#BorisJohnson  
#LondonEye



#EU #AngelaMerkel  
#Integration #Door  
#Entry #Exit

### #BlindFolded

At the hospital. A surgery. I can't see my hand, there's a barrier between it and me. The doctor on the other side of it is telling me amusing tales to distract me. Of course, it all comes down to your mindset. We have to be positive. I pretend that I'm enjoying myself, I even laugh. I want to contribute in my own way, however I can. The assisting nurse shares some spicy stories with the surgeon.

This time I keep my mouth shut. I hear the sound of a machine. Like the one that I use. That's comforting. So, he must be as skilled as I am. The moment I walked into his operating room, I took a look at his instruments and said to myself, 'He's not just any old doctor, I'm in good hands here.' I hope he can fix the middle finger on my right hand.



#Quarantine #Covid19  
#Billgates #Vaccine  
#CoronaVirus  
#CrownOfthorns

### #Wandering

I'm home. All bandaged up. I can feel the pain now. That throbbing sort of pain like someone's holding my hand in a pan of boiling water, and my head's constantly swelling and shrinking. Question after question comes into my mind in the same rhythm. What if I can't draw like I used to? What will I do? Well, I'll think of something. So I start thinking. Time passes. Nothing comes. I close my eyes and feel myself getting tense. The same thing again. A whole day passes by. It's obvious that my head's filled with nothing but drawing. It's now that I remember something – it's not all about wielding a pencil like a virtuoso. If a pencil is something you use to create with, then you need to be possessed by the thought, passion and soul of an artist. Well, that's something I have. I'll start using my left hand. Like a lot of others have done. Everything comes from the inside. I try my hardest. I surrender myself to my inner passion. Finally, I step back in order to admire the wonderful drawing from a distance. What? Did I do that? It looks like a smear left by a steam roller on a hot tarmac. It's not that it isn't art of a sort, but I just don't think it's mine. I don't have a choice. I'll have to fix my right hand just to be on the safe side.



## #Pencil

The doctor removes my bandage. I've got a splint that keeps my middle finger immobilized and raised. Like it needs to be. When I'm out driving my car, the people around me give me strange looks. Still, it's good to be careful. Not everyone knows about the surgery.

I'm back at my studio. I look at the pencil. The beginning of all beginnings. The creator. The mighty one. I pick it up with two fingers, and hold down a blank sheet with my middle finger. I begin. A light, loose line. Then another. The splint feels like a baby walker, I feel reassured and it prevents me from wandering off.

I continue. I'm actually starting to like it, and I even realize that it can be used like a compass. I like it. I'm learning new techniques. The first drawing's ready – BREXIT. Boris Johnson on the London Eye. He's spinning; he does love bicycles after all. As he spins it, the eye now looks towards Europe, now back at the Isle. I have my drawing published in Brussels. Not bad. I hope it helps them make their decisions. So I continue.

A few days pass and the number of drawings grows. I just get used to drawing with the splint, when I have to part with it. I take it off, but my finger remains straight.

The doctor tells what I need to do to get it moving. It won't budge anywhere. Now comes the next problem. How can I draw without the splint? Maybe I should just have kept it on, I'd got used to it and things were working out pretty well. I start attending physiotherapy, but I persist with the pencil. I'm pretty stubborn after all. I feel less secure without my baby-walker. I stumble. The line's all crooked and won't go where I want it to. I'm going to have to choose more crooked models. Day after day, the pile of drawings grows. My movements are getting smoother and more controlled. My confidence returns. Excellent. I feel as if I'm seeing my first love and starting to explore her from all angles.



#LeonardodaVinci  
#LaMadonna



#Life #Vita  
#FedericoFellini  
#LaDolceVita

## #PersonaConstruction

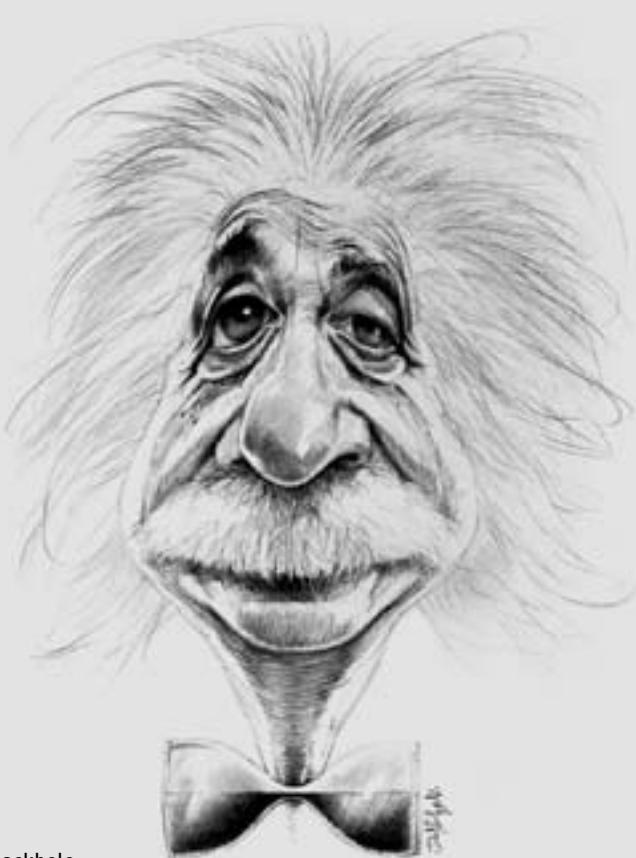
I turn my attention to something completely different for my drawings. Famous personae. What an infinite scale of dark and bright eyes! That's what I need. So, I might draw them in a funny and crooked way. I'm sorry, I'm in a critical situation after all. I haven't fully recovered. Lockdown's been imposed because of Corona. That's fine! That way I can draw in peace.

Not that anything's changed, but it's another thing, when everyone else feels uncomfortable. And so the personae pile up, until there's eventually a hundred and one of them. I stop. My hand is in a marvellous condition, and my finger is perfect. I wave it at the doctor from a distance, just to please him. I thank him. I knew how skill he was.

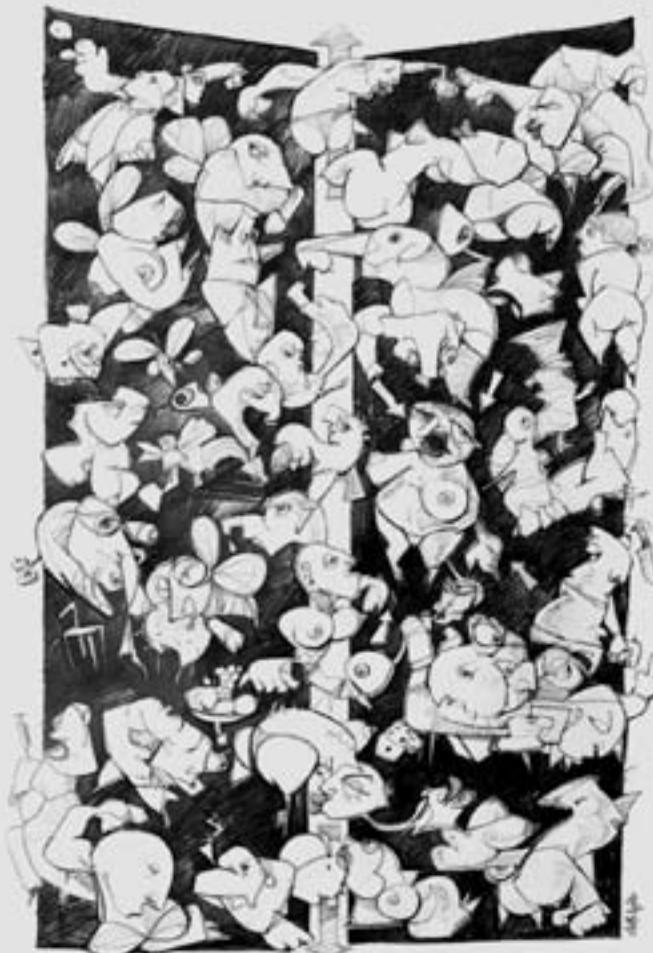
The question is now, how do I bring so many different characters together? I want consistency. The answer comes quickly. From those annoying labels that get stuck to everything – Hashtags! Yes, that's the mortar I'm going to use to bind the personae together so that they fit.

## #Victory

All done. Everything's arranged. The Personae of the Satyricon are all in their places watching me. Well, I actually feel a little awkward for using them for my recovery. I hope they understand. It hasn't been easy for me either. On the other hand, I say to myself, it was a good job I injured my hand; if it hadn't been for my finger, would I have bothered doing it at all?



#Blackhole  
#Einstein  
#Spacetime



#Lastjudgement #AfterLife

## ARTIST

DONCHO DONCHEV was born in 1974 in Gabrovo, Bulgaria. He is an artist of diverse talents, who is not satisfied with adhering to one particular style, but is in a state of constant and dynamic searching. Donchev likes to work with a variety of materials and techniques: he paints in front of an audience, he illustrates, paints, sculpts, and undertakes interactive projects.

In 2007, he illustrated a graphic novel entitled *Fatemate* and a book of poetry entitled *Reincarnation of the Satyr*, published in Istanbul with a text by Kerim Sakizli.

He has worked with the same author on a series of short stories for the *Heavy Metal* magazine (2011). Donchev painted on stage in the musical performance of *Nocturne in Blue*, and performed on various stages and cathedrals in Germany.

Some of his projects are thematic and inspired by science, such as *Particle Metamorphoses* and *Timeline of the Universe*, both presented at CERN in 2016 and 2018. *The Timeline of the Universe* is an audio-visual project presented as part of Art at CMS programme at CERN and has been shown in a number of locations around the world.

Another area, which Doncho Donchev likes to study, is connected to the wisdom and wealth of the ancient thought. His work *Logos-Mithos*, introduced in 2014, was exhibited in Bern and Zurich (Petra Lossen Fine Art) and, in 2015, at the Liechtenstein National Museum in Vaduz.

He has held a large number of exhibitions in Bulgaria and Europe. His satirical collection entitled *21st Century* (Sofia, Central Military Club, 2018) probably enjoyed the greatest public response.

Doncho Donchev participated at EXPO 2015 Milano with his work *Riflessioni* in front of the Corriere della Sera pavilion, and at EXPO 2017 in Astana, where he created a large-scale panel *Human Energy*. This was later to become the property of the World EXPO Museum in Shanghai.

These two events were organised by Armino Sciolli, curator and director of the Leonardo da Vinci Art Gallery in Locarno.

Doncho Donchev is frequently seen at the many events that form a part of the cultural programme in Rivellino, Locarno, as well as in the Canton of Ticino. Donchev began working in this part of Switzerland in 2015 with a programme of performances, exhibitions and participation at joint projects. In May 2019, to mark 500 years of Leonardo da Vinci's death, Doncho Donchev painted in front of an audience in Rivellino, recreating *Salvator Mundi* – one of the most interesting and most enigmatic paintings of all. This work, besides being one of the most valuable, is also highly controversial. The artist provokes the viewer, turning the image both ways around, thus creating a playing card. His performance was filmed and broadcast by the Swiss National Television (RSI). At the same time, as part of the Leonardo 500 exhibition he introduced a project, titled *Codex Metamorphoses*. This work is a part of a longer series by Donchev, interpreting the Metamorphoses of Ovid and the modernist Kafka.

In December 2019, during an exhibition at the Leonardo da Vinci Art Gallery, held in the honour of Da Vinci's work, Donchev performed a series of live portraits. Earlier live paintings by Donchev as part of cultural events in Rivellino and the Locarno Film Festival included portraits of Marco Solari, Peter Greenaway, Alain Berset, Dalia Grybauskaitė and others. ■

[www.donchev.art](http://www.donchev.art)



# Doncho Donchev: #人物\_SATYRICONA



[www.donchev.art](http://www.donchev.art)



## 铅笔

他小巧而敏锐，像孩子一样。他有石墨的心。他生活在光明与黑暗之间的某个地方。他从一侧越过另一侧。他在搜寻。他喜欢玩光与影的光线。他喜欢对立游戏。这就是形式的诞生。在这两种力量的碰撞中。他受到它的启发，并热情地追求它。实现它的形式可以以所有可能的方式存在。他对其进行了深思，并看到它充满了意义，因为许多不同的图像都在其表面上反射了出来。他想检查一下。他想重新创建它们。但是，不是从外部可以看到的东西，而是从深处看不见的其他东西。艰辛之后，他回到了风口浪尖，开始吸引他们的命运。他匆匆而喘不过气来。这种力经常使他感到疲倦，并使他的石墨心脏碎裂。光像表面上的云一样爬行。它带给他新鲜的呼吸。他学会识别差异——疯狂、唤醒、痛苦和喜悦。这条线像只鸟一样高飞。他跌入黑暗深渊的深处，然后升入光明，几乎看不到最高柔情。有时，他会充满激情，打着漩涡，猛烈地抓挠自己。锋利的眼泪在空间中流淌。铅笔笔触细雨细致，给模板充水。竖立和横立的圆柱出现以支撑基础。投射阴影起它们自己的作用，支撑，扩散，有时消失。半音溢出，它们在空中闪烁，并在绝对相反的极端之间产生休战。这些反射充满了自我爱戴。他们看起来不切实际地扭曲。图像一点一点地获得了本质，仍然被那个尖点隔开。Personae-Satyriconae 正是在这样的气氛中诞生的。最后，他们的眼睛可以看见。一只眼睛沉浸在黑暗中，另一只眼睛沉浸在光明中。一直以来，他问自己一个问题，他是否应该在两者之间？他应该存在于差异的风口浪尖上吗？完成后，他会向他们展示他的创造。让他们知道。这样就可以从内部看到它们。让所有人看到他们。让每个人讨论和分享。他意识到他们需要他。是的，在那里需要他。要创建，要时刻保持警惕。测量。

## #球

我伸出手来伸出手。球飞向我。有点刺痛。片刻。没有痛苦，但是出了点问题。我的右手，我用来画画的那只手。我看着中指，是那个吗？看起来不一样。它似乎以某种嘲笑的方式奇怪地卷曲。我尝试拉直并与其他人保持一致，但我似乎无法做到。它只是停留在那里咧着嘴笑，并指向下方。为什么我不能拉直中指？是的，我需要去看医生。

## #盲目折叠

在医院。手术。我看不到我的手，它和我之间有障碍。另一边的医生告诉我一些有趣的故事来分散我的注意力。当然，这一切都取决于你的心态。我们必须是积极的。我假装自己很开心，甚至笑了。我想以自己的方式做出贡献，但是我

#Energy #DalaiLama #Mandala #Universe



## # 铅笔



医生去除了我的绷带。我有一个夹板，可以保持中指不动和抬起。喜欢它需要。当我外出开车时，周围的人给我奇怪的表情。不过，还是要小心。并非所有人都知道这种手术。我回到我的工作室。我看着铅笔。所有开始的开始。创造者。强大的。我用两个手指捡起它，然后用中指按住空白纸。我开始。浅而松的线条。然后另一个。夹板感觉就像婴儿学步车，让我感到放心，并且防止我流浪。我继续。我实际上开始喜欢它，甚至意识到它可以像指南针一样使用。我喜欢。我正在学习新技术。第一张图纸已准备就绪——BREXIT。鲍里斯·约翰逊(Boris Johnson)在伦敦眼上。他在旋转；他毕竟爱自行车。当他旋转时，现在的目光转向欧洲，现在回到了马恩岛。我的图画在布鲁塞尔出版。不错。我希望它可以帮助他们做出决定。所以我继续。几天过去了，图纸数量也在增加。当我不得不分开时，我只是习惯用夹板作图。我将其取下，但手指保持笔直。医生告诉我需要做些什么才能使其移动。它不会在任何地方让步。现在是下一个问题。没有夹板怎么画？也许我应该一直坚持下去，我已经习惯了，而且一切进展顺利。我开始参加物理治疗，但我坚持用铅笔。毕竟我很固执。没有婴儿学步车，我的安全感就会降低。我跌跌撞撞，线路全都弯曲了，不会走到我想要的地方。我将不得不选择更多弯曲的模型。日复一日，图纸堆越来越大。我的动作越来越顺滑，也越来越有控制力。我的信心回来了。优秀的。我觉得好像看到了我的初恋，开始从各个角度探索她。

#PackOfCards #Joker #ElonMusk #Tesla

可以。助理护士与外科医生分享一些刺激性的故事。这次我闭上了嘴。我听到机器的声音。就像我用的那个。令人安慰。因此，他必须像我一样熟练。我走进他的手术室的那一刻，我看了看他的器械，对自己说：“他不仅是任何一位老医生，而且我在这里也很好。”我希望他能将中指固定在我的右手上。

## # 流浪

我回到家。全部包扎。我现在可以感到痛苦了。那种令人不安的痛苦，就像有人将我的手握在锅里的沸腾的水里，我的头不断肿胀和收缩。一个问题又一个问题地以同样的节奏出现在我的脑海中。如果我不能像以前那样画画怎么办？我该怎么办？好吧，我会考虑的。所以我开始思考。时间流逝。什么都没有。我闭上眼睛，感到自己变得紧张。同样的事情。一整天过去了。很明显，我的头上只有图画。现在，我想起了一些东西——不仅仅是挥舞着像专家一样的铅笔。如果你要用铅笔来创作，那么你就需要拥有艺术家的思想、激情和灵魂。好吧，这就是我所拥有的。我将开始用左手。像其他很多人一样。一切都来自内部。我尽力了。我向自己的内心投降。最后，我退后一步，从远处欣赏这幅美丽的图画。什么？是我做的吗？看起来像是蒸汽辊在热的停机坪上留下的污迹。不是说它不是某种艺术，而是我不认为这是我的。我别无选择，为了安全起见，我必须纠正我的右手。



#Молот #Hammer #Trump #GreatAgain



## 艺术家



#Republican #Democrat #Obama #Puppet

### #Persona建设

我将注意力转向与图纸完全不同的事物。著名人物。黑暗与明亮的眼睛真是无限的规模！这就是我所需要的。因此，我可能会以一种滑稽而歪曲的方式来绘制它们。抱歉，我现在处于危急状态。我还没有完全康复。锁定是由于眩晕所致。没关系！这样我才能和平共处。并没有改变任何其他事物，而是让其他人感到不舒服。因此，角色不断堆积，直到最终有一百零一人为止。我停下。我的手状况极好，手指很完美。我从远处向医生挥手，只是为了取悦他。谢谢他，我知道他有多熟练。

现在的问题是，如何将这么多不同的角色融合在一起？我想要一致性。答案很快到来。从那些烦人的标签贴到一切——标签！是的，这就是我将用砂浆将人物角色绑在一起以使其适合的砂浆。

### #胜利

全部完成。一切都安排好了。Satyricon的人物都在他们的地方看着我。好吧，实际上，使用它们进行恢复我有点尴尬。我希望他们能理解。对我来说，这也不容易。另一方面，我对自己说，我受伤了，这是一项很好的工作。如果不是我的手指，那我会烦吗？

DONCHO DONCHEV 于 1974 年出生于保加利亚加布罗沃。他是一位才华横溢的艺术家，他对坚持一种特定的风格并不满意，而是让状态不断变化。Donchev 喜欢使用各种材料和技术：他在观众面前绘画，他从事插图、绘画、雕刻的互动项目。

2007 年，他在伊斯坦布尔上映了 Kerim Sakizli 撰写的插图小说《命运》(Fatemate) 和一本诗歌集：《诗人的轮回》。

他曾与同一位作者合作撰写过《重金属》杂志 (2011 年) 的一系列短篇小说。Donchev 在蓝色夜曲的音乐表演舞台上作画，并在德国的各种舞台和大教堂上演出。

他的一些项目是主题性的，并且受到科学的启发，例如“粒子变形”和“宇宙时间线”，都在 2016 年和 2018 年在欧洲核子研究组织 (CERN) 上展出。宇宙时间线是视听项目，是 CMS 计划中艺术的一部分，欧洲核子研究组织 (CERN) 并已在全球许多地方放映。

Doncho Donchev 喜欢学习的另一个领域与古代思想的智慧和财富有关。他的作品 Logos-Mithos 于 2014 年推出，曾在伯尔尼和苏黎世 (Petra Lossen 美术) 和 2015 年在瓦杜兹的列支敦士登国家博物馆展出。

他在保加利亚和欧洲举办了许多展览。他的讽刺作品集《21 世纪》(索非亚，中央军事俱乐部，2018 年) 可能受到了公众的最大反响。

Doncho Donchev 带着他的作品 Riflessioni 在 Corriere della Sera 展馆前参加了 2015 年米兰世博会，并参加了在阿斯塔纳举行的 2017 年世博会，在那里他创建了一个大型的人类能量小组。后来成为上海世博会博物馆的财产。

这两场活动由洛迦诺的达芬奇美术馆的策展人兼馆长 Armino Sciolli 组织。

Doncho Donchev 在构成里维利诺、洛迦诺以及提契诺州文化计划一部分的许多活动中屡见不鲜。Donchev 于 2015 年开始在瑞士这一地区工作，提供表演、展览和参与联合项目的计划。为了纪念达芬奇去世 500 周年，2019 年 5 月，Doncho Donchev 在里维利诺 (Rivellino) 的观众面前作画，重新制作了救世主-蒙迪 (Salvator Mundi) ——这是所有绘画中最有趣和最神秘的一幅。这项工作除了是最有价值的工作之外，还引起了极大的争议。艺术家挑衅观看者，使图像双向旋转，从而创建了纸牌效应。他的表演由瑞士国家电视台 (RSI) 拍摄和播放。同时，作为列奥纳多 500 场展览的一部分，他介绍了一个名为法典变态的项目。该作品是 Donchev 较长系列作品的一部分，诠释了 Ovid 的多变和现代主义者 Kafka。

2019 年 12 月，在纪念达芬奇作品的莱昂纳多·达·芬奇美术馆举行的展览中，Donchev 展出了一系列现场肖像。作为在里维利诺和洛迦诺电影节文化活动的一部分，Donchev 的早期现场绘画包括马可·索拉里 (Marco Solari)，彼得·格林纳威 (Peter Greenaway)，阿兰·贝塞特 (Alain Berset)，达莉亚·格里鲍斯凯特 (Dalia Grybauskaitė) 等人的肖像。■



Ms. Chen is exploring the future  
of China's global economy  
and carrying out in-depth practice

**CEO Betty Chen**

## OVERSEAS SHARING COMMUNICATION CHINA

[www.oscc.ebizchina.net](http://www.oscc.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

China - Shanghai

Email: shanghai@ebizchina.net

China - Dalian

Email: dalian@ebizchina.net



# POESTATE 2021 -

## 25th International Festival of Poetry and Art

### Culture in a boat without oars

'Due to the global Covid-19 pandemic, 2020 will probably go down in history as annus horribilis (the most terrible year).' says Armida Demarta, founder and organiser of POESTATE international festival of poetry and art, emphasizing that the pandemic has not only crippled the world's development tendencies and the economy, but also turned on a huge grinder of social exclusion and inequality, crushing culture in between.

'And here we've noticed that not all of us are in the same boat – the boat of culture is the smallest of all and has no oars, while its passengers don't have a single lifebuoy.' Armida Demarta, founder of POESTATE international poetry event, which has been promoting the Swiss

canton of Ticino for a quarter of a century, shares her thoughts in Dantesian allegories, yet does not lose optimism even in the most difficult of times.

The difficulties have not taken down the festival of 2020 either even though the three-day event, taking place every June at Lugano City Hall had to be reorganised into an online event.

This decision was a success. The festival attracted more than 35 thousand viewers. Later, seeking to maintain a live personal contact, during the short break from the quarantine, it's smaller-scale events took place at several alternative locations.

### 2021 marks POESTATE's 25th anniversary

The festival, which took place in Lugano in 1997 for the first time, already has a rich history and a long list of participants and prize-winners, including both world-class poets and beginner artists, who took off to the heights of poetry from the POESTATE stage.

And not only poetry. This independent cultural project is multifaceted, multidisciplinary and multicultural, conjoining classics and avant-garde, science and poetry, dance and history, theatre and philosophy.

Should this synergy be also complemented by the political will and business power, this international art work could carry the name of Switzerland to the international arena, such as the EXPO event in Dubai.

As always, POESTATE 2021 will take place on 3-5 June.

Wherever and however it takes place, the festival programme will be announced on the official POESTATE website [www.poestate.ch](http://www.poestate.ch) and the official POESTATE Facebook page, which will be updated by the end of April.

POESTATE organisers can be contacted by e-mail: [info@poestate.ch](mailto:info@poestate.ch)





# POESTATE 2021 年——

## 第25届国际诗歌与艺术节

### 无桨船上的文化

由于全球 COVID-19 大流行, 2020年将成为最可怕和最糟糕的一年。POESTATE 国际诗歌和艺术节的创始人和组织者 Armida Demarta 说:“强调病毒大流行不仅伤害了世界经济的发展而且还开启了社会排斥和不平等的巨大矛盾, 损害了两者之间的相互关系。”

“在这里, 我们注意到并非所有人都在同一艘船上——文化船是所有船中最小的, 没有桨, 而乘客没有一个救生圈。” POESTATE 创始人 Armida Demarta 国际诗歌盛会一直促进瑞士提契诺州的发展, 已有 25 年的历史。她引用丹麦寓言表达了自己的看法, 但即使在最困难的时期, 也不会失去乐观。

尽管每年六月在卢加诺市政厅举行的为期三天的活动因疫情不得不重新组织为在线活动, 但 2020 年的诗歌节的困难并未减轻。

我们这个决定是成功的。该节日吸引了超过 35,000 名观众。之后, 为了保持现场与参与者的互动, 在做好防疫隔离的情况下, 我们在几个地点举办了规模较小的活动。

该音乐节于 1997 年首次在卢加诺举行, 已有悠久的历史, 并有众多参与者和获奖者, 其中包括从 POESTATE 走出来的世界级的诗人和初学者。

不仅是诗歌, 这个独立的文化项目是多方面的, 多学科和多元化的, 结合了古典与前卫, 科学与诗歌, 舞蹈与历史, 戏剧与哲学。

如果这种协同作用还可以通过政治意愿和商业模式加以补充, 那么这种国际诗歌艺术活动就可以将瑞士的名字带到国际舞台上, 例如迪拜的世博活动。

与往常一样, POESTATE 2021 将于 6 月 3-5 日举行。

无论何时何地, 节日活动计划都将在 POESTATE 官方网站 [www.poestate.ch](http://www.poestate.ch) 和 POESTATE 官方 Facebook 页面上宣布, 该页面将于 4 月底更新。

可以通过电子邮件与 POESTATE 组织者联系: [info@poestate.ch](mailto:info@poestate.ch)

[www.poestate.ch](http://www.poestate.ch)

# POESTATE 2021



25<sup>a</sup> edizione

3-4-5 giugno 2021

edizione speciale



## Annus Horribilis – Annus Mirabilis

Annus Horribilis (ужасный год) – так 2020-й характеризует гостья нашего журнала – основательница международного, проходящего в Швейцарии фестиваля поэзии и искусства POESTATE Армида Демарта, отмечая, что пандемия не только нарушила тенденции мирового развития, экономику, но и раскрутила огромные жернова социальной изоляции и неравенства, в которые попала и культура.

«И тут мы увидели, что все мы не находимся в одной лодке, что лодка культуры оказалась самой маленькой и без весел, а у плывущих на ней лодочников искусства нет ни одного спасательного круга», – такими аллегориями в стиле Данте говорит организатор фестиваля POESTATE, уже четверть века прославляющая международным поэтическим мероприятием швейцарский кантон Тичино.

Фразу, которую почти тремя десятилетиями ранее в Европе сделала широко популярной английская королева Елизавета II, в своей речи по случаю 40-летия царствования назвав 1992 год ужасным, повторил тогдашний генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Кофи Аннан, назвав ужасным 2004-й, а король Испании Хуан Карлос I – 2007-й.

В конце 2020-го эта фраза особенно популярна. Ее пишут на футболках, фотографиях Дональда Трампа, открытках, используют в своих высказываниях политики, обозреватели и священнослужители, и даже в поэзии – в 2020-м вышел сборник поэзии Джеббе Юри «Annus Horribilis».

Как полагают, фраза «annus horribilis» впервые публично была использована в 1891 году в теологическом англиканском издании для характеристики 1870 года, когда Первый Ватиканский собор Римско-католической церкви 18 июля 1870 г. провозгласил догмат о непогрешимости Папы в вопросах веры и морали. Хотя по сути этот догмат существовал и о нем велись острые споры еще в те времена, когда Данте Алигьери писал «Божественную комедию», изящными терцинами очень метко воспев «безгрешность» своих современников, совершенно иначе расцениваемую в девятых кругах Ада...

У автора «Божественной комедии» – гениального поэта, историка, философа и политика Данте Алигьери, 700-летие со дня смерти которого мир будет отмечать в 2021-м, было достаточно поводов, чтобы назвать многие годы своей жизни «annus horribilis», однако опыт и уроки тягостных лет ссылки и безропотного смирения он воплотил в бессмертную поэму, послужившую источником вдохновения для читателей и творцов нескольких прошедших и будущих столетий.

Во время Великой лондонской чумы 1665–1666 годов из-за закрытия Кембриджского университета Исаак Ньютон был вынужден вернуться в уединенное родное поместье и в этот период уединения сформулировал основные законы класси-

ческой физики. Здесь имел место и знаменитый факт «падающего яблока». Глядя на яблоню в саду, ученый ответил себе на вопрос, как действует Вселенная, т.е. открыл закон всемирного тяготения. Позднее ученый уверял, что это время вынужденной изоляции было самым интеллектуальным и плодотворным за всю его жизнь. Изумительное время.

После произошедшего в 1666 году Великого лондонского пожара, который уничтожил немалую часть исторического города, оставил без кровя тысячи людей и с которым вместе погасла и Великая лондонская чума, английский поэт Джон Драйден в 1667 году написал поэму из 304 четверостиший «Annus mirabilis» («Чудесный год»), утверждая, что Бог сотворил чудо и спас Англию.

Талантливый современный болгарский художник Дончо Дончев во время карантина в дни пандемии коронавируса создал и выпустил альбом рисунков «Persona\_Satyricona». Карандаш художника, словно скальпель хирурга, вскрывает и исследует внутренний мир известных личностей и показывает их без масок. В этом номере журнала мы представляем несколько работ художника и его эссе.

Пастор и директор Евангелической академии во Франкфурте Торстен Латцель говорит, что еще неизвестно, как со временем будут вспоминать 2020 год, однако у него есть надежда, что это будет и год урока, содействующий более устойчивой национальной и международной солидарности, усилию интеграции медицинских, научных исследований и здравоохранения в общемировую систему. Он надеется, что мы научимся изменять свои привычки в работе, потреблении и мобильности, что мы будем бороться с пандемией эгоизма, а финансовое бремя распределим таким образом, чтобы укрепить существование человечества на основе солидарности.

Такие установки провозглашают и организаторы всемирной выставки EXPO 2020, призывающие объединять умы и создавать лучшее будущее для всех.

«Застыла дата, но не время», – говорит генеральный комиссар павильона Литвы на всемирной выставке EXPO 2020 в Дубае Ромас Янкаускас. Он напоминает, что, несмотря на то, что из-за пандемии COVID-19 эта выставка отложена на год и пройдет с 1 октября 2021 года по 31 марта 2022 года, она по-прежнему будет называться EXPO 2020. И хотя время, словно инклюзив в янтаре, застыло в названии огромного международного мероприятия, но в жизни оно неумолимо бежит вперед и приносит новые вызовы. Стремясь объединить умы и создавать иное будущее, организаторы продолжают тесное сотрудничество с участниками и партнерами, теперь лучше чем когда бы то ни было понимая то, что для преодоления продиктованных временем вызовов нужны коллективные усилия.

Только таким образом мы сможем приблизиться к Annus Mirabilis – чудесному году. Надеемся, что он поступится в наше дверь.

Я желаю этого всем!

Искренне ваша –  
Зита Таллат-Кялпшайте,  
издатель журнала JŪRA MOPE SEA с 1999 г.



# Annus Horribilis – Annus Mirabilis

*Annus Horribilis* (siaubingi metai) – taip 2020-uosius apibūdina mūsų žurnalo viešnia – tarptautinio Šveicarijoje vykstančio poezijos ir meno festivalio įkūrėja Armida Demarta, pažymėdama, kad pandemija ne tik pažeidė pasaulio vystymosi tendencijas, ekonomiką, bet ir įsuko didžiules socialinės atskirties bei ne-lygybės girmas, tarp kurių atsidūrė ir kultūra.

„Ir čia pamatėme, kad mes visi nesame vienoje valtyje, kad kultūros vartis yra pati menkiausia ir be įrkly, o ja plaukiantys meno vartininkai neturi nė vieno gelbėjimosi rato“, – tokiomis dantiškomis alegorijomis kalba jau ketvirtį amžiaus tarptautiniu poezijos renginiu Šveicarijos Tičino kantoną garsinanti festivalio POESTATE organizatorė.

Frazę, kurią prieš beveik tris dešimtmečius Europoje išpopuliarino Anglijos karalienė Elizabet II kalboje, pasakytoje švenčiant 40-ąsias sosto valdymo metines, pavadinusi 1992 metus siaubingais, pakartojo 2004-uosius siaubingais pavadindamas tuometis Jungtinijų Tautų generalinis sekretorius Kofi Annan, o 2007-uosius – Ispanijos karalius Juan Carlos I.

2020-ųjų pabaigoje ši frazė ypač populiarė. Ji rašoma ant marškinelių, Trump'o nuotraukų, atvirukų, naudojama politikų, apžvalgininkų bei dvasininkų pasiskymuose ir netgi poeziuje – 2020 m. išleista Jebbeh Urey poezijos knyga „Annus Horribilis“.

Manoma, kad frazė „annus horribilis“ viešai pirmą kartą palydota 1891 m. teologiniame anglikonų leidinyje, apibūdinant 1870 metus, kuomet Romos katalikų bažnyčios Pirmasis Vatikano susirinkimas 1870 m. liepos 18 d. paskelbė Popiežiaus neklustumumo dogmą tikybos ir moralės klausimais. Nors iš esmės ši dogma egzistavo ir dėl jos aštriai buvo ginčijamasi dar tais laikais, kai Dantė Alighieri raše „Dieviškąją komediją“, grakčiomis tercinomis labai taikliai apdainuodamas savo amžininkų popiežių „neklustumamą“, gerokai kitaip vertinamą debynuiose Pragaro ratuose...

„Dieviškosios komedijos“ autorius – genialus poetas, istorikas, filosofas ir politikas Dantė Alighieri, kurio 700-ąsias mirties metines pasaulis minės 2021 m., turėjo pakankamai progų daugelį savo gyvenimo metų pavadinti „annus horribilis“, tačiau slegiančiu tremties ir rezignacijos metų patirtis bei pamokas jis sudėjo į nemirtingą poemą, tapusią įkvėpimo šaltiniu kelių praėjusių ir ateinančių šimtmečių skaitytojams bei kūrėjams.

Po 1665–1666 m. didžiojo Londono maro, uždarius Kembridžo universitetą, Izaokas Niutonas persikėlė į savo gimtajį nuošalų kaimelį ir šio atsiskyrimo laikotarpiu sukūrė esminius klasikinius fizikos pagrindus. Čia įvyko ir garsusis „krentančio obuolio“



faktas. Žiūrėdamas į obelį sode, mokslininkas atsakė sau į klausimą, kaip veikia Visata, t. y. atrado gravitacijos dėsnį. Vėliau mokslininkas teigė, kad šis priverstinės izoliacijos laikas buvo intelektualiausias ir vaisingiausias per visą jo gyvenimą. Nuostabus laikas.

Po 1666-aisiais įvykusio didžiojo Londono gaisro, kuris sunaikino nemažą dalį istorinio miesto, tūkstančius žmonių paliko be namų ir su kuriuo kartu užgeso ir didysis Londono maras, anglų poetas John Dryden 1667 m. parašė 304 ketureilių poemą „Annus mirabilis“ („Nuostabūs metai“), teigdamas, kad Dievas padarė stebuklą ir išgelbėjo Angliją.

Talentingesias šių dienų bulgarų menininkas Doncho Donchev koronaviruso pandemijos karantino metu sukūrė ir išleido piešinių albumą „Persona\_Satyricona“. Menininko pieštuvas lyg chirurgo skalpelis atveria ir tyrinėja žinomų asmenybių vidinį pasaulį ir parodo juos be kaukių. Šiame žurnalo numeryje mes pristatomėme keletą dailininko darbų ir jo esė.

Frankfurto evangelikų akademijos pastorius ir studijų vadovas Thorsten Latzel sako, jog dar nežinia, kaip ilgainiui bus prisimenami 2020 metai, tačiau jis turi vilčių, kad tai bus ir pamokų metai, skatinantys kurti tvaesnį nacionalinį ir tarptautinį solidarumą, intensyviau jungti medicininius, mokslinius tyrimus ir sveikatos priežiūrą atskirose šalyse į bendrą pasaulinę sistemą. Jis tikisi, kad išmoksime pakeisti savo darbo, vartojimo ir mobiliumo įpročius, kad kovosime su egoizmo pandemija, o finansinė naštą paskirstytume taip, kad sustiprėtų solidarumu grįstas žmonijos sambūvis.

Tokias nuostatas skelbia ir pasaulinės parodos EXPO 2020 organizatoriai, kviečiantys jungti protus ir kurti geresnę ateitį visiems.

„Sustingo data, bet ne laikas“, – sako Lietuvos paviljono pasaulinėje parodoje Dubajuje EXPO 2020 generalinis komisaras Romas Jankauskas. Jis primena, kad nepaisant to, jog dėl COVID-19 pandemijos ši paroda nukelta metams ir vyks nuo 2021 m. spalio 1 d. iki 2022 m. kovo 31 d., ji ir toliau vadinsis EXPO 2020. Ir nors laikas, tarsi inkliuzas gintare, sustingo didžiulio tarptautinio renginio pavadinime, bet gyvenime jis ne-numaldomai bėga į priekį ir skelbia naujus iššūkius. Siekdami sujungti protus bei kurti kitokią ateitį, organizatoriai ir toliau labai glaudžiai bendradarbiauja su dalyviais ir partneriais, dabar geriau nei bet kada anksčiau suprasdami tai, kad jveikti laiko padiktuočiams iššūkiams reikia kolektyvinių pastangų.

Tik tokiu būdu galime artėti prie *Annus Mirabilis* – nuostabių metų. Tikėkimės, kad jie pasibels į mūsų duris.

To visiems linkiu!

Nuoširdžiai Jūsų,  
Zita Tallat-Kelpšaitė,  
žurnalo JŪRA MOPE SEA leidėja nuo 1999 m.



# Коронавирус повысил спрос на автономные автомобили

ЮТИНАС ЛЮЙМА,

«EUROMONITOR»

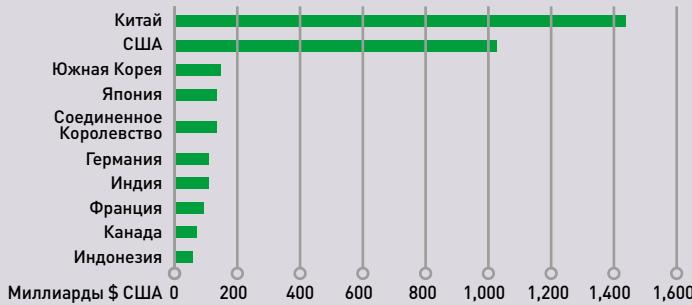


**Пандемия коронавируса (COVID-19) оказала значительное влияние на сектор мобильности – все больше путешественников предпочитают персональный транспорт из соображений здоровья. Кроме того, новые привычки, сконцентрированные на электронной коммерции, меняют панораму как розничной торговли, так и логистики. Эти факторы влияют на потребительский и деловой спрос на автономные транспортные средства (5-го уровня), хотя производителям автомобилей, сталкивающимся с финансовыми проблемами, справиться с таким спросом может оказаться нелегко.**

## Бум электронной коммерции вызывает спрос на автономные транспортные средства в логистике и доставке

С самого начала вспышки COVID-19 многие потребители из-за растущих проблем со здоровьем и применяемых карантинных ограничительных мер переключились на электронную коммерцию. Так, согласно прогнозам, розничные продажи через Интернет в Китае и США, двух крупнейших мировых рынках электронной коммерции, в 2020 году вырастут соответственно на 23 % и 18 %. Ожидается, что изменение потребительских предпочтений приведет к долгосрочным изменениям в розничной торговле. Согласно проведенному в апреле 2020 года компанией «Euromonitor International» опросу «Voice of the Industry COVID-19», 54 % респондентов указали, что они планируют постоянно увеличивать онлайн-расходы, а 28 % планируют навсегда сократить посещения физических магазинов.

## Крупнейшие рынки электронной коммерции в 2024 году



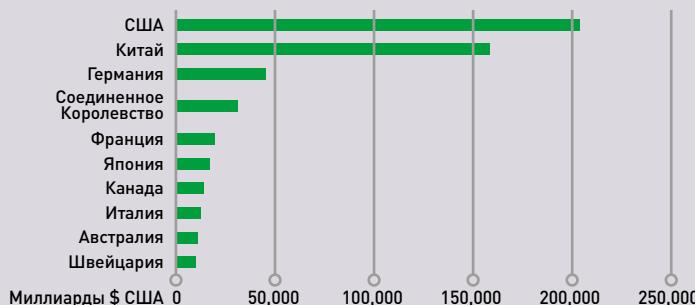
Источник: «Euromonitor International» по данным национальной статистики, торговым источникам.

Эти изменения будут стимулировать спрос на услуги логистики и доставки, и компаниям для удовлетворения этого спроса придется быстро наращивать свои производственные мощности. Автономный транспорт был бы привлекательным вариантом, поскольку он поможет повысить объемы сети доставки, снизить затраты и соблюдать меры социального дистанцирования.

В первом квартале 2020 года многие логистические компании начали использовать автономные транспортные средства 5-го уровня в своей деятельности на конкретных территориях. Например, компания автономной доставки «Nuro» получила разрешение на использование своих фургонов на дорогах общего пользования в Калифорнии, а «GM

Cruise» начала автономную доставку продуктов питания из банка продовольствия «Marin» в Сан-Франциско пожилым людям в этом районе. Более того, автономные транспортные средства постепенно становятся привлекательной и безопасной альтернативой для индустрии здравоохранения. Например, клиника «Mayo» во Флориде использует автономные автомобили для проведения тестов на COVID-19.

## Крупнейшие почтовые и курьерские службы в 2024 г.



Источник: «Euromonitor International» на основе национальной статистики.

Благодаря буму электронной коммерции ожидается рост инвестиций в стартапы автономного транспорта 5-го уровня в логистической отрасли. Такие инвестиции помогут расширить возможности для бизнеса и сократить затраты – например, автономные технологии могут сократить расходы на топливо примерно на 15 %. Более того, экономия логистических компаний может быть выгодна и конечному потребителю. По данным DHL, время, сэкономленное благодаря технологиям автономного транспорта, снижает транспортные расходы на километр примерно на 40%, и часть сэкономленных средств можно разделить с покупателями логистических услуг.

Автономные автомобили также помогут решить проблему старения населения в развитых странах. Средний возраст водителей грузового транспорта в развитых странах составляет около 50 лет, и многим компаниям сложно найти новых сотрудников; автономный транспорт может уменьшить нехватку водителей и повысить устойчивость сетей доставки.

## Полностью автономные автомобили становятся все более привлекательными для общества и правительства

В связи с растущим беспокойством по поводу здоровья и изменением привычек поездок на работу растет спрос на личные автомобили. Согласно данным опроса «Voice of the Industry», 13% респондентов указали, что планируют постоянно увеличивать использование автомобилей для поездок на работу.

Кроме того, COVID-19 повысил интерес к получению водительских прав и среди горожан молодого поколения. Так, автомобильная компания цифрового маркетинга «Hedges & Company» прогнозирует, что общее количество лицензированных водителей в США в 2020 году увеличится на три миллиона – до 230 миллионов. По данным анализа «Google Analytics», во второй половине 2020 года повысился интерес к экзаменам по вождению в США, Соединенном Королевстве, Германии, Японии и на других рынках, что указывает на потенциально растущий спрос на автомобили. Чаще всего новые водители живут в городах, и автономные транспортные средства могут быть привлекательной альтернативой для поездок на короткие расстояния. При поездке на пол-



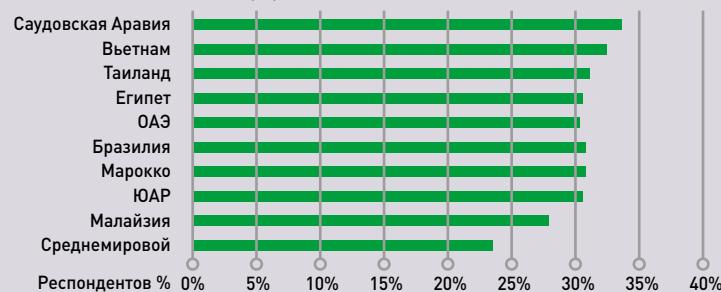
ностью автономном автомобиле нет необходимости искать место для парковки, он также может быть более удобным вариантом в часы пик.

Интерес к автономным транспортным средствам растет во всем мире – по данным опроса услуг мобильности, проведенного «Euromonitor» в феврале 2020 года, 23 % респондентов указали, что им было бы намного удобнее пользоваться полностью автономным автомобилем на основе обмена. 14 % опрошенных указали, что у них не было бы личного автомобиля, если бы у них был доступ к полностью автономному.

### Страны, в которых потребители наиболее комфортно

чувствуют себя на беспилотных автомобилях в 2020 г.

Я чувствовал себя комфортно в поездке на автономном автомобиле



Источник: опрос мобильности «Euromonitor International», 2020 г.

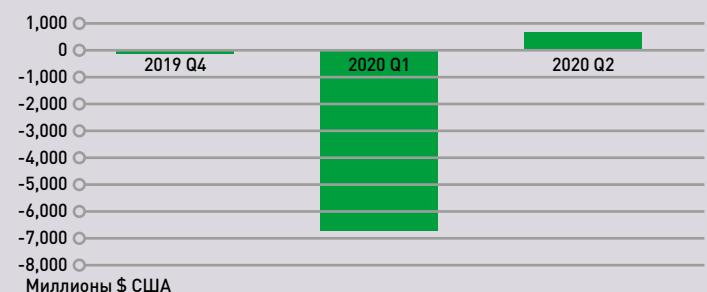
Правительства также стремятся ускорить развитие автономного транспорта, поскольку это считается одним из двигателей роста, который может стимулировать экономику после COVID-19. Например, город Турин в Италии стремится привлечь в город технологические стартапы. Правительство Южной Кореи также планирует ускорить разработку автономных транспортных средств и создать всю необходимую инфраструктуру к 2024 году.

### Сталкивающимся с проблемами производителям автомобилей может быть трудно удовлетворить спрос

Несмотря на растущий спрос на автономные транспортные средства, финансовые проблемы в автомобильной промышленности могут затруднить удовлетворение этого спроса, что может задержать запуск полностью автономных автомобилей.

В первой половине 2020 года десять ведущих производителей автомобилей сообщили о совокупном убытке в размере 6,1 млрд долларов США. Финансовые проблемы и проблемы с ликвидностью вынуждают компании урезать расходы на исследования и разработки, при этом программы автономных транспортных средств страдают в первую очередь. Так, «Ford» сообщил, что отложит разработку своей автономной программы на год; BMW и «Mercedes-Benz» приостановили свою совместную автономную программу, а «Waymo» (подразделение «Alphabet»), занимающееся технологиями автономного вождения) временно приостановило дорожные испытания.

### Совокупная прибыль 10 крупнейших производителей автомобилей за 4 квартал 2019 года – 2 квартал 2020 года



Источник: «Euromonitor International» на основании отчетов компаний.

Дорожные испытания и развитие инфраструктуры – основные столпы успешного старта автономных автомобилей. Финансовые проблемы

автомобильной промышленности, вероятно, задержат массовое производство полностью автономных транспортных средств еще на 2–3 года, т.е. до 2025-го вместо запланированных 2022–2023 гг. Однако стремительный скачок продаж электронной коммерции и соответствующий рост инвестиций, а также более активное участие логистических компаний могут помочь ускорить процесс и появление автономных коммерческих автомобилей. Инвестиционные инъекции от логистических компаний могут помочь производителям автомобилей улучшить денежные потоки и высвободить больше ресурсов для инвестирования в технологии будущего.

### Правовая неопределенность препятствует ускоренному развитию автономного транспорта в Литве

По сравнению с мировым контекстом Литва показывает средние результаты в развитии автономного транспорта. Основными опорами успешного старта автономных транспортных средств являются законодательная система и инфраструктура.

Что касается законодательной системы, то Литва еще в 2018 году приняла закон об автономных транспортных средствах, который позволяет тестировать автономные автомобили на дорогах Литвы. Закон аналогичен регламентам автономных транспортных средств, принятых в других европейских странах, однако в нем скрывается несколько юридических неясностей, таких как неопределенность, кто несет ответственность за безопасность автономных автомобилей [то есть водитель или производитель], и нечеткое определение самого автономного транспортного средства. Это препятствует более быстрому развитию сферы автономного транспорта. Кроме того, Литва, как и многие другие европейские страны, применяет гораздо более строгие правила по сравнению с законами штатов США. Многие штаты США более либерально смотрят на автономные транспортные средства, поэтому имеют конкурентное преимущество над европейскими странами.

Литва также отстает в сфере инфраструктуры. Ожидаемое развитие сети 5G поможет усовершенствовать цифровую инфраструктуру и ускорить развитие технологий автономных автомобилей, поскольку сеть 5G абсолютно необходима для коммуникации таких транспортных средств. Однако проблемы с дорожной инфраструктурой остаются открытыми и продолжают препятствовать более быстрому появлению автономных транспортных средств в Литве. Для изменения ситуации необходимо улучшить качество дорог, вертикальной и горизонтальной дорожной разметки, а также разработать места аварийных остановок на случай поломки автономных автомобилей.

### Уровни автономии

По степени автономности автомобили делятся на шесть уровней. Первый – это просто «Level 0», на котором находится большинство встречающихся на улице автомобилей. Это модели, в которых электронные системы оказывают на управление автомобилем незначительное влияние, однако контроль за ним остается за водителем.

В автомобиле уровня «Level 1» («hands on») электронные системы разделяют часть управления с водителем. Примерами этого могут быть автоматическая парковка, автоматический круиз-контроль, автономное торможение.

Автомобиль «Level 2» («hands off») может перенимать управление педалями и рулевым колесом одновременно. Однако водитель не может расслабляться и должен быть готов взять на себя управление в любой момент.

В автомобиле с системами «Level 3» («eyes off») водитель может отвести взгляд от дороги. Автомобиль будет самостоятельно реагировать на многие повседневные ситуации, но водитель должен быть готов перехватить управление в любой момент. Автомобиль с таким типом системы будет просить водителя взять на себя кратковременное управление каждую минуту или в другое установленное время.

Функциональность «Level 4» («mind off») аналогична третьему уровню, однако здесь водитель может заснуть или покинуть свое место. Важно, чтобы дорога, по которой движется автономный автомобиль, была правильно размечена, а в случае необходимости съехать на участок с плохой разметкой автомобиль должен сам безопасно остановиться на обочине, пока водитель не перехватит управление.

На уровне «Level 5» («wheel optional») вмешательство водителя не требуется. Это самоходный автомобиль, который движется без водителя. ■



# Koronavirusas padidino autonominių transporto priemonių poreikį

JUSTINAS LIUIMA,  
EUROMONITOR



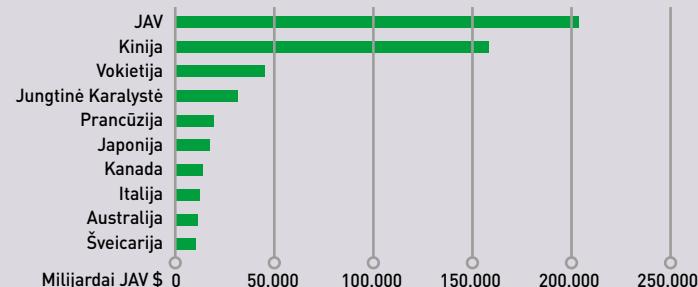
**Koronaviruso (COVID-19) pandemija paliko ryškią žymę mobilumo sektoriuje – vis daugiau keliautojų sveikatos sumetimais renkasi asmeninį transportą. Be to, nauji ir j elektroninę prekybą sukoncentruoti įpročiai keičia tiek mažmeninės prekybos, tiek logistikos panoramą. Šie veiksnių turi įtakos vartotojų bei verslo autonominiui (5-ojo lygio) transporto poreikiui, nors su finansinėmis problemomis susiduriantiems automobilių gamintojams susitvarkyti su tokiu poreikiu gali būti sunku.**

## Elektroninės prekybos bumas kelia autonominiu logistikos ir išvežojimų transporto paklausą

Nuo pat COVID-19 protrūkio pradžios daugelis vartotojų dėl kylančių sveikatos problemų ir taikomų karantino apribojimų émė rinktis elektroninę prekybą. Manoma, kad didžiausiose elektroninės prekybos rinkose pasaulyje – Kinijoje ir JAV – internetinės mažmeninės prekybos apimtys 2020 m. augs atitinkamai 23 % ir 18 %. Taip pat manoma, kad ilgalaikės įtakos mažmeninės prekybos aplinkoje turės ir besikeičiantys vartotojų poreikiai. 2020 m. balandžio mėnesį „Euromonitor International“ vykdotos „Voice of the Industry COVID-19“ apklausos duomenimis, 54 % respondentų nurodė planuojantys visam laikui padidinti savo pirkimų internetu apimtis, o 28 % – visam laikui sumažinti lankymąsi parduotuvėse.

gonus viešuosiuose Kalifornijos keliuose, o „GM Cruise“ autonominiu transportu pristato maisto produktus iš San Francisko „Marin“ maisto banko šioje vietovėje gyvenantiems seniorams. Be to, autonominių transporto priemonės pamažu tampa patraukliai ir saugia alternatyva sveikatos priežiūros pramonei. Pavyzdžiu, Floridos „Mayo“ klinika naudojasi autonominiais automobiliais COVID-19 mēginių pristatymui.

### Didžiausios pašto ir kurjerų tarnybos 2024 m.



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką.

Dėl elektroninės prekybos šuolio tikimasi investicijų į 5-ojo lygio autonominių transporto startuolių logistikos srityje spartėjimo. Tokios investicijos padės padidinti veiklos galimybes bei apkarpinti išlaidas – pavyzdžiu, autonominių transporto technologijos gali padėti sumažinti išlaidas kurui apie 15 %. Be to, logistikos įmonių taupymas gali būti naudingas ir galutiniam vartotojui. DHL duomenimis, autonominių transporto technologijų suraupytais laikas mažina transporto kainas apie 40 % vienam kilometrui ir dalimi suraupyta lėšų gali būti dalinamas su logistikos paslaugu pirkėjais.

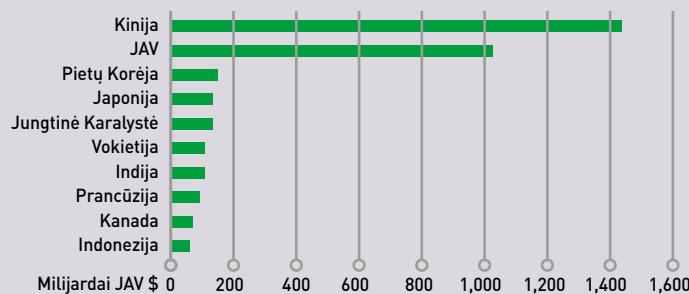
Autonominiai automobiliai taip pat padės spręsti išsvyčiusių šalių senstančios populiacijos problemą. Vidutinis vilkikų vairuotojų amžius išsvyčiusiose šalyse yra apie 50 metų, daug įmonių varsta ieškodami naujų darbuotojų; autonominių transporto galėtų sumažinti vairuotojų trūkumo problemą ir padidinti pristatymo tinklų atsparumą.

### Visiškai autonominis transportas tampa vis patrauklesniu visuomenei ir vyriausybėms

Dėl augančio susirūpinimo sveikata bei besikeičiančių keliavimo įpročių auga ir privačių asmeninių automobilių poreikis. „Voice of the Industry“ apklausos duomenimis, 13 % respondentų nurodė planuojantys visam laikui padidinti automobilio naudojimą savo keliavimo reikmėms.

Be to, COVID-19 paspartino vairuotojo pažymėjimo poreikį jaunesnių miesto gyventojų gretose. Pavyzdžiu, automobilių skaitmeninės rinkodaros įmonė „Hedges & Company“ numato, kad bendras skaičius turinčiųjų vairuotojų pažymėjimą JAV 2020 m. išaugus trimis milijonais – iki 230 mln. „Google Analytics“ analizės duomenimis, antrojoje 2020 m. pusėje išaugęsusidomėjimas vairavimo egzaminais JAV, JK, Vokietijoje, Japonijoje ir kitose rinkose parodo potencialiai augantį automobilių poreikį. Dažniausiai naujieji vairuotojai gyvena miestuose, o autonominiai automobiliai galėtų tapti patraukliai trumpų kelionių alternatyva. Keliau-

### Didžiausios 2024 m. elektroninės prekybos rinkos



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal nacionalinę statistiką, prekybos šaltinius.

Šie pokyčiai padidins logistikos bei pristatymo paslaugų poreikį, o įmonės, norėdamos patenkinti poreikį, privalės greitai padidinti veiklos apimtis. Autonominių transportas būtų patrauklus variantas, nes taip didinamos pristatymo tinklo apimtys, mažinamos išlaidos ir laikomasi socialinio atsiribojimo priemonių.

Pirmajį 2020 m. ketvirtį daug logistikos įmonių pradėjo naudotis autonominiu (5-ojo lygio) transportu tam tikrose vietovėse. Pavyzdžiu, autonominių pristatymo įmonė „Nuro“ gavo leidimą naudoti savo fur-

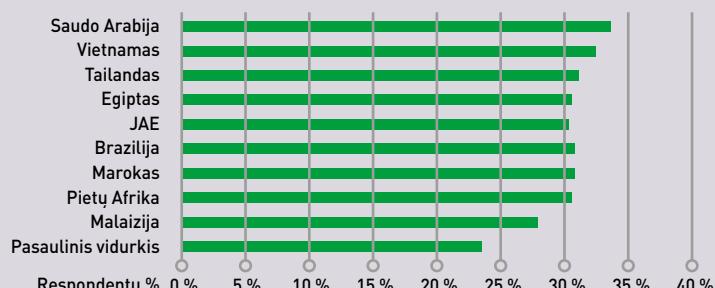


jant visiškai autonominiu automobiliu neberekia galvoti, kur jį pasistatyti, jis taip pat galėtų būti patogus sprendimas pikto valandų metu.

Susidomėjimas autonominiu automobiliumi auga visame pasaulyje – 2020 m. vasario mėnesį „Euromonitor“ atliktos mobilumo pasaulygų apklausos duomenimis, 23 % respondentų nurodė, kad jiems būtų daug patogiau dalinimosi principu naudotis visiškai autonominiu automobiliu. 14 % taip pat nurodė, kad turėdami prieigą prie visiškai autonominiu automobilio, asmeninio automobilio neturėtų.

### Šalys, kuriose vartotojai patogiausiai jaučiasi važiuodami autonominiu automobiliu 2020 m.

Važiuodamas autonominiu automobiliu jausčiausi patogiai



Šaltinis: „Euromonitor International“ 2020 m. mobilumo apklausa.

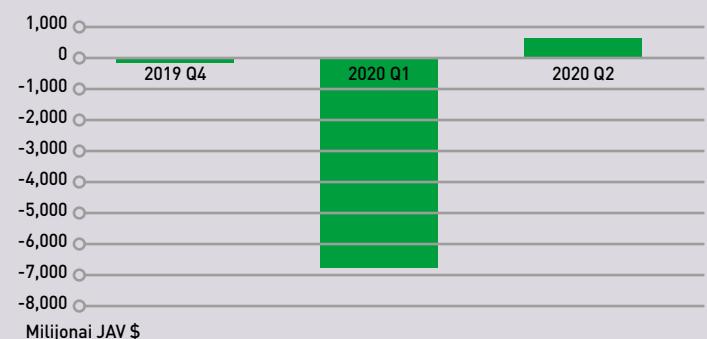
Vyriausybės taip pat nekantrauja paspartinti autonominiu transporto plėtrą, kadangi tai laikoma vienu iš augimo variklių, kurie padėtu ekonomikai po COVID-19. Pavyzdžiu, Italijos Turino miestas siekia pritraukti į miestą technologinius startuolius. Pietų Korėjos vyriausybė planuoja spartinti autonominiu transporto plėtrą iki 2024 m. sukurti visą reikalingą infrastruktūrą.

### Su problemomis susiduriantiems automobilių gamintojams gali būti sunku susitvarkyti su paklausa

Nepaisant didėjančios autonominiu transporto paklausos, dėl finansinių automobilių pramonės sunkumų ją išpildyti gali būti sunku, todėl visiškai autonomiškų automobilių išriedėjimo į gatves diena gali nusikelti.

Pirmajį 2020 m. pusmetį dešimt pirmaujančių automobilių gamintojų pranešė apie bendrus 6,1 mlrd. JAV dolerių nuostolius. Finansinės ir likvidumo problemas verčia įmones karptyti tyrimų bei plėtros finansavimą ir autonominiu transporto programos nukenčia pirmiausiai. Pavyzdžiu, „Ford“ pranešė metams atidedantys autonominių automobilių programą; BMW ir „Mercedes-Benz“ savo bendrą autonominiu transporto programą pristabdė, o „Waymo“ („Alphabet“ prilausanti autonominių vairavimo technologijų plėtros įmonė) laikinai sustabdė bandymus keliuose.

### Bendras 10 didžiausių automobilių gamintojų pelnas nuo 2019 m. ketvirtojo ketvirčio iki 2020 m. antrojo ketvirčio



Šaltinis: „Euromonitor International“ pagal įmonių ataskaitas.

Bandymai keliuose ir infrastruktūros plėtra – pagrindiniai sėkmingsi autonominių automobilių starto ramsčiai. Finansinės automobilių pramonės problemas greičiausiai atitolins visiškai autonomiškų transporto priemonių masinę gamybą 2–3 metams, t. y. ne iki planuotų 2022–2023 m., o iki 2025 m. Tačiau elektroninės prekybos sprogimas ir atitinkamas investicijų srautas bei aktyvesnis logistikos įmonių įsitraukimas galėtų paspartinti procesą ir pagreitinti autonominiu komerciniu transportu pasiodymą. Logistikos įmonių investicinės injekcijos galėtų padėti automobilių gamintojams pagerinti pinigų srautus bei skirti daugiau resursų investicijoms į ateities technologijas.

### Teisinė nežinomybė stabdo autonominiu transporto plėtrą Lietuvoje

Palyginti su pasaulyniu kontekstu, Lietuvos rezultatai autonominiu transporto plėtroje yra vidutiniai. Pagrindiniai sėkmingsi autonominiu transporto starto ramsčiai yra teisinė sistema ir infrastruktūra.

Lietuva dar 2018 m. yra priėmusi autonominiu transporto įstatymą, kuriuo leidžiami autonominių automobilių bandymai šalies keliuose. Šis įstatymas yra panašus į kitose Europos šalyse priimtus autonominiu transporto reglamentus, tačiau tame slypi keletas teisinių neaiškumų, pavyzdžiu, kas yra atsakingas už autonominiu automobilio saugumą (vairuotojas ar gamintojas), neaiškus pačios autonominių transporto priemonės apibrėžimas. Tai trukdo spartesniam autonominiu transporto srities vystymuisi. Be to, Lietuva ir daugelis kitų Europos šalių taiko daug griežtesnius reikalavimus nei JAV valstijų įstatymai. Daugelis JAV valstijų į autonomines transporto priemones žiūri daug liberaliau, todėl jaučiamas konkurencinis pranašumas prieš Europos šalis.

Lietuva velkasi iš paskos ir infrastruktūros srityje. Laukiama 5G tinklo plėtra padėtų patobulinti skaitmeninę infrastruktūrą bei pagreitinti autonominių automobilių plėtros technologijas, nes 5G yra absolūciai būtinė tokijų transporto priemonių komunikacijai. Tačiau kelių infrastruktūros klausimai lieka atviri ir toliau trukdo greitesniams autonominių automobilių pasiodymui Lietuvoje. Norint pakeisti šią situaciją, būtina tobulinti kelių kokybę, vertikalujį bei horizontalų kelių žymėjimą, taip pat avarinio sostojimo vietų sugedusiems autonominiams automobiliams plėtrą.

### Autonomijos lygiai

Automobiliai pagal autonomines savybes yra skirstomi į šešis lygius, tačiau pirmasis yra tiesiog „Level 0“ – jis atitinka daugelis gatvėje su tinkamų automobilių. Tai yra tokie modeliai, kuriuose esančios elektroninės sistemos daro nežymią įtaką automobilio valdymui, tačiau jo kontrolė priklauso vairuotojui.

„Level 1“ („hands on“) lygio automobiliuje elektroninės sistemos dažnai valdymu su vairuotoju. Tokių sistemų pavyzdžiai galėtų būti automatinis automobilio pastatymas į vietą, automatinė kruizo kontrolė, autonominis stabdymas.

„Level 2“ („hands off“) automobilis gali perimti tiek pedalų, tiek vairo valdymą vienu metu. Tačiau vairuotojas negali atsipalauduoti ir turi būti pasiruošęs bet kada perimti valdymą.

„Level 3“ („eyes off“) sistemas turinčiamie automobiliuje vairuotojas gali nukreipti žvilgsnį nuo kelio. Automobilis pats sureaguotų į daugelį kasdienių situacijų, tačiau vairuotojas turi būti pasiruošęs bet kada perimti valdymą. Tokias sistemas turintis automobilis kas minutę ar kitaustatytą laiko tarpo paprašo vairuotojo trumpam perimti valdymą.

„Level 4“ („mind off“) funkcionalumas tokis pat, kaip ir trečio lygio, tačiau čia vairuotojas gali užmigti ar palikti savo vietą. Svarbu, kad keliuose juda autonominius automobilis, būtų tinkamai pažymėtas, o prireikus nuvažiuoti į prastai pažymėtą atkarą automobilis pats sau-giai sustotų šalikelėje, kol vairuotojas perims valdymą.

„Level 5“ („wheel optional“) lygyje joks vairuotojo įsikišimas nėra būtinės. Tai savaeigis automobilis, judantis be vairuotojo.



# ЗАСТЫВШАЯ ДАТА, НО НЕ ВРЕМЯ

РОМАС ЯНКАУСКАС,

заведующий EXPO отделом Министерства окружающей среды ЛР,  
генеральный комиссар павильона Литвы на всемирной выставке EXPO 2020

Заканчивается год, вписанный в название столь долгожданной всемирной выставки в Дубае, которая уже должна была длиться не первый месяц, но так и не началась. Несмотря на то, что из-за пандемии COVID-19 эта выставка отложена на год и пройдет с 1 октября 2021 года по 31 марта 2022 года, она по-прежнему будет называться «EXPO 2020». И хотя время словно застыло в названии огромного международного мероприятия, но в жизни оно неумолимо бежит вперед и приносит новые вызовы.





Организаторы выставки, долгие годы ожидавшие возможности провести первую выставку EXPO в этом регионе, даже после начала пандемии невиданных доныне масштабов не сидели сложа руки. В течение последних девяти месяцев они профессионально реагировали на постоянно меняющуюся ситуацию. На выставочной стройке работы не останавливались ни на день, кроме нескольких ночей, когда здесь проводилась тотальная дезинфекция территории. Для заботы о здоровье строителей была создана рабочая группа, изолированы люди, относящиеся к группе риска по возрасту, на месте строительства был учрежден центр массового тестирования, постоянно действовала линия помощи по вопросам COVID-19. Таким образом, к приему гостей со всего мира Дубай уже готов – проложены новые дороги и линия метрополитена, соединяющая центр города с территорией выставки, отдаленной от него примерно на 30 километров, построен жилой квартал для участников выставки (городок EXPO), завершено возведение огромного выставочного комплекса и основных тематических павильонов всемирной выставки.

Больше половины всего персонала, координирующего работы на будущей выставке, уже снова работают не дистанционно, а в оборудованном возле самой выставки офисе. Ежемесчно на неудаленную работу должны возвращаться все больше сотрудников администрации, пока, наконец, вся команда EXPO будет готова первого октября 2021 года встретить первых посетителей выставки. Уже с середины января до самого конца апреля приглашенной публике и общественности EXPO, разумеется, не создавая препятствий для продолжающегося вокруг строительства павильонов других государств, будут показаны уже завершенные тематические павильоны «Terra» (павильон устойчивого развития), «Alif» (павильон мобильности, названный именем его талисмана, помогающего человеку добраться куда угодно – от недр Земли до дальних уголков космоса) и «MissionPossible» (павильон возможностей). Заключительные пробные посещения всей выставки запланированы на 1, 4 и 24 сентября 2021 года.

Для команды EXPO, заботящейся в первую очередь об обеспечении безопасного и удобного опыта для всех, очень важно и то, чтобы посетителей во время выставки было как можно

больше (всего планируется 25 млн посещений), поэтому одна за другой проводятся рекламные кампании с приглашением на них мировых знаменитостей. Совсем недавно организаторам удалось дозваться суперзвезды Болливуда Амитабха Баччана, кстати, сыгравшего и главного героя в голливудском фильме «Великий Гэтсби» – отличная приманка не только для южноазиатского рынка, но и для всех.

Стремясь объединить умы и создать уже иное будущее, организаторы продолжают тесное сотрудничество с участниками и партнерами, теперь лучше чем когда бы то ни было понимая то, что самим в одиночку по отдельности справиться с продиктованными временем коллективными вызовами никак не удастся. Основными партнерами, разумеется, являются участники выставки. Свои павильоны уже достроили Финляндия, Саудовская Аравия, Филиппины, США, быстрыми темпами близятся к завершению Япония, Франция, Италия, Германия и другие страны. Отделку павильонов и оборудование экспозиции большинство участников оставляют уже на следующий год.

## Строительство павильона Литвы также завершено

В первую очередь был завершен монтаж доставленной из Литвы деревянной фасадной конструкции (изготовитель – компания «Jūrės medis») с украшающими ее ставнями, декорированными стилизованными орнаментами (Литва – государство, открывающее себя миру). Чуть позже оборудована и современная солнечная электростанция, батареи которой изготовлены на одном из самых прогрессивных предприятий этой отрасли в Северной и Центральной Европе – в вильнюсской компании «SoliTek». Территорию павильона позднее пополнят специально изготовленные декоративные элементы – интерактивная уличная мебель, которую поставит литовская компания «Girios medis».

Уже утверждена внутренняя экспозиция павильона Литвы, производство которой также уже начато. На основании победившего в конкурсе проекта «Кинетическое древо инноваций» ▶



ее реализует известная в Литве выставочная компания «Mart Pro», а прозрачные стеклянные экраны с содержимым устроителям экспозиции будет поставлять также литовская компания «Tikras vaizdas». «Горки» пандемии несколько приостановили отбор оператора национальной кухни, которая будет действовать в павильоне, и торговли литовскими изделиями, но некоторые акценты уже выявляются – и гиды павильона, и персонал, который будет торговать в нем или оказывать услуги общепита, будут наряжен в костюмы, создаваемые модельером компании «Mados studija LT» Йолантой Римкуте, украшать павильон будут графические акценты, созданные дизайнером из Каунаса Ауримасом Швядасом, и авторские работы уникального художника по стеклу из Панявежиса Ремигилюс Крюкаса.

## Календарь мероприятий заполняется

Содержание всемирной выставки – не только сумма множества экспозиций, неважно, статические они или кинетические, но обычно в течение всего полугода по сути не меняющиеся, – но и тысячи или даже десятки тысяч самых разных деловых и развлекательных мероприятий. Часть их предусмотрена и в многофункциональном пространстве павильона Литвы, конференционное оборудование для которого поставит литовская компания «Konferenta», а мебель, как и для всех остальных пространств павильона, кроме самой экспозиции, уже начало изготавливать предприятие «Narbutas Lietuva». Организуемые устроителями выставки научно-практические конференции на самые разные темы, начиная с космоса и кончая климатом, биологическим разнообразием и толерантностью, в течение уже нескольких последних месяцев проходят в виртуальном пространстве, таким образом закладывая прочные основы для предстоящих в ходе выставки мероприятий вживую. Ну, а самые важные и наиболее



запоминающиеся на всемирных выставках мероприятия, кроме их открытия и закрытия, разумеется, это национальные дни государств. Национальный день Литвы по вновь утвержденному календарю пройдет 22 октября 2021 г. Так уж совпало, что сразу за ним (23 и 24 октября) на всемирной выставке состоятся дни Европейского союза и Организации Объединенных Наций, а это еще один хороший повод для нас представить Литву как открытое для всего мира и активное на международной арене государство Европы.

## Передвигается график будущих выставок EXPO

И под конец – несколько новостей с Генеральной ассамблеи Международного бюро выставок, прошедшей 1 декабря (сама ассамблея, разумеется, проходила дистанционным путем). Сначала грустные – к сожалению, запланированная между двумя всемирными выставками (в Дубае и Осаке) международная выставка «Expo 2023» в Буэнос-Айресе (Аргентина) из-за возникших в стране экономических трудностей отменена. Жаль, поскольку едва была утверждена кандидатура Аргентины, она уже сразу вызвала немало сомнений – хотя в голосовании она легко одержала верх над неподготовленными к этому США, но от стремившейся к победе с большим энтузиазмом Польши тогда она оторвалась всего на несколько голосов. В случае победы наши соседи, скорее всего, не выпустили бы ее из рук с такой легкостью. Позже, правда, Польша было предложено устроить в Лодзи хортикультурную выставку «Expo 2024» (хортикультурные выставки в мире проводятся раз в два-три года и по своей организации очень похожи на международные EXPO). Увы, и эта возможность от Польши отдалась еще как минимум до 2029-го, поскольку после передвижения выставки в Дубае на год была отложена и хортикультурная выставка EXPO, намеченная на 2021–2022 гг. в Дохе (Саудовская Аравия). Теперь она, чтобы не дублироваться с всемирной выставкой в ОАЕ, которая будет проходить в 2021–2022 гг., перенесена на 2023–2024 гг., а 2027 год уже обещан Иокогаме (Япония). Хорошая новость состоит в том, что на уже упомянутой ассамблее после официальной регистрации всемирной выставки EXPO 2025 в Осаке, уже пару дней спустя правительство Японии разослало официальные приглашения по всему миру и настоятельно призывало государства определиться насчет своего участия еще до начала EXPO 2020, т. е. до будущей осени. Уже выясняется, кто захочет пригласить на всемирную выставку через десять лет – во время той же Генеральной ассамблеи о стремлении к победе на будущих выборах EXPO 2030 заявили Россия (Москва) и Южная Корея (Пусан). ■



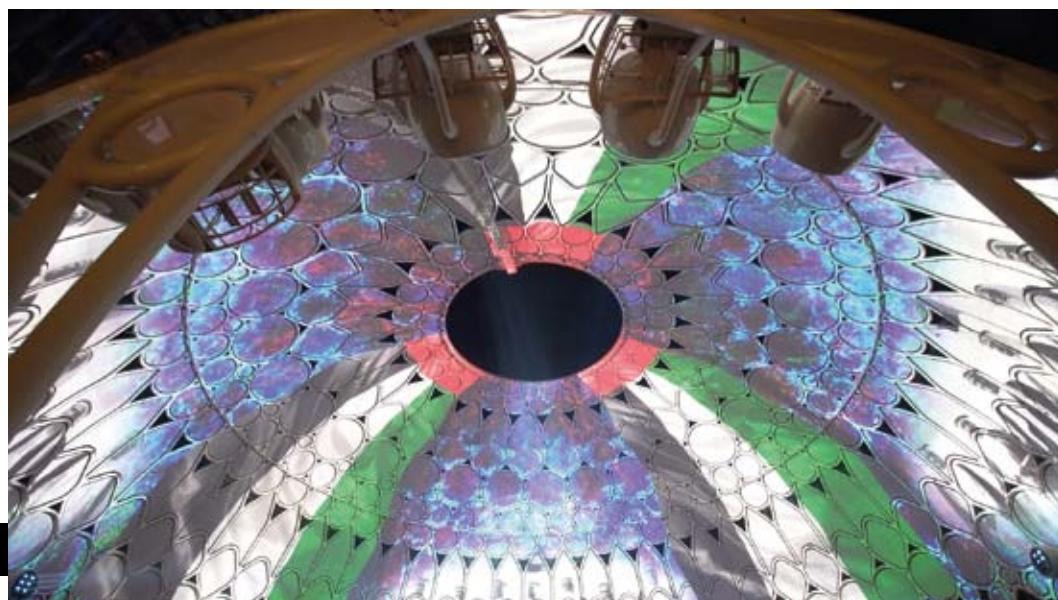


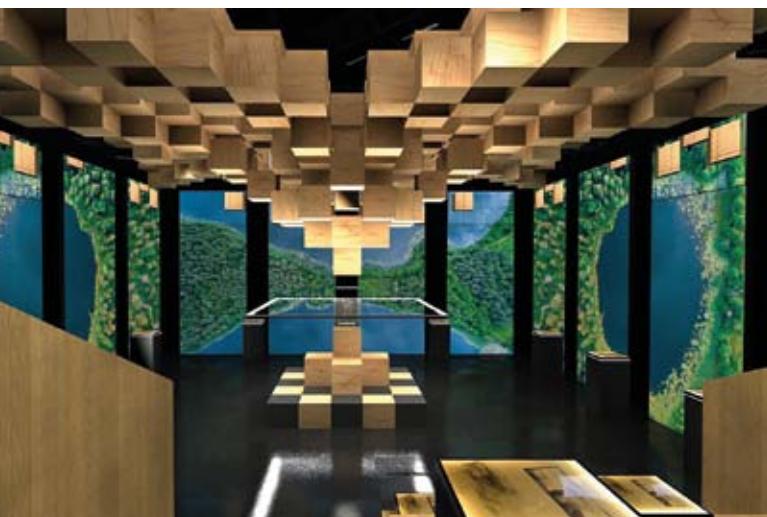
# SUSTINGUSI DATA, BET NE LAIKAS

ROMAS JANKAUSKAS

Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos EXPO skyriaus vedėjas,  
Lietuvos paviljono pasaulinėje parodoje EXPO 2020 generalinis komisaras

Baigiasi metai, kurie jrašyti į visų taip lauktos ir jau turėjusios įpusėti, bet taip vis dar ir neprasidėjusios pasaulinės parodos Dubajuje pavadinime. Nepaisant to, kad dėl COVID-19 pandemijos ši paroda nukelta metams ir vyks nuo 2021 m. spalio 1 d. iki 2022 m. kovo 31 d., ji ir toliau vadinsis EXPO 2020. Ir nors laikas tarsi sustingo didžiulio tarptautinio renginio pavadinime, bet gyvenime jis nenumaldomai bėga į priekį ir skelbia naujus iššūkius.





Parodos organizatoriai, ilgus metus laukę galimybės surengti pirmąjį EXPO parodą šiame regione, net išlikus iki šiol neregėto masto pandemijai, nesėdėjo rankas sudėjė. Per pastaruosius devynis mėnesius jie profesionaliai reagavo į nuolat besikeičiančią situaciją. Parodos statybų vietoje darbai nesustojo né dienai, išskyrus kelias naktis, kai čia buvo vykdoma totali teritorijos dezinfekcija. Rūpinantis statybininkų sveikata buvo sukurta darbo grupė, izoliuoti rizikos amžiaus grupė priklausė žmonės, čia pat statybų viete buvo įsteigtas masinių bandymų centras, nuolat veikė COVID-19 ir pagalbos linija. Taigi, priimti svečius iš viso pasaulio Dubajus jau pasirengės: nutiesti nauji keliai ir metro linija, jungiant miesto centrą su kelionika kilometrų nuo jo nutolusia parodos teritorija, pastatytas parodos dalyvių gyvenamasis kvartalas (EXPO kaimelis), baigtas statyti didžiulis parodų kompleksas ir svarbiausi teminiai pasaulinės parodos paviljonai.

Daugiau kaip pusė darbus būsimoje parodoje koordinuojančio personalo jau vėl dirba nebe iš namų, o prie pat parodos įsikūrusiame biure. Kiekvieną mėnesį į nenuotolinį darbą turėtų sugrįžti vis daugiau administracijos darbuotojų, kol pagaliau visa EXPO komanda bus pasirengusi 2021 m. spalio pirmąją sutikti pirmuosius parodos lankytojus.

Nuo sausio vidurio iki pat balandžio pabaigos kviečinei publikai ir EXPO bendruomenei, žinoma, netrukdant aplink tuo metu vis dar vyksiančioms kitų valstybių paviljonų statyboms, bus aprodomi jau baigtai įrengti teminiai paviljonai „Terra“ (tvarumo paviljonas), „Alif“ (mobilumo paviljonas, pavadintas jo talismano, įgalinančio žmogų pasiekti viską – nuo Žemės gelmių iki atokiausių kosmoso platybių – vardu) ir „Mission Possible“ (galimybių paviljonas). Baigiamieji bandomieji visos parodos lankymai suplanuoti 2021 m. rugėjė 1, 4 ir 24 dienomis.

Pirmiausia EXPO komandai, besirūpinančiai saugios ir patogios patirties užtikrinimu visiems, labai svarbu, kad lankytojų parodos metu būtų kuo daugiau iš viso planuojami net 25 mln. apsilankymų, todėl vieną po kitos rengiamos reklaminės kampanijos, kviečiant jas pasaulio garsenybes. Visai neseniai organizatoriams pavyko prisikvesti Bolivudo superžvaigždę Amitabha Bačaną (Amitabh Bachchan), beje, suvaidinus pagrindinių herojų ir Bolivudo filme „Didysis Getsbis“ – pulkus masalias Pietų Azijos rinkai, o ir visiems.

Siekdamai sujungti protus bei kurti kitokią ateitį, organizatoriai ir toliau labai glaudžiai bendradarbiauja su dalyviais ir partneriais, dabar geriau nei bet kada anksčiau suprasdami tai, kad vieniems patiemems įveikti laiko padiktuotų kolektyvinių iššūkių niekaip nepavyks. Svarbiausi partneriai, žinoma, yra parodos dalyviai. Savo paviljonus iš esmės jau baigė statyti Suomija, Saudo Arabija, Filipinai, JAV, sparčiai artėja prie pabaigos Japonija, Prancūzija, Italija, Vokietija ir kitos šalys. Paviljonų apdailą ir ekspozicijų įrengimą daugelis dalyvių palieka jau ateinantiems metams.

### Lietuvos paviljono statyba taip pat iš esmės jau baigta

Pirmiausia buvo baigta sumontuoti iš Lietuvos atgabenta „Jūrės medis“ įmonėje pagaminta medinė fasado konstrukcija su ją puošiančiomis stilizuotais ornamentais išraižytomis langinėmis (Lietuva – atsiverianti pasauliui valstybė). Kiek vėliau įrengta ir moderni saulės elektrinė, kurios baterijos pagamintos vienoje pažangiausiu šios srities įmonių Šiaurės ir Centrinėje Europoje – vilniškėje „SoliTek“. Paviljono teritorija vėliau dar papildys specialiai pagaminti dekoratyviniai elementai – interaktyvūs lauko baldai, kuriuos pateiks taip pat lietuviška įmonė „Girios medis“.



Jau patvirtinta ir pradedama gaminti Lietuvos paviljono vidaus ekspozicija. Ją pagal konkursą laimėjusi projektą „Kinetinis inovacijų medis“ įgyvendina Lietuvoje žinoma parodų įmonė „Mart Pro“, o skaidraus stiklo ekranus su turiniu ekspozicijos rengėjams teiks taip pat Lietuvos įmonė „Tikras vaizdas“. Pandemijos „kalneliai“ kiek pristabdė nacionalinės virtuvės, veiksiančios paviljone, ir prekybos lietuviškais gaminiais operatoriaus atranką, bet kai kurie akcentai jau aiškėja – ir paviljono gidai, ir Jame prekiaviantis ar maitinimo paslaugas teikiantis personalas dėvės „Mados studija LT“ dizainerės Jolantos Rimkutės kuriamus drabužius, paviljoną puoš dizainerio iš Kauno Aurimo Švedo sukurti grafiniai akcentai ir unikalūs stiklo menininko iš Panevėžio Remigijaus Kriuko autoriniai darbai.

### Pildosi renginių kalendorius

Pasaulinės parodos turinys – tai ne tik daugybės ekspozicijų, nesvarbu ar jos statiskos, ar kinetinės, bet paprastai visą pusę metų iš esmės nesikeičiančios, suma, o ir tūkstančiai ar net dešimtys tūkstančių pačių jvairiausiu Dalykiniu ir pramoginiu renginių. Dalis jų numatyta ir Lietuvos paviljono daugiafunkcėje erdvėje, kuriai konferencinę įrangą teiks Lietuvos įmonė „Konferenta“, o baldus, kaip ir visoms kitoms paviljono erdvėms, išskyrus pačią ekspoziciją, jau pradeda gaminti įmonė „Narbutas Lietuva“. Parodos organizatoriai organizuojamos mokslinės-praktinės konferencijos pačiomis jvairiausiomis temomis, pradedant kosmosu, o baigiant klimatu, biologine jvairove ir tolerancija, jau kelis pastaruosius mėnesius vyksta virtualioje erdvėje, taip padėdami tvirtus pagrindus parodos metu gyvai vyksantiems renginiams.

Na, o patys svarbiausi ir labiausiai įsimenantys pasaulinėse parodoose renginiai, be jų atidarymų ar uždarymų, žinoma, yra valstybių nacionalinės dienos. Lietuvos nacionalinė diena pagal iš naujo patvirtintą kalendorių vyks 2021 m. spalio 22 d. Taip jau sutapo, kad iš karto po jos (spalio 23 ir 24 dienomis) pasaulinėje parodoje vyks Europos Sąjungos ir Jungtinių Tautų dienos, o tai dar viena gera proga mums pristatyti Lietuvą kaip atvirą visam pasaulei ir aktyvią tarptautinėje plotmėje Europos valstybę.



### Perdėliojamas būsimų EXPO parodų grafikas

Pabaigai keletas žinių iš gruodžio 1 d. vykusios Tarptautinių parodų biuro Generalinės Asamblėjos Paryžiuje (pati asamblėja, žinoma, vyko nuotoliniu būdu). Pirmiausia, liūdnos – deja, bet tarp dviejų pasauliniių parodų (Dubajaus ir Osakos) turėjusi vykti tarptautinė paroda EXPO 2023 Buenos Airėse (Argentina) dėl šioje šalyje iškilusių ekonominių sunkumų atšaukta. Gaila, nes vos patvirtinus Argentinos kandidatūrą ši jau kėlė nemažai abejonių – nors balsavime ji lengvai įveikė tam nepasiruošusias JAV, bet nuo labai entuziastingai pergalės siekusi Lenkijos tada ji pirmavo vos keliais balsais. Pergalės atveju mūsų kaimynai tikriausiai nebūtų jos taip lengvai išleidę iš savo rankų. Vėliau, tiesa, Lenkijai buvo pasiūlyta Lodzėje surengti hortikultūrinę parodą EXPO 2024 (hortikultūrinės parodos pasaulyje rengiamos kas dveji treji metai ir savo organizacija labai panašios į tarptautines EXPO). Deja, ir ši galimybė Lenkijai nutolo dar bent iki 2029 m., nes pasislinkus parodai Dubajuje, metams buvo perkelta ir 2021–2022 m. Dohoje (Saudo Arabija) turėjusi vykti hortikultūrinė EXPO – dabar ji, siekiant nesidubliuoti su JAE 2021–2022 m. vyksiančia pasaulinė paroda, perkelta į 2023–2024 m., o 2027 m. jau pažadėti Jokohamai (Japonija). Gera žinia, kad jau minėtoje Asamblėjoje oficialiai įregistruotas pasaulinė paroda EXPO 2025 Osakoje, jau po poros dienų Japonijos vyriausybė oficialius pakvietimus į ją išsiuntinėjo po visą pasaulį ir primygintai kvietė valstybes dėl dalyvavimo apsispresti dar iki prasidedant EXPO 2020, t. y. iki ateinančio rudens. Jau aiškėja ir kas norės į pasaulinę parodą kvieсти po dešimties metų – tos pačios Generalinės Asamblėjos metu pergalės būsimuose rinkimuose dėl EXPO 2030 surengimo pareiškė siekiančios Rusija (Maskva) ir Pietų Korėja (Busanas). ■





# АГРОЭКОЛОГИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ И НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА СИНЮЮ ЭКОНОМИКУ

**Комитет регионов ЕС предварительно одобрил ряд рекомендаций, направленных на снижение воздействия сельского хозяйства на изменение климата, обеспечение продовольственного снабжения ЕС и поддержку сельских общин путем поощрения Европейского союза к внедрению агроэкологических принципов и методик.**



На прошедшем 23 ноября заседании комиссии по природным ресурсам (NAT) состоялось в том числе и первое обсуждение плана действий атлантической морской стратегии ЕС, в ходе которого комиссар по вопросам окружающей среды, океанов и рыболовства Виргиниус Синкявичюс охарактеризовал свою работу, включая и атлантическую стратегию, как «создание нового подхода к Синей экономике, сделав ее неотъемлемой частью Европейского зеленого курса». Комиссар отметил: «Изменения, предлагаемые Зеленым курсом, необходимы. Мы знали об этом еще до COVID-19 – пандемия просто вынудила нас ускорить темп».

## АГРОЭКОЛОГИЯ

Агроэкологические выводы (с некоторыми поправками), которые были одобрены комиссией по природным ресурсам ассамблеи посредством электронного голосования 24 ноября, теперь будут рассмотрены и обсуждены всеми членами Комитета регионов на пленарном заседании в феврале 2021 года.

Докладчик регионального совета Окситании Гийом Кро (Партия «зеленых», Франция) поведал: «За счет положительной экономической отдачи для ферм, сокращения цепочек поставок и восстановления окружающей среды и биоразнообразия агроэкология будет способствовать развитию сельской экономики и привлечению молодых людей в сельскохозяйственную деятельность».

Оливье де Шуттер, сопредседатель международной группы экспертов по устойчивым продовольственным системам и бывший специальный докладчик ООН по вопросам права на питание, сказал, что агроэкологии будет сложно добиться прогресса в нынешней сельскохозяйственной системе, которая ориентирована на экспортные рынки и не учитывает экологические затраты. Он также подчеркнул, что все больше исследований показывают, что агроэкология может быть такой же продуктивной, как и промышленное сельское хозяйство, а также более дружественной для окружающей среды и для региональной экономики.

Член комитета AGRI Европарламента по сельскому хозяйству и развитию сельских регионов Томас Вайц (Австрия, партия «зеленых», Европейский свободный альянс), сам занимающийся экологическим фермерством, подчеркнул, что благодаря связыванию углерода в почве агроэкология «сыграет важную роль в борьбе с изменением климата». Он добавил, что «использование агроэкологии в благоприятных для этого природных регионах», где «монокультурные подходы и промышленное сельское хозяйство создают невыносимую ценовую конкуренцию для фермеров из других областей, очень важно для сохранения жизнеспособности местных сообществ».

Докладчик по вопросам агроэкологии Европейского социально-экономического комитета Женевьев Савини отметила: «Агроэкология объединяет природу и сельское хозяйство, и это должно быть нашей целью в Евросоюзе».

Марта Гудалупе Ривера Ферре из Центрального университета Каталонии подчеркнула, что «переход к устойчивой системе – это не только технический аспект, но и смена парадигмы».

Инициированный Комитетом регионов отчет по агроэкологии дополнит рекомендации Комитета регионов по стратегии ЕС «От фермы к вилке», которая является очень важным элементом Европейского зеленого курса.

Генеральный директор департамента Еврокомиссии по сельскому хозяйству и развитию сельских территорий Вольфганг Буртшер представил членам комитета новую информацию о проходящих между Европейским парламентом и государствами – членами ЕС дебатах об Общем сельскохозяйственном плане [ОСХП]. Основные вопросы дискуссий касаются вклада ОСХП в реализацию цели ЕС по достижению углеродной нейтральности к 2050 году и регионального администрирования ОСХП.

## АТЛАНТИЧЕСКАЯ МОРСКАЯ СТРАТЕГИЯ

Докладчиком Комитета регионов по вопросам «Атлантического плана действий 2.0» Атлантической морской стратегии является Паула Фернандес Вьяна (Испания, партия «Обновляя Европу»), министр внутренних дел, юстиции и иностранных дел в правительстве Кантабрии. Г-жа Фернандес Вьяна сказала: «Важно, что во мнении Европейского комитета регионов о пересмотренном Плане действий для Атлантики учитывается опыт атлантических регионов и городов, которые, с одной стороны, имеют конкретные планы и проекты по развитию, а с другой стороны, хорошо осведомлены о негативных сторонах нынешней схемы сотрудничества. Необходимо укреплять региональное атлантическое сотрудничество с помощью амбициозных проектов в области транспорта и возобновляемой энергетики, которые способствуют достижению целей Европейского зеленого курса, а также в сфере исследований, культуры и обучения. В последние годы достигнут прогресс, однако предстоит еще многое сделать для полного раскрытия потенциала сотрудничества в атлантическом регионе».

Комиссар В. Синкявичюс подчеркнул, что принятая в 2013 году Атлантическая морская стратегия успешно действует. Он упомянул о 1200 новых морских проектах, связанных с охраной окружающей среды, усовершенствованием связи и социальной интеграцией в Атлантическом регионе, а также об инвестициях на общую сумму около 6 млрд евро из ЕС, Европейского инвестиционного банка, национальных, региональных и частных источников.

Однако сейчас появились «новые императивы устойчивости, углеродной нейтральности». Он особо отметил важность поощрения «зеленого судоходства», борьбы с загрязнением морей, совершенствования «наблюдения и защиты берегов», чтобы помочь адаптироваться к изменению климата, развития морских возобновляемых источников энергии и «устранения пробелов в навыках в секторах Синей экономики».

В плане действий будет и коммюнике, которое должно быть представлено в 2021 году и в котором «региональный компонент будет иметь решающее значение». Свою речь комиссар завершил мыслью, что «с помощью регионов мы можем написать прекрасную историю успеха».

Подготовлено по информации Европейского комитета регионов ■



# AGROEKOLOGINĖS REKOMENDACIJOS IR NAUJAS POŽIŪRIS Į MĖLYNAJĄ EKONOMIKĄ

**Europos regionų komitetas preliminariai pritarė rekomendacijų rinkiniui, kuriuo siekiama sumažinti žemės ūkio poveikį klimato kaitai, užtikrinti ES maisto atsargas bei palaikyti kaimo bendruomenes, skatindama, kad Europos Sajunga imtusi įgyvendinti agroekologinius principus bei metodiką.**

Lapkričio 23 d. vykusio Natūraliųjų išteklių komisijos (NIK) susirinkimo metu įvyko ir pirmasis ES Atlanto jūrų strategijos veiksmų plano aptarimas, kurio metu Aplinkos, vandenynų ir žuvininkystės komisaras Virginijus Sinkevičius apibūdino savo darbą, taip pat ir Atlanto strategiją, kaip „naujo požiūrio į mėlynaјą ekonomiką kūrimą, padarant ją neatsiejama Europos Žaliosios sutarties dalimi“.

Komisaras kalbėjo: „Žaliajai sutartimi siūlomi pokyčiai yra būtini. Mes tai žinojome dar iki COVID-19 – pandemija paprasčiausiai privertė mus paspartinti tempą.“

## AGROEKOLOGIJA

Agroekologijos išvados (su tam tikrais pakeitimais), kurias lapkričio 24 d. elektroniniu balsavimu patvirtino asamblėjos Gamtos išteklių komisija, bus visų komiteto narių peržiūrėtos ir aptartos 2021 m. vasario mėn. vyksiančiame plenariname posėdyje.

Oksitanijos regiono tarybos pranešėjas Guillaume Cros (Prancūzija, Žaliųjų partija) kalbėjo: „Esant teigiamam atgaliniam ekonominiam ryšiu ūkiams, trumpesnėms tiekimo grandinėms bei atsistatant aplinkai ir biologinei įvairovei, agroekologija pakels kaimo vietovių ekonomiką ir pritrauks jaunus žmones prie ūkininkavimo ir kitų kaimo vietovėse vystomų veiklų.“

Vienas iš Tarptautinės tvarių maisto sistemy ekspertų grupės pirmyninkų ir buvęs JT specialusis pranešėjas teisės į maistą klausimais Olivier De Schutter sakė, kad agroekologijai bus sunku prasimuti įsi-vyravusioje žemės ūkio sistemoje, kuri koncentruojasi į eksporto rinkas ir neatsižvelgia į aplinkos sąnaudas. Jis taip pat pabrėžė, kad vis daugiau tyrimų rodo, jog agroekologija gali būti tokia pat produktyvi, kaip pramoninis žemės ūkis, ir draugiškesnė aplinkai bei regioninei ekonomikai.

Europos parlamento AGRI komiteto narys Thomas Waitz (Austrija, Žaliųjų partija, Europos laisvasis aljansas), pats užsiimantis ekologiniu ūkininkavimu, pabrėžė, kad dėl anglies sekvestracijos agroekologija „atliks svarbū vaidmenį kovojant su klimato kaita“. Jis taip pat pridėjo, kad „agroekologijos praktika natūraliai tam tinkančiose vietose“, kuriose „monokultūrinės priemonės ir pramoninis žemės ūkis sudaro „nejmanomą kainų konkurenciją“ kitų sričių ūkininkams, yra labai svarbi išlaikant vietinių bendruomenių gyvybingumą“.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pranešėja agroekologijos klausimais Geneviève Savigny sakė, kad „agroekologija sujungia gamtą ir žemės ūkį, ir tai turėtų būti mūsų tikslas Europos Sajungoje“.

Marta Guadalupe Ferre iš Centrinio Katalonijos universiteto pabrėžė, kad „perejimas į tvarią sistemą reiškia ne tik techninius pokyčius, bet ir besikeičiančią paradigmą“.

Regionų komiteto inicijuota agroekologijos ataskaita bus įtraukta ir papildys Regionų komiteto rekomendacijas ES „Nuo ūkio iki šakutės“ strategiją, kuri yra labai svarbus Žaliosios sutarties elementas.

Europos Komisijos Žemės ūkio ir kaimo plėtros departamento generalinis direktorius Wolfgang Burtscher komiteto nariams pateikė naujos informacijos apie tarp Europos Parlamento ir ES šalių narių vykstančius debatus dėl Bendrojo žemės ūkio plano (BŽŪP). Pagrindiniai diskusijų klausimai yra susiję su BŽŪP indeliu įgyvendant ES užmojus iki 2050 m. pasiekti anglies dvideginio emisijų pusiausvyrą bei regioninį BŽŪP administravimą.

## ATLANTO JŪRŲ STRATEGIJA

Regioninio komiteto pranešėja Atlanto jūrų strategijos „Atlanto veiksmų plano 2.0“ klausimais yra Paula Fernández Viaña (Ispanija, partija „Atnaujinkime Europą“), Kantabrijos vyriausybės vidaus reikalų, teisingumo ir užsienio reikalų ministrė. P. Fernández Viaña sakė: „Svarbu, kad Europos regionų komiteto nuomonė apie peržiūrėtą Atlanto veiksmų planą būtų paremta Atlanto regionų ir miestų, kurie turi konkretių plėtros planų ir projekty bei puikiai žino apie dabartinių bendradarbiavimo schemas neigiamas puses, patirtimi. Būtina sustiprinti regioninį Atlanto bendradarbiavimą ambicingais projektais transporto ir atsinaujinančios energijos srityje, kuri padeda siekti Europos žaliosios sutarties tikslų bei skatinā tyrimų, kultūros ir mokytojų sritys. Pastaraisiais metais jaučiamas progresas, tačiau dar reikia daug kā nuveikti siekiant visapusiško bendradarbiavimo potencialo Atlanto regione.“

Komisaras V. Sinkevičius pabrėžė, kad 2013 m. priimta Atlanto jūrų strategija sėkmingai veikia. Jis paminėjo 1200 naujų jūrinių projektų, susijusiu su aplinkos apsauga, patobulintais ryšiais ir socialine įtrauktimi Atlanto regione ir beveik 6 mlrd. eury investicijas iš ES, Europos investicijų banko, nacionalinių, regioninių ir privačių šaltinių.

Tačiau dabar susidurama su „naujais tvarumo, anglies dvideginio pusiausvyros imperatyvais“. Jis konkrečiai paminėjo „žaliosios laivybės“ skatinimo vertę, kovą su jūrų tarša, „krantų stebėjimo ir apsaugos“ tobulinimą padedant prisitaikyti prie klimato kaitos, jūrinių atsinaujinancijų energijos šaltinių tobulinimą bei „jgūdžių spragų mažinimą mėlynosios ekonomikos sektoriuose“.

Veiksmų plane bus ir komunikatas, kuris turi būti pateiktas iki 2021 m. ir kuriame „regioninis komponentas bus svarbiausias“. Komisaras savo kalba baigė mintimi, kad „su regionų pagalba galime sukurti gražią sėkmės istoriją“.

*Paruošta pagal  
Europos regionų komiteto informaciją.*





# НА РАЗВИТИЕ КЛАЙПЕДСКОГО ПОРТА – СРЕДСТВА ЕС

Дирекция Клайпедского государственного морского порта подписала с Центральным агентством по управлению проектами договор о выделении финансирования ЕС на углубление судоходного канала до 15 метров. На проект из Фонда смычки Евросоюза выделено 17,3 млн евро.



## 15-метровая глубина – до весны 2022-го

После увеличения глубины судоходного канала на отрезке от северной части порта до Дровяной бухты до 15 метров и допустимой осадки судна до 13,8 метра заходящие в порт суда можно будет загружать полностью, что снизит интенсивность судоходства: сократится время перевозки груза, уменьшится загрязненность воздуха, будет обеспечена еще большая безопасность судоходства.

«Мировые тенденции в логистике – стремление обеспечить эффективность судоходного бизнеса за счет укрупнения судов. Суда все большего тоннажа заходят и в Клайпедский порт. Мы проанализировали статистику последних лет и установили, что грузоподъемность заходящих в Клайпеду судов за 6 последних лет выросла на 26,6 %. Чтобы успешнее приспособиться к глобальным изменениям рынка, мы обязаны быть дальновидными и систематически инвестировать в улучшение инфраструктуры», – говорит Альгис Латакас, генеральный директор дирекции Клайпедского государственного морского порта.

Дноуглубительные работы должны стартовать в начале будущего года. До 15-метровой глубины порт должен быть углублен до весны 2022-го.

В 2021–2024 гг. в развитие Клайпедского порта планируется инвестировать 483 млн евро, часть из них будет финансироваться из средств структурных фондов ЕС. Львиная доля этих денег будет направлена на реализацию проектов по строительству и реконструкции портовых причалов и углублению акватории и дна возле причалов.

## Проекты по управлению портом и цифровизации

378 млн евро – столько планируется получить из Евросоюзе на развитие Клайпедского порта: формирование «умного порта», дружественного к окружающей среде, его углубление, экономичное, эффективное и устойчивое судоходство.

«Для того чтобы принимать и полностью загружать крупнейшие суда, которые могут зайти в Балтийское море, необходимо углубить порт до 17 метров, предварительно укрепив откос Куршской косы. Приспособление инфраструктуры под крупнотоннажные суда будет удовлетворять потребности рынка судоходства по перевозке грузов на судах большей вместимости и позволит достичь меньших издержек перевозок за счет эффекта масштаба. Это также повысит конкурентоспособность литовских экспортёров – будет создана возможность перевозить литовские товары на более крупных судах и экономить на транспортных расходах. Благодаря большему тоннажу в порт будет заходить меньше судов, вследствие чего будет снижаться загрязнение. Также мы стремимся получить финансирование проектов, которые помогут

в развитии необходимого для экономической жизнеспособности региона судостроительного и судоремонтного бизнеса, приспособления имеющейся в порту инфраструктуры для производства ветряных силовых установок. Большое внимание уделяется и принципам устойчивого судоходства: мы надеемся получить средства на модернизацию флота дирекции порта, приобретение земснаряда – новые суда должны быть снабжены электродвигателями или работать на альтернативном, дружественном к природе топливе. Планируется создать современный беспилотный летательный аппарат, который предоставит возможность в экстремальных условиях осуществлять проводку судов дистанционно. Кроме того, в планы включено и несколько проектов по цифровизации управления портом», – поведал глава Клайпедского порта А. Латакас.

Европейская комиссия разрабатывает план восстановления экономики и повышения устойчивости в рамках реагирования Евросоюза на кризис COVID-19. Намечено финансировать те реформы и инвестиции, которые будут стимулировать экономическую, социальную и территориальную смычку и повышать устойчивость к кризису. Также акцентируются инвестиции, способствующие борьбе с изменением климата и цифровизацией. Планируемый для Литвы бюджет этого инструмента – 2,43 млрд евро дотаций и 3 млрд евро кредитов.

## В планах – развитие судостроения, судоремонта и возобновляемой энергетики

2 декабря Правительство ЛР одобрило инициированный Министерством транспорта и коммуникаций проект постановления, направленный на установление специальной обязанности дирекции Клайпедского государственного морского порта – строить, модернизировать и развивать инфраструктуру, необходимую для судостроения и судоремонта, а также для производства, сборки и складирования ветряных энергоустановок и их компонентов.

«Реализация проекта постановления создаст условия для обновления и более эффективного развития портовой инфраструктуры для судостроительной и судоремонтной деятельности, которые генерируют значительную социально-экономическую отдачу государству и Клайпедскому региону, а также для организации деятельности, необходимой для развития ветроэнергетики в море», – сообщил врио министра транспорта и коммуникаций Ярослав Наркевич.

Стоимость инвестиционных проектов по развитию инфраструктуры – примерно 77 млн евро.

*Информация Министерства транспорта и коммуникаций ЛР и ДКГМП*



# KLAIPÉDOS UOSTO PLĖTRAI – ES LĘŠOS

**Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija su Centrine projektų valdymo agentūra pasirašė sutartį dėl ES finansavimo skyrimo laivybos kanalo gilinimui iki 15 metrų. Projektui iš Europos Sąjungos Sanglaudos fondo skirta 17,3 mln. eurų.**

## 15 metry gylis iki 2022 m. pavasario

Nuo šiaurinės uosto dalies iki Malkų įlankos padidinus laivybos kanalo gylį iki 15 m. bei leistina laivų grimzlę iki 13,8 m, j uostą atvykstantys laivai galės būti pilniau pakrauti, tai sumažins laivybos intensyvumą – trumpės krovinių gabenimo laikas, mažės oro tarša, bus užtikrinamas dar didesnis laivybos saugumas.

„Pasaulinės tendencijos logistikijoje – siekis užtikrinti laivybos verslo efektyvumą didesnais laivais. Tokių laivų vis daugiau sulaukiama ir Klaipėdos uoste. Išanalizavus pastarujų metų statistiką, j Klaipėda atplaukiančiu laivų talpa per paskutinius 6 metus padidėjo 26,6 %. Norėdami sėkmingesnai prisitaikyti prie globalių rinkos pokyčių, privalome žiūrėti toliareigiskai ir sistemingai investuoti į infrastruktūros gerinimą“, – sakė Algiris Latakas, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius.

Gilinimo darbai turėtų prasidėti kitų metų pradžioje. Uostas iki 15 m gylio turėtų būti pagilintas iki 2022 m. pavasario.

2021–2024 m. j Klaipėdos uosto plėtrą planuojama investuoti 483 mln. eurų, iš jų dalis bus finansuojama iš ES struktūrinių fondų lėšų. Daugiausiai lėšų ketinama skirti uosto krantinių statybos ir rekonstrukcijos projektams bei akvatorijos ir krantinių gilinimo darbams.

## Uosto valdymo ir skaitmenizavimo projektai

378 mln. eurų – tiek tikimasi gauti lėšų iš Europos Sąjungos Klaipėdos uosto vystymui: išmaniam ir aplinkai draugiškam uostui plėtoti, jam gilinti, ekonomiškai, efektyviai ir tvariai laivybai.

„Kad galėtume priimti ir pilnai pakrauti didžiausius į Baltijos jūrą galinčius įplaukti laivus, būtina išgilinti uostą iki 17 m gylio, prieš tai

sutvirtinant Kuršių nerijos šlaitą. Infrastruktūros pritaikymas didžiausiai laivams tenkintų laivybos rinkos poreikius gabenti krovinius didesniais laivais ir leistu siekti pigesnių gabenimo kaštų dėl masto ekonomijos. Taip pat tai didintų Lietuvos eksportuotojų konkurencingumą – būtų sudarytos galimybės gabenti lietuviškas prekes didžiaisiais laivais ir taupyti gabenimo kaštus. Dėl didesnės laivų talpos atplaukų mažiau laivų, dėl to mažėtų tarša. Taip pat siekiame gauti finansavimą projektams, kurie padėtų vystyti regiono ekonominiam gyvybingumui reikalingą laivų gamybos ir remonto verslą, pritaikyti uoste esančią infrastruktūrą vėjo jégainių gamybai. Didelis démesys skiriamas ir tvarios laivybos principams: tikimės gauti lėšų Uosto direkcijos laivynui modernizuoti, žemisiurbei įsigyt – nauji laivai būtų varomi elektra arba alternatyviais, aplinkai draugiškais degalais. Planuojama sukurti modernią be pilotė skraidyklių, kuri sudarytu galimybę, esant ekstremalioms sąlygoms, laivus vesti nuotolinii būdu. Be to, į planą yra įtraukti ir keli uosto valdymo skaitmenizavimo projektai“, – sakė Klaipėdos uosto vadovas A. Latakas.

Europos Komisija Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo planą rengia, įgyvendindama Europos Sąjungos atsako į COVID-19 križę priemones. Numatoma finansuoti tas reformas ir investicijas, kurios skatins ekonominę, socialinę ir teritorinę sangaudą bei didins atsparumą krizei. Taip pat akcentuojamos investicijos, prisidėsiantios prie kovos su klimato kaita ir skaitmenizavimo. Lietuvių numatomas šio instrumento biudžetas – 2,43 mlrd. eurų dotacijų ir 3 mlrd. eurų paskolų.

## Numatoma laivų statybos ir remonto bei atsinaujinančios energetikos plėtra

Gruodžio 2 d. LR Vyriausybė pritarė Susisiekimo ministerijos iniciuotam nutarimo projektui, kuriuo siekiama nustatyti Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai specialiųjų įpareigojimų – statyti, modernizuoti ir plėtoti laivų statybos ir remonto bei vėjo elektrenių ir jų komponentų gamybai, surinkimui bei sandėliavimui reikalingą infrastruktūrą.

„Igyvendinlus nutarimo projektą, bus sudarytos sąlygos atnaujinti ir efektyviau plėtoti uosto infrastruktūrą laivų statybos ir remonto veiklos, kurios generuoja reikšmingą socioekonominę grąžą valstybei ir Klaipėdos regionui, taip pat vystyti veiklas, būtinas vėjo energetikos plėtrai jūroje“, – sakė laikinai éjes susisiekimo ministro pareigas Jaroslav Narkevič.

Infrastruktūros plėtros investicinių projektų vertė – maždaug 77 mln. eurų.

LR susisiekimo ministerijos ir KVJUD informacija





# «Maritime SheEO» высоко оценила приверженность «Synergy» к разнообразию

ВИШАЛ ШРИВАСТАВА

**В ходе виртуальной конференции «Maritime SheEO», которая состоялась 23 ноября, одна из ведущих компаний по управлению судоходством «Synergy Group» была награждена за «Лучшую практику поощрения разнообразия».**

Организаторы отметили поддерживаемые «Synergy» многолетние и всеобъемлющие процедуры и практику поощрения разнообразия, гендерного равенства и лидерства.

«„Synergy Group“ стала путеводной звездой в нашей борьбе за разнообразие в судоходстве, – отметила основатель «Maritime SheEO» г-жа Санджам Сахи Гупта. – Женщины составляют всего 2% мирового рынка труда в сфере судоходства и менее 1% занимают руководящие должности. Это проблема, которая огорчает нашу отрасль и женщин, работающих в ней. Поэтому такие фантастические позитивные успехи «Synergy» очень вдохновляют».

С. Гупта, которая основала «Maritime SheEO» в 2019 году, а также является членом правления Всемирного морского университета, добавила: «Мы судим о компаниях по их действиям, а «Synergy Group» своими действиями продемонстрировала, что разнообразие и равенство являются краеугольным камнем их политики, найма и прочих процедур во всех слоях компании».

«Synergy», которая владеет флотом из почти 400 судов (в их числе – и некоторыми самыми сложными СПГ-танкерами в мире), в настоящее время сотрудничает с Институтом социальных наук Тата (Мумбаи, Индия) в вопросах разработки групповых онлайн-ресурсов, предназначенных для привития у сотрудников понимания о разнообразии культур и предубеждений.

Компания по управлению судоходством с головным офисом в Сингапуре внедрила в своих представительствах в мире ряд мер, направленных на противодействие безосновательной предвзятости при поиске новых работников и их найме на работу.

Принимая награду от имени «Synergy Group», Прия Джайшанкар, старший менеджер по закупкам, отметила, что прогрессивная политика «Synergy» в отношении разнообразия и равенства послужила стимулом для роста и процветания женской части коллектива «Synergy» и самой компании.



«Мы благодарны этой награде от «Maritime SheEO», которая оценивает наш прогресс в области гендерного равенства и разнообразия, – сказала она. – Мой опыт показывает, что «Synergy» усердно работает над развитием женского лидерства как на море, так и на суше. Я присоединилась к «Synergy Group» 13 лет назад на должности младшего закупщика. Сейчас я возглавляю команду из 46 человек, половина из них – женщины. Между прочим, в настоящее время во всей нашей флотилии руководящие должности часто занимают женщины. Мы также были первыми, кто назначил женщину капитаном нефтяного танкера. В трех наших офисах на Филиппинах гендерный баланс сотрудников составляет почти 50/50. В недалеком будущем гендерный баланс у нас будет 50/50 как в море, так и на берегу. Не только на Филиппинах, но и во всем мире».

Международная морская организация (IMO) обещала помочь организации «Maritime SheEO» в реализации программы ускорения лидерства женщин в морском секторе в 2021 году. Это означает и финансовую помощь женщинам из развивающихся стран, которые примут участие в первой программе акселератора лидерства «Maritime SheEO» в марте.

Выступая на конференции «Maritime SheEO», генеральный секретарь IMO Китак Лим сказал: «Люди являются важнейшим аспектом на каждом уровне этого сектора. Мы должны обеспечить управление этим сектором таким образом, чтобы задействовать все таланты вне зависимости от их пола».

Капитан Раджеш Унни, генеральный директор и основатель «Synergy Group», сообщил делегатам, что гендерное равенство и разнообразие имеют решающее значение при принятии всех решений о найме сотрудников «Synergy».

«Это то, к чему мы стремимся, и мы стараемся это обязательство выполнять, – сказал он. – Чтобы убедиться, что предвзятое отношение в вопросах пола или национальности не оказывает влияния на наши процедуры найма сотрудников и управления, мы последовательно следим за всеми новейшими исследованиями человеческих ресурсов. Мы считаем, что в создание рабочих мест, на которых люди будут чувствовать себя комфортно, процветать и расти как личности, очень важно вовлечь всех. В ближайшие пять лет мы настроены повышать обеспечение разнообразия. По опыту мы знаем, что прогрессивная политика разнообразия – лучшая стратегия для обеспечения долгосрочного успеха в бизнесе». ■



# „Maritime SheEO“ jvertino „Synergy“ įsipareigojimus įvairovės plėtrai

VISHAL SRIVASTAVA

**„Maritime SheEO“ virtualios konferencijos metu, kuri vyko lapkričio 23 d., paskelbta, kad vienai pirmaujančių laivybos valdymo įmonių „Synergy Group“ skiriamas apdovanojimas už „Geriausią įvairovės skatinimo praktiką“.**

Organizatoriai pastebėjo „Synergy“ palaikomas ilgalaikės, visapusiškas įvairovės, lyčių lygybės ir lyderystės skatinimo procedūras bei praktiką.

„Synergy Group“ tapo kelrode žvaigžde mūsų kovoje už įvairovę laivyboje, – kalbėjo „Maritime SheEO“ įkūrėja Sanjan Sahi Gupta. – Moterys sudaro tik iki 2 % pasaulinės laivybos darbo rinkos ir mažiau nei 1 % užima vadovaujančias pareigas. Tai yra mūsų pramonė ir joje dirbančias moteris liūdinanti problema. Todėl tokie fantastiški, teigiami „Synergy“ šuoliai labai įkvėpia.“

2019 m. „Maritime SheEO“ įkūrusi S. S. Gupta, kuri yra ir Pasaulinio jūrų universiteto valdybos narė, pridėjo: „Apie įmones sprendžiame iš jų veiksmų, o „Synergy Group“ savo veiksmais pademonstravo, kad lygybė ir įvairovė yra jų politikos, įdarbinimo ir kitų procedūrų kertinis akmuo visuose įmonės sluoksniuose.“

Beveik 400 laivų flotilė (kuriai priklauso ir keli sudėtingiausiai SGD tanklaiviai pasaulyje) valdanti „Synergy“ šiuo metu bendradarbiauja su Tatos socialinių mokslų institutu (Mumbajus, Indija) ir kuria internetinius resursus, skirtus ugdyti darbuotojų supratimui apie kultūrų įvairovę ir stereotipus.

Singapūre įsikūrusi laivybos valdymo įmonė savo astovybėse pasaulyje yra jvykdžiusi daug priemonių, skirtų sušvelninti nesąmoningo šališkumo poveikį naujų darbuotojų paieškoje ir juos įdarbinant.

Priimdamas apdovanojimą „Synergy Group“ vardu, vyresnioji pirkimų vadovė Priya Jaishankar teigė, kad „Synergy“ progresyvi lygybės ir įvairovės politika paskatino moteriškosios „Synergy“ kolektyvo dalies bei pačios įmonės augimą ir klestėjimą.

„Esame dėkingi, kad šiuo „Maritime SheEO“ apdovanojimu buvo jvertinta mūsų pažanga lyčių lygybės ir įvairovės srityje, – sakė ji. – Mano patirtis rodo, kad „Synergy“ sunkiai dirba plėtodama moterų lyderystę tiek jūroje, tiek krante. Prisijungiau prie „Synergy“ prieš 13 metų kaip jaunesnioji pirkimų darbuotoja. Šiuo metu vadovauju 46 žmonių komandai ir pusę jos sudaro moterys. Tarp kitko, šiuo metu visoje mūsų flotilėje dažnai vadovaujančias pareigas užima moterys. Mes taip pat buvome pirmieji paskyrę moterų naftos tanklaivio kapitone. Trijose iš mūsų Filipinuose esančių atstovybių darbuotojų lyčių pusiausvyra yra beveik 50/50. Netolimoje ateityje turėsime 50/50 lyčių pusiausvyra tiek jūroje, tiek krante. Ne tik Filipinuose, bet ir visame pasaulyje.“

Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) pažadėjo padėti „Maritime SheEO“ organizacijai įgyvendinant moteryų lyderystės jūrinėje srityje spartinimo programą 2021 m. Tai reiškia ir finansinė parama kovo mėnesį vyksiančioje pirmojoje „Maritime SheEO“ lyderystės spartinimo programoje dalyvaujančioms moterims besivystančiose šalyse.

Kalbėdamas „Maritime SheEO“ konferencijoje, IMO generalinis sekretorius Kitack Lim sakė: „Žmonės yra svarbiausias aspektas kiekvienam šio sektoriaus lygmenyje. Turime užtikrinti, kad šis sektorius būtų valdomas taip, kad išnaudotume visus talentus, nepriklausomai nuo jų lyties.“

„Synergy Group“ įkūrėjas ir generalinis direktorius, kapitonas Rajesh Unni delegatams kalbėjo, kad lyčių lygybė ir įvairovė yra ypač svarbi priimant visus „Synergy“ įdarbinimo sprendimus.

„Mes jaučiamės tam įsipareigojė ir stengiamės šį įsipareigojimą vykdyti, – kalbėjo jis. – Norėdami įsitikinti, kad stereotipai dėl lyties ar tautybės neturi poveikio mūsų įdarbinimo ir valdymo procedūroms, nuosekliai sekame visus naujausius su žmogiškaisiais ištakliais susijusius tyrimus. Manome, kad kuriant darbo vietę, kurioje žmonės jaustisi patogiai, galėtų suklastėti ir augti kaip individai, labai svarbu itraukti visus. Artimiausius penkerius metus esame nusiteikę didinti įvairovės užtikrinimą. Iš patirties žinome, kad progresyvi įvairovės politika yra geriausia strategija užtikrinant ilgalaikę verslo sėkmę.“



# Катер «Inchcape» – любимый объект дайверов

**От перевозки судовых экипажей до пристанища редких подводных обитателей в океанских глубинах – «Inchcape 1» продолжает служить уникальному сообществу в приветливых водах Объединенных Арабских Эмиратов.**

«Я не думаю, что строители «Inchcape 1» изначально конструировали его для морских коньков, – смеется Фрэнк Олсен, генеральный директор компании «Inchcape Shipping Services». – Но если они прочтут эту статью, я уверен, мысль о новой команде судна их развеселит».

Отправляйтесь от восточных берегов ОАЭ близ Фуджейры и, если у вас есть надлежащая квалификация, погрузитесь на глубину около 30 метров. Проплыvите через сильное течение с теплыми водами, впадающими в Индийский океан, и после выхода из темно-синей дымки перед вашим взором предстанет «Inchcape 1».

Однако отважные искатели приключений вместо призрачной атмосферы кораблекрушения увидят поразительную картину бурной жизни. Как живущие в ОАЭ, так и приезжающие на отдых аквалангисты уже давно считают это судно лучшим в стране местом для дайвинга, заполненным самыми разнообразными обитателями подводного мира, такими как мурены (одну из них, кстати, зовут Фред), барракуды, скаты, иглобюхи, луцианы, крылатки, скорпены и многие другие. Плыvите к корме судна и там обнаружите дрейфующую вдоль палубы команду морских коньков.

Побывавшие там дайверы делятся незабываемыми впечатлениями – кажется, что судно просто-напросто решило жить вечно.

## Обязательства перед сообществами

«Inchcape Shipping Services», мировой лидер в сегменте агентирования судов, владеет крупнейшим флотом катеров в ОАЭ, а семь из одиннадцати его судов базируются в Фуджейре. Отсюда катера, вмещающие от 20 до 50 человек, снуют взад-вперед, доставляя на суда и с них экипажи, техников, инспекторов и суперинтендантов, а также предоставляя полный спектр услуг «Inchcape», который включает в себя услуги «все в одном». Это очень важно, поскольку Эль-Фуджейра является третьим по загруженности бункеровочным портом в мире.

«Мы гордимся тем, что обеспечиваем высочайший уровень комплексного обслуживания, доступного для всех наших местных клиентов, как на судах, так и на близлежащих нефтяных месторождениях, – комментирует Эррол Симан, генеральный директор по южному региону залива. – Но мы также хотим внести вклад с жизнью многих сообществ, в которых работаем. «Inchcape 1» – наглядный пример этого обязательства».

## Катер понравился новым обитателям

Судно длиной 20 м было подарено туристической индустрии ОАЭ в 2001 году. Прежде чем оно было отбуксировано и затоплено, оно было очищено от всех потенциально токсичных и неэкологичных компонентов. По словам местных экспертов по дайвингу, новые «владельцы» заселили его в течение 24 часов после затопления.

В статье на англоязычном ближневосточном новостном сайте «The National» представитель расположенной в Дубае «Divers Down» Дэйв Гриффитс описывает его как «огромный шар морской жизни», отме-



чая: «Затонувший корабль предлагает удивительное разнообразие фантастических кораллов и подводной жизни... Всего так много, что иногда приходится отодвигать морских существ в сторону, чтобы увидеть сам корабль».

Ф. Олсен, сам заядлый дайвер, улыбается и добавляет: «Тот факт, что катер по-прежнему важен в этом регионе, хотя и для немногих иных клиентов, просто фантастично. В 2005 году мы подарили и затопили еще один корабль, «Inchcape 10», и не сомневаемся, что сможем повторить это и в будущем, если будет спрос и энтузиасты – неважно, в ОАЭ или где-то в другом месте».

## Всегда готовы помочь

Недавно, завершив рейс в Саудовской Аравии, на более «традиционную» службу в Рас-эль-Хайму вернулся другой катер – «Inchcape 23». Судно на три месяца застряло в Саудовской Аравии из-за пандемии COVID-19, а затем еще пробыло на 14-дневном карантине в Дубае.

Ф. Олсен отметил, что активная региональная деятельность «Inchcape» и преданный своему делу персонал обеспечили плавный переходный период в этих сложных обстоятельствах. «У нас имеется более 240 офисов в 68 странах, которые работают с 2500 портами, поэтому мы можем гарантировать, что наши люди всегда будут готовы помочь клиентам – членам своей команды. Мы обладаем поистине глобальным охватом и можем предложить все необходимые компетенции, прозрачность и надежность, а также, как продемонстрировал «Inchcape 1», реальную добавленную стоимость во всем мире».

Помимо перевозки людей (и расселения морских коньков), катера «Inchcape» также перевозят продовольственные запасы, запасные части, газовые баллоны и тяжелое оборудование, используемое водолазными компаниями при проведении подводных осмотров и чистки корпуса.

В настоящее время «Inchcape» является лидирующей в мире компанией по агентированию судов, поставившей амбициозную цель – уドвоить свою долю рынка в течение следующих пяти лет.

Подготовлено по информации «Inchcape»



# „Inchcape“ kateris – mėgstamiausias nardytojų objektas

**Nuo laivų įgulų gabenimo skrodžiant bangas iki  
retos povandeninės gyvūnijos viešbučio vandenyno  
gelmėse – „Inchcape 1“ ir toliau tarnauja unikaliai  
bendruomenei svetinguose JAE vandenye.**



„Nemanau, kad „Inchcape 1“ statytojai konstravo jo denį galvodami apie jūrų arkliukus, – juokiasi „Inchcape Shipping Services“ generalinis direktorius Frankas Olsenas. – Bet jei jie skaitys ši straipsnį, esu tikras, kad mintis apie naujają laivo įgulą juos pralinksmins.“

Išplaukite nuo rytinių JAE pakrančių šalia Fudžeiro ir, jei turite tinkamą kvalifikaciją, nerkite į maždaug 30 metryų gylį. Pranerkite pro stiprius, šiltas į Indijos vandenyną tekančias sroves ir štai – pro mėlyną vandenį ūkā prieš jūsų akis atsivers vaizdas į „Inchcape 1“.

Tačiau, tikėdamiesi vaiduokliškos atmosferos, bebaimiai nuotykių ieškotojai nustemba išvydę, kad laive aktyviai verda gyvenimas. Tieki JAE gyvenantys, tiek atostogaujantys nardymo entuziastai jau seniai laiko šį laivą geriausia šalyje nardymo vieta, pilna jvairiausių povandeninės gyvybės, tokios kaip murenos (beje, vienos iš jų vardas yra Fredis), barakudos, rajos, pūsliažuvės, lynai, liūtžuvės, skorpionžuvės ir daugybė kitų. Nunérę į laivagalį rasite aplink denį plūduriuojančią jūros arkliukų įgulą.

Ten apsilankę nardytojai pasakoja apie nepamirštamą patirtį – atrodo, kad laivas yra paprasčiausiai nusprendęs gyvuoti amžinai.

## Įsipareigojimai bendruomenėms

Pasaulinis laivų agentavimo lyderis „Inchcape Shipping Services“ turi didžiausią katerių flotilę JAE, o septyni iš vienuolikos jų laivų yra registruoti Fudžeiro uoste. Iš čia nuo 20 iki 50 keleivių talpinantys kateriai zuja pirmyn ir atgal plukdydami įgulas, mechanikus, inspektorius ir prižiūrėtojus į laivus ir iš jų, įgyvendindami „Inchcape“ visapusiško „viskas viename“ aptarnavimo paslaugų misiją. Tai labai svarbu, kadangi Fudžeira yra trečias pagal judrumą bunkeraviimo uostas.

„Didžiuojamės galédami tekti aukščiausios kokybės visapusiškas paslaugas visiems klientams tiek laivuose, tiek aplinkinėse naftos platformose, – kalbėjo Pietų Jlankos regiono generalinis direktorius Errolas Seamanas. – Tačiau norime prisdėti ir prie daugelio bendruomenių, kuriose dirbame, gyvenimo. „Inchcape 1“ – labai apčiuopiamas šio įsipareigojimo pavyzdys.“

## Kateris patiko naujiems gyventojams

Dvidešimties metryų ilgio laivas buvo padovanotas JAE turizmo pramonei 2001 m. Prieš nutempiant laivą į vietą ir įjungdamant, buvo pašalintos visos aplinkai galimai nedraugiškos medžiagos. Vietiniai nardymo ekspertai teigia, kad naujieji laivo „savinin-

kai“ apsigyveno tame vos per 24 valandas nuo jo nugramzdinimo.

Angliškame Vidurinių Rytų „The National“ naujienu portale paviešintame straipsnyje Dubajuje įsikūrusios „Divers Down“ atstovas Dave'as Griffiths'as apibūdino tai kaip „didžiulį povandeninio gyvenimo vakarėlį“: „Nuolaužose pilna fantastiškiausių koralų ir povandeninės gyvybės... Visko yra tiek daug, kad kartais tenka stumdyti jūrų gyventojus į šoną, kad galėtum pamatyti patį laivą.“

Tai girdėdamas F. Olsenas, kuris pats yra nardymo entuziastas, šypsosi ir priduria: „Tai, kad kateris tebéra svarbus šiame regione, nors ir šiek tiek kitokiems klientams, yra fantastika. 2005 m. padovanojome bei nugramzdiname kitą laivą – „Inchcape 10“, ir neabejojame, kad galésime tai pakartoti ateityje, jei tik atsiras poreikis ir entuziastų – nesvarbu, Jungtiniose Arabų Emiratuose ar kur nors kitur.“

## Visada pasiruošę padėti

Neseniai pabaigės reisą Saudo Arabijoje, į „tradiciškesnę“ tarnybą Ras al Chaimoje gržo kitas kateris – „Inchcape 23“. Laivas trims mėnesiams buvo užstrigęs Saudo Arabijoje dėl COVID-19 pandemijos, o tada dar 14 dienų karantinavosi Dubajuje.

F. Olsenas pastebėjo, kad aktyvi regioninė „Inchcape“ veikla ir savo darbui atsidavusi komanda užtikrino sklandų pereinamajį laikotarpį tomis sudėtingomis aplinkybėmis. „Turime daugiau nei 240 atstovybių 68 pasaulio šalyse, kurios dirba su 2500 uostų, tai-gi galime garantuoti, kad mūsų žmonės bus visuomet pasiruošę padėti klientams ir savos komandos nariams. Esame išties pasiekiami visur bei galime pasiūlyti visas reikalingas kompetencijas, skaidrumą, patikimumą ir, kaip pademonstravo „Inchcape 1“, tikrą pridėtinę vertę visame pasaulyje.“

Be žmonių transportavimo (ir jūros arkliukų apgyvendinimo), „Inchcape“ kateriai taip pat plukdo maisto atsargas, atsargines dalis, duju balionus bei nardymo įmonių, kurios atlieka povandeninius patikrinimus bei korpuso valymo darbus, sunkiajų techniką.

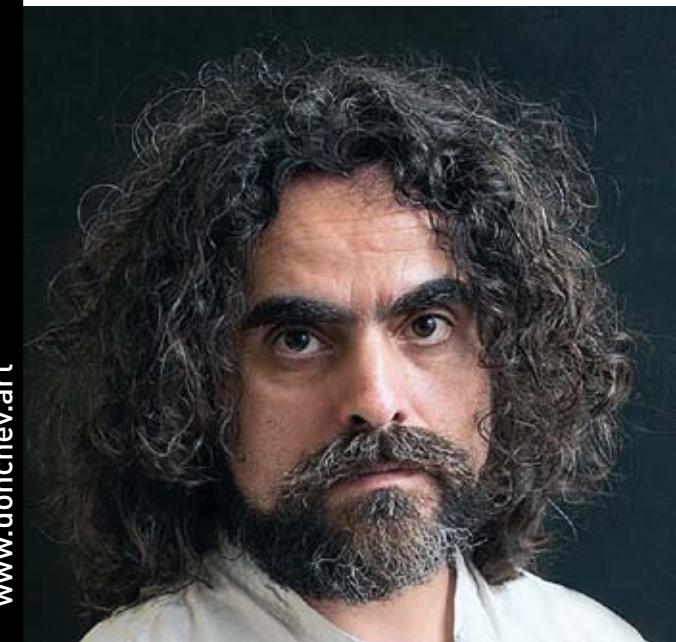
Šiuo metu „Inchcape“ yra pirmaujanti laivų agentavimo įmonė, užsibrėžusi ambicingus tikslus per ateinančius penkerius metus padvigubinti savo rinkos dalį.

Paruošta pagal „Inchcape“ informaciją



# Дончо Дончев: #PERSONA\_SATYRICONA

www.donchev.art



## Карандаш

Он маленький и по-детски чувствительный. У него графитовое сердце. Он живет где-то между светом и тьмой. На пороге. Он переходит с одной стороны на другую. Он ищет. Ему нравится играть с лучами света и тенями. Ему нравится игра противоположностей. Здесь рождается форма. В столкновении этих двух сил. Это его вдохновляет, и он страстно стремится к этому. Форма, реализующая это, может существовать всеми возможными способами. Он созерцает это и видит, как все наполняется смыслом – на его поверхности отражается множество различных образов.

Он хочет их исследовать. Воссоздавать их. Однако не то, что видно снаружи, а иначе – из глубины, эту невидимую сторону. После этой трудной работы он возвращается к тому же порогу и начинает рисовать их судьбы. Торопливо, затаив дыхание, кидается в эту темноту. Эта сила часто утомляет его и крошил его графитовое сердце. Свет ненадолго пробивается, словно сквозь облако. Это становится глотком свежего воздуха.

Он учится распознавать различия – безумие, волнение, боль и радость. Линия взлетает, словно птица. Он погружается в глубокую густоту темной бездны, затем возносится к свету – едва уловимое прикосновение величайшей нежности. Иногда он бросается туда, страстно кружась и царапая, словно дикими когтями. Резкость прорывается через пространство. Дождь карандашных штрихов мелко и обильно поливает форму. Возникают вертикальные и горизонтальные колонны, дабы поддержать фундамент. Отбрасываемые тени играют свою роль, поддерживают, расплываются, временами исчезают. Полутона разливаются, мерцают в воздухе и несут перемирие категорически противоположным крайностям. Отражения переполнены самолюбием.

Они выглядят нереально искаженными. Мало-помалу картина наполняется содержанием, которое все еще отделяет этот по-

рог. Именно в такой атмосфере рождаются Сатирические Персоны (#PERSONA\_SATYRICONA). Наконец, их глаза начинают видеть. Один глаз остается погруженным в темноту, а другой озаряется светом. Все это время он задается вопросом, приличествует ли ему находиться там, между этой двойственностью.

Следует ли ему существовать на пороге этих различий? Когда он заканчивает, он показывает им свое творение. Чтобы они знали. Чтобы их можно было увидеть изнутри. Пусть все видят. Пусть все обсуждают и делятся. Он осознает, что он им нужен. Да, он нужен. Нужен, чтобы создавать, всегда быть настороже. Соразмерять.

## #Мяч

Мяч летит ко мне. Я вытягиваю к нему руку. Слегка жалит. Лишь на мгновение. Боли нет, но что-то не так. С моей правой рукой – той, которой рисую. Я смотрю на свой средний палец – это он? Выглядит иначе. Вроде как-то странно вывернут, словно издевается. Пытаюсь его выпрямить и вернуть в один ряд с остальными, но, похоже, не могу. Он просто упрямно торчит там и указывает вниз. Почему я не могу выпрямить свой средний палец? Да, мне надо проконсультироваться с врачом.

## #ЗаПерегородкой

Больница. Операция. Руки не вижу – нас разделяет перегородка. Врач по ту ее сторону рассказывает забавные истории, пытаясь отвлечь меня. Конечно, все зависит от настроя. Мы должны быть позитивными. Я делаю вид, что мне весело, даже смеюсь. Я хочу внести свой посильный вклад. Ассистирующая медсестра делится с хирургом несколькими пикантными историями.

На этот раз я держу рот на замке. Слышу звук инструмента. Такого же, каким пользуюсь и я. Это утешает. Значит, врач должен быть та-





ким же опытным, как и я. Едва войдя в операционную, я посмотрел на его инструментарий и сказал себе: «Это не просто старый врач. Я в надежных руках». Надеюсь, он сможет отремонтировать средний палец на моей правой руке.

## #Блуждания

Я дома. Вся рука забинтована. Теперь уже я чувствую боль. Это такая пульсирующая боль, будто кто-то держит мою руку в кастрюле с кипящей водой, а моя голова постоянно то опухает, то сжимается. Вопрос за вопросом приходят мне в голову в одном и том же ритме. А если я больше не смогу рисовать так, как раньше? Что тогда мне делать? Ну, что-нибудь придумаю. Итак, начинаю думать. Время бежит. Ничего не придумывается. Закрываю глаза и чувствую, что напрягаюсь. Снова то же самое. Проходит весь день. Очевидно, что моя голова кроме рисования ничем больше не занята. Теперь я уже кое-что вспоминаю – ведь все зависит не от виртуозного владения карандашом. Если карандаш используется для творчества, тогда необходимо обладать мыслью, страстью и душой художника. Ну, уж это-то у меня есть. Стану пользоваться левой рукой. Как и многие другие. Все приходит изнутри. Прилагаю все усилия. Отдаюсь своей внутренней страсти. Наконец делаю шаг назад, чтобы полюбоваться этим изумительным рисунком издалека. Что? Это я сделал? Это похоже на след парового катка на раскаленном асфальте. Не то чтобы это не было искусство, просто это не мое. У меня нет выбора. Ради безопасности мне придется привести в порядок правую руку.



#Again #Putting #Mask  
#Путин #Putin

## #Карандаш

Врач снимает бинты. Мой средний палец поднятым вверх и неподвижным удерживает лубок. Так, как и должно быть. Управляя машиной, я замечаю, что люди странно на меня посматривают. Не все ведь знают об операции.

Возвращаюсь в студию. Смотрю на карандаш. На начало всех начал. На творца. Могущественного. Я беру его двумя пальцами, а средним придерживаю пустой лист бумаги. Начинаю. Легкая, свободная линия. Потом еще одна. Лубок для меня как детские ходунки – чувствую себя уверенно, и он не дает мне блуждать.

Продолжаю. Начинаю наслаждаться и даже осознаю, что им можно пользоваться как компасом. Мне нравится. Изучаю новую технику. Первый рисунок готов – Brexit. Борис Джонсон на колесе обозрения «Лондонский глаз». Он катается; в конце концов, ему ведь нравятся велосипеды. При вращении глаз смотрит то на Европу, то на Остров. Мой рисунок опубликован в Брюсселе. Неплохо. Надеюсь, он поможет им принять решение. Так и продолжу.

Проходит несколько дней, и количество рисунков возрастает. Привыкаю рисовать с лубком как раз тогда, когда уже пора с ним расставаться. Снимаю его, но палец остается выпрямленным.

Врач объясняет, что надо делать, чтобы он снова стал двигаться. Палец не поддается. Возникает другая проблема. Как рисовать без лубка? Может, мне следовало просто его оставить – я к нему привык и все шло хорошо. Начинаю ходить на физиотерапию, но упорствую с карандашом. Так или иначе, я довольно упрям. Без своих ходунков я не чувствую себя в безопасности. Спотыкаюсь. Линии кривые и направляются не туда, куда я хочу. Придется выбирать более кривые модели. Дни бегут, стопка рисунков растет. Мои движения становятся все более плавными и контролируемыми. Возвращается уверенность в себе. Превосходно. Чувствую себя так, словно вижу свою первую любовь и начинаю исследовать ее со всех сторон. ▶



## #КонструкцияПерсонажа

Переключаю внимание на совершенно новую тему рисунков. Известные личности. Какая бесконечность темных и светлых глаз! Вот что мне нужно. Итак, могу нарисовать их забавно и криво. Извините, я все-таки в критической ситуации. Я еще не совсем выздоровел. Из-за коронавируса все сидят дома. Все отлично! Так я могу спокойно рисовать.

Не хочу сказать, будто что-то изменилось, но когда все остальные чувствуют себя неуютно – совсем другое дело. И так стопка личностей растет, пока, наконец, их количество не доходит до ста одного. Останавливаюсь.

Моя рука уже в прекрасном состоянии, а палец – идеален. Издалека машу им доктору, чтобы его порадовать. Благодарю его. Я знаю, какой он хороший специалист.

Теперь остался вопрос, как мне объединить столько разных персонажей? Хочу, чтобы была последовательность. Вскоре приходит ответ. От этих надоедливых меток, которые прикрепляются ко всему, – хештегов! Да, это тот цемент, которым скреплю вместе всех этих персонажей.

## #Победа

Конечно. Все рассортировано. Персонажи «Сатирикона» уже наблюдают за мной со своих мест. Что ж, я чувствую себя немного неловко, воспользовавшись ими для своей реабилитации. Надеюсь, они поймут. Мне тоже было нелегко. С другой стороны, говорю себе, хорошо, что я повредил руку; если бы не мой палец, стал ли бы вообще я всем этим заниматься?



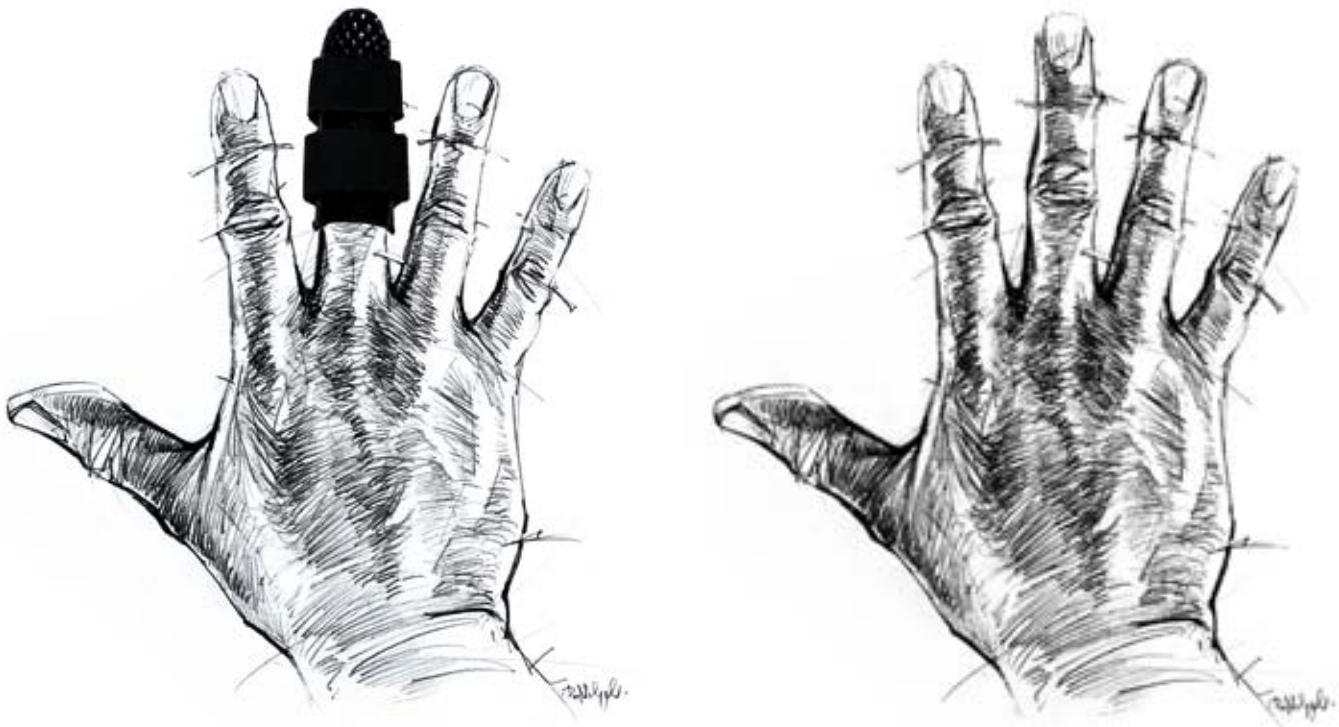
#Rasputin #Распутин  
#Mysticism #Старец #Starets



#Dollars #Petroleum  
#OilFires #Saddamhussein  
#Pistol #Iron



#HammerAndSickle #Ленин  
#Lenin #СерпИМолот



## ХУДОЖНИК

**ДОНЧО ДОНЧЕВ** родился в 1974 году в Габрово (Болгария). Это художник разнопланового таланта, которому недостаточно какого-либо одного стиля: он находится в постоянном динамичном поиске. Художник любит работать со многими материалами и техниками: он рисует на глазах у зрителей, иллюстрирует, занимается скульптурой и интерактивными проектами.

В 2007 году он иллюстрировал изданные в Стамбуле графический роман Керима Сакызы «Fatemate» («Судьба») и сборник поэзии «Reincarnation of the Satyr» («Реинкарнация сатира»).

С этим же автором он работал и над серией коротких историй, предназначенных для журнала «Heavy Metal» (2011 г.). Д. Дончев рисовал на сцене во время музыкального мероприятия «Ноктюрн в синем» и на разных сценах и кафедрах Германии.

Некоторые его проекты – тематические и вдохновлены наукой. Например, «Метаморфозы частицы» и «Хронология Вселенной» – оба были представлены в ЦЕРН в 2016 и 2018-м. «Хронология Вселенной» – это аудиовизуальный проект программы ЦЕРН «Искусство в CMS», уже демонстрировавшийся во многих странах мира.

Другая сфера, интересующая Дончо, связана с древней мудростью. Его работа «Logos-Mithos» в 2014 году была представлена в Берне и Цюрихе («Petra Lossen Fine Art»), а в 2015-м – в национальном музее Лихтенштейна в Вадуце.

Художник также организовал много выставок в родной Болгарии и других странах Европы. Его сатирическая коллекция под названием «XXI век» (София, Центральный военный клуб, 2018 г.) вызвала, пожалуй, наибольший общественный резонанс.

Со своей работой «Riflessioni» Дончо Дончев участвовал во всемирной выставке EXPO 2015 в Милане перед павильоном «Corriere della Sera», а на EXPO 2017 в Астане создал масштабное панно «Человеческая энергия». Это произведение впоследствии стало собственностью музея EXPO в Шанхае.

Оба этих мероприятия на всемирных выставках курировал Арминио Шолли, директор художественной галереи Леонардо да Винчи «il Rivellino» в Локарно,

Д. Дончева часто можно увидеть на многих мероприятиях, которые являются частью культурной программы «il Rivellino» в Локарно и других местах кантона Тичино. Д. Дончев начал работать в этом швейцарском krau в 2015-м с перформансами, выставками и участием в объединенных проектах. В мае 2019-го в ознаменование 500-летия со дня смерти Леонардо да Винчи Дончо Дончев рисовал перед аудиторией «il Rivellino», воссоздав одну из самых интересных и загадочных картин «Спаситель мира». Кроме того, что эта работа – одна из наиболее ценных, она также и одна из самых противоречивых. Художник провоцирует зрителя, переворачивая изображение, создавая тем самым игральную карту. Его перформанс был снят и затем транслировался Швейцарским национальным телевидением (RSI). В то же время во время выставки, приуроченной к 500-летию смерти Леонардо да Винчи, болгарский художник представил проект под названием «Codex Metamorphoses». Эта работа – часть большой серии Д. Дончева, интерпретирующей «Метаморфозы» Овидия и модерниста Кафки.

В декабре 2019 г. во время проходившей в художественной галерее Леонардо да Винчи выставки, посвященной творчеству великого итальянца, Д. Дончев исполнил серию портретов «вживую». Ранее на портретах Дончо «вживую» в рамках культурных мероприятий «il Rivellino» и кинофестиваля в Локарно можно было увидеть Марко Солари, Питера Гринуэя, Алена Берсе, Далю Грибаускайте и др.



# Doncho Donchev: #PERSONA\_SATYRICONA



www.donchev.art

## Pieštukas

Jis mažas ir vaikiškai jautrus. Jis turi grafito širdj. Gyvena kažkur tarp šviesos ir tamsos, ant ribos. Keliauja iš vienos pusės į kitą. Jis ieško. Jam patinka žaisti su šviesos spinduliais ir šešeliais. Jis mėgsta priešingybių žaismą. Ten gimsta forma. Tu dviejų jėgų sankirtoje. Tai ji įkvepia ir jis aistringai ją gainiojas. Tai realizuojanti forma gali egzistuoti visais jmanomais būdais. Jis apie tai masto ir mato, kaip viskas prisipildo prasmės – jo paviršiuje atsispindi tiek daug skirtingu paveikslų.

Jis nori juos tyrinėti. Juos atkurti. Tačiau ne taip, kaip jie matyt iš išorės, bet kitaip – iš gilumos, tą nematomą pusę. Po šio sunkaus darbo jis grįžta atgal ant tos ribos ir pradeda piešti jų likimus. Skubriu žingsniu uždusęs puola į tą tamsą. Ta jėga dažnai ji vargina ir trupina jo grafito širdj. Šviesa trumpam prasiskverbia lyg pro debesi. Tai tampa gurkšniu šviežio oro.

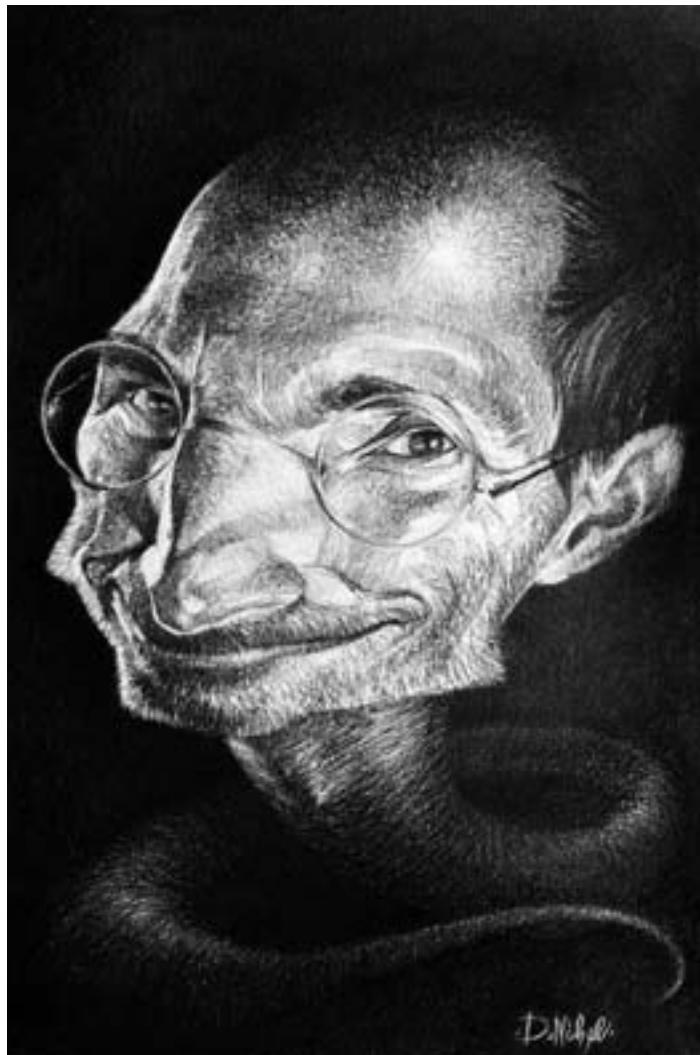
Jis išmoksta pastebėti skirtumus – beprotoybę, susijaudinimą, skausmą ir džiaugsmą. Linija skrieja lyg paukštis. Jis neria į gilią tamsios bedugnės tankmę, tuomet išskyla į šviesą – vos juntamas didžiausio švelnumo prisilietimas. Kartais jis metasi į tai aistringai besisukdamas ir brėždamas lyg laukiniu nagais. Aštruma skverbiasi per erdvę. Pieštuko brūkšnių lietus smulkiai ir gausiai palaisto formą. Pamatus suskumba prilaikyti vertikalios ir horizontalios kolonus. Šešeliai atlieka savo vaidmenį, palaiko, sklaidosi, o kartais ir visai dingsta. Mirgėdami ore ir nešdami taiką kategoriskai priešingiemis kraštinumams, išsilieja pustoniai. Atspindžiai pilni meilės sau.

Jie atrodo netikroviskai iškreipti. Žingsnis po žingsnio paveikslas įgauna turinį, kurj vis dar skiria ta smailė. Štai tokioje atmosferoje gimsta Satyriškos Personos (#PERSONA\_SATYRICONA). Galiausiai jų akys pradeda matyti. Viena lieka panirusi į tamsą, o kita – nutvieksta šviesos. Visą laiką jis klausia save, ar jam derėtu ten būti, tarp to dvilypumo.

Ar jam derėtu egzistuoti ant tos skirtumų smailės? Pabaigęs jis parodo jiems savo darbą. Kad jie žinotų. Kad juos būtų galima pamatyti iš vidaus. Tegu visi mato. Tegu visi diskutuoja ir dalinasi. Jis suvokia, kad jiems jo reikia. Taip, jis yra reikalingas. Reikalingas kurti, visada būti budrus. Išmatuoti.

## #Kamuolys

Kamuolys parskrenda į mane. Siekiu savo ištiesta ranka. Šiek tiek sugelia. Tik akimirkai. Neskauda, tačiau kažkas yra negerai. Mano dešiniojoje rankoje – toje, su kuria piešiu. Pasižiūriu į didžią pirštą – ar tai jis? Atrodo kitaip. Atrodo keistai susisukęs, tarsi šaipydamasis. Paméginu ji ištiessti ir grąžinti į gretą su kitais, tačiau paaiškėja, kad negaliu. Jis tiesiog užsispyrės vypso ten ir rodo žemyn. Kodėl negaliu ištiessti savo viduriniojo piršto? Taip, man reikia pasikonsultuoti su gydytoju.



#genesis #garden #treeOfknowledge  
#stevejobs #theFall #ForbiddenFruit



## #UžUždangos

Ligoninė. Operacija. Rankos nematau – mus skiria barjeras. Uždanga. Kitoje pusėje esantis gydytojas pasakoja juokingas istorijas norédamas nukreipti mano dėmesį. Žinoma, viskas priklauso nuo nusiteikimo. Turim būti pozityvūs. Apsimetu, kad man linksma, net nusijuokiu. Noriu prisidėti kaip tik galiu. Asistuojant seselė su gydytoju pasidalina keletu pikantiškų istorijų.

Sėdžiu tyliai. Girdžiu įrenginio garsą. Tokio pat, kokį naudoju ir aš. Tai ramina. Vadinasi, gydytojas turi būti toks pat įjudės, kaip ir aš. Vos jéjes į jo operacinię pasižiūrėjau į jo instrumentus ir pasakiau sau: „Čia ne bet koks senas daktaras.

## #Klajonės

Aš namie. Visa ranka sutvarstyta. Jau galiu jausti skausmą. Tai toks pulsuojantis skausmas tarsi kas nors laikytų mano ranką verdančio vandens puode, o mano galva nuolat tai tinsta, tai traukiasi. Mintyse vienas po kito vienodu ritmu ritasi klausimai. O jei nebegalėsiu piešti kaip anksčiau? Ką reikės daryti? Na, ką nors sugalvosiu. Taigi, pradedu galvoti. Bėga laikas. Nieko nesugalvoju. Užsimerkiu ir jaučiu atsélinant įtampą. Vėl tas pat. Prabėga visa diena. Akiavizdu, kad mano galvoje be piešimo daugiau nieko néra. Dabar ši tą prisimenu – juk viskas priklauso ne nuo virtuoziško pieštuko valdymo. Jei pieštuku kuriama lyg įrankiu, tuomet būtina turėti menininko mintį, aistrą ir sielą. Na, šitai tai turiu. Imsiu naudotis ▶



Horn #LouisArmstrong  
#Satchmo #Satch



#Satch #OntheRoad  
#Jackkerouac #Road



#Trattato  
#Trattatodellapittura



kairiaja ranka. Kaip ir daugelis kitų. Viskas ateina iš vidaus. De du visas pastangas. Atsiduodu savo vidinei aistrai. Galiausiai žengteliu atgal, norėdamas pasigrožeti tuo nuostabiu piešiniu iš toliau. Ką? Čia mano darbas? Atrodo lyg dar karštu asfaltu pravažiavusio volo palikta drūžė. Néra taip, kad tai nebūtų kažkoks menas. Tiesiog jis ne mano. Neturiu kito pasirinkimo. Turėsiu susitvarkyti su dešiniaja ranka.

## #Pieštukas

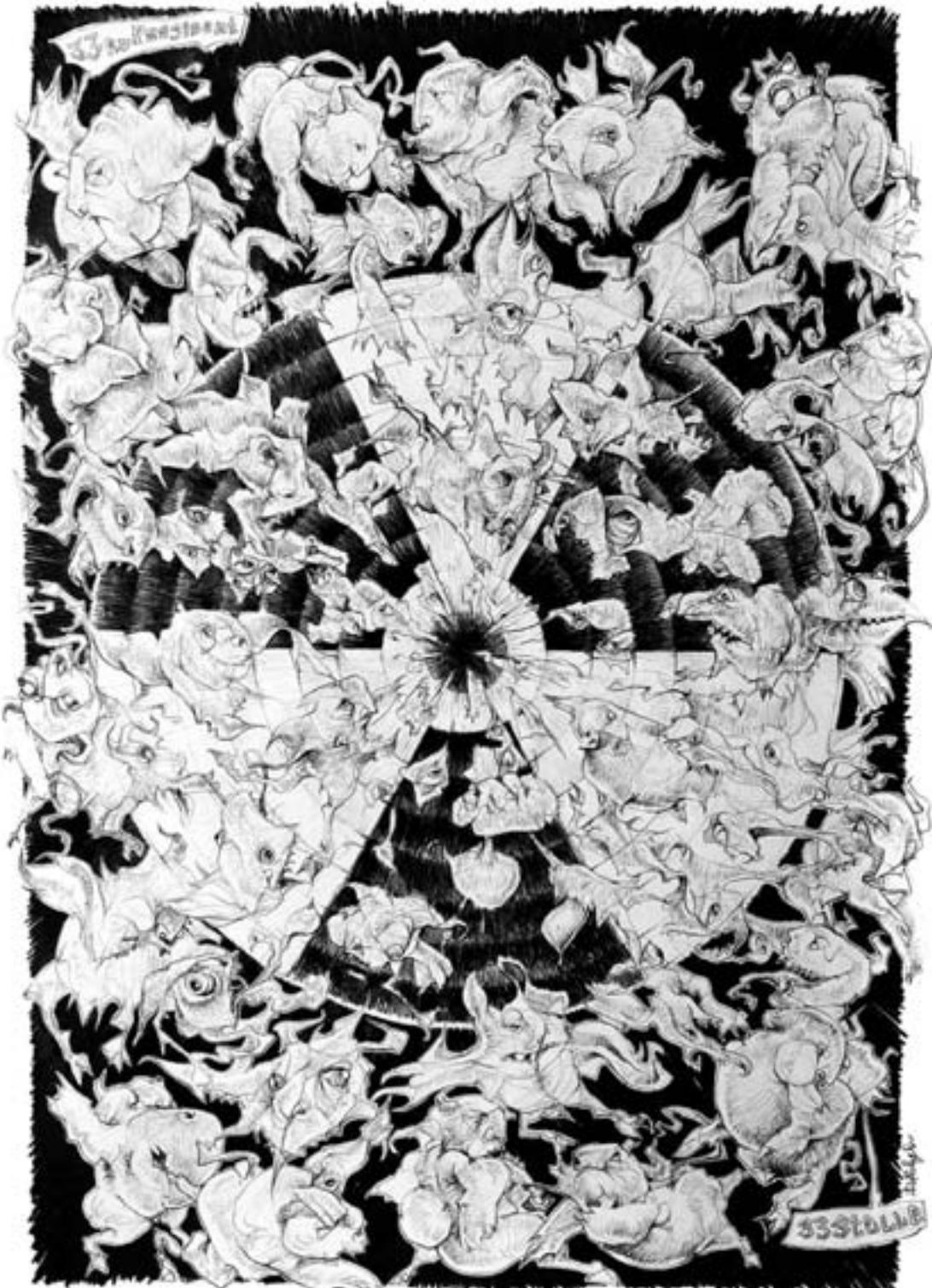
Gydytojas nuima tvarsčius. Mano vidurinj pirštą, pakeltą ir nejudrū, laiko jtvargas. Taip, kaip turi būti. Vairuodamas automobilį pastebiu, kad žmonės į mane keistai žiūri. Ne visi žino apie operaciją.

Grįžtu į studiją. Pasižiūriu į pieštuką. Visų pradžių pradžią. Kūrėja. Galingajai. Suimū jį dviem pirštais, o viduriniuoju prilaikau tuščią popieriaus ląpą. Pradedu. Lengva, laisva linija. Tuomet kita. Jtvargas man lyg vaikštynė – jauciūosi tvirtai ir jis neleidžia man nuklysti.

Tesiū. Iš tikrujų imu mėgautis ir net suprantu, kad juo galima naudotis lyg kompasu. Man patinka. Mokausi naujos technikos. Pirmasis piešinys baigtas – „Brexit“. Borisas Johnsonas „Londono akyje“. Jis supasi; juk jam patinka dviračiai. Besuskant akis žiūri tai į Europą, tai atgal į salą. Mano piešinys išspausdinamas Briuselyje. Neblogai. Tikiuosi, jis padės jiems priimti sprendimus. Taip ir tesiū.

Prabėga kelios dienos ir piešinių skaičius išauga. Priprantu prie piešimo su jtvaru kaip tik tada, kai jau tenka su juo išsi skirti. Nuimū jį, bet pirštas lieka tiesus.

Gydytojas susako, ką reikia daryti, kad jis vėl judėtų. Pirštas nepasiduoda. Kyla kita problema. Kaip piešti be jtvaro? Gal man reikėjo jį tiesiog pasilikti – pripratau prie jo ir viskas visai gerai sekési. Ėmiau lankytį kineziterapiją, bet likau prie pieštuko. Šiaip ar taip, esu užsispyręs. Be savo vaikštynės nesijaučiu taip saugiai. Griuvinėju. Linijos kreivos ir nejudaten, kur aš noriu. Tekstas pasiran-



#Hell #Inferno

kioti kreivesnių modelių. Die nos bėga, piešinių stirta didėja. Mano judesiai darosi sklandesi ni ir tikslesni. Pasitikėjimas savimi grižta. Puiku. Jaučiuosi taip, lyg regėčiau savo pirmaja meilę ir pradėčiau tyrinėti ją iš visų pusiu.

## #PersonožoKonstrukcija

Mano dėmesys nukrypsta į visiškai naują piešinių temą. Jžymios asmenybės. Kokia begalė tamšių ir šviesių akių! Štai, ko man reiki. Taigi, galėčiau nupiešti juos juokingai ir kreivai. Atsiprašau, aš vis dėlto esu kritinėje situacijoje. Dar nesu visiškai atsigavęs. Dėl koronaviruso visi sėdi namuose. Viskas gerai! Taip galiu ramiai sau piešti.



## MENININKAS



#Inferno #Purgatorio  
#Paradiso #DanteAlighieri  
#DivinaCommedia #Comedy

Nesakau, kad kažkas pasikeitė, tačiau kai ir visi kiti jaučiasi nepatogiai – jau kitas reikalus. Ir taip asmenybių šūsnis auga, kol galiausiai jų skaičius pasiekia šimtą vieną. Sustoju.

Mano ranka yra puikios būklės, o pirštas – tobulas. Iš tolo pamojuoju juo gydytojui norėdamas jį pradžiuginti. Padékoju jam. Žinau, koks jis geras specialistas.

Dabar liko klausimas, kaip suburti tiek daug skirtingu personažų į krūvą? Noriu nuoseklumo. Greitai ateina atsakymas. Iš tų užknisančių ir visur kaišiojamų etikečių – grotažymės! Taip, tai yra cementas, kuriuo sumūrysiu visas tas asmenybes kartu.

### #Pergalė

Baigta. Viskas suruošta. „Satyrikona“ personažai jau stebi mane iš savo vietų. Pasinaudojės jais savo rehabilitacijai iš tikrujų jaučiuosi šiek tiek nejaukiai. Tikiuosi, jie supras. Man irgi nebuvu lengva. Kita vertus, sakau sau, gerai, kad susižeidžiau ranką; jei ne mano pirštas, ar būčiau išvis tiek varges?

**DONCHO DONCHEV** gimė 1974 m. Gabrove, Bulgarijoje. Tai yra talentingas menininkas, kuriam negana vieno kurio nors stiliaus – jis yra nuolatinėse, dinamiškose paieškose. Dailininkas mėgsta dirbtį su daugeliu medžiagų ir technikų: jis tapo stebint žiūrovams, iliustruoja, užsiima skulptūra bei interaktyviais projektais.

2007 m. jis iliustravo Stambule išleistus Kerim Sakizli grafinį romaną „Fatemate“ bei poezijos knygą „Satyro reinkarnacija“.

Su tuo pačiu autoriumi jis dirbo ir prie žurnalui „Heavy Metal“ skirtų trumpų istorijų serijos (2011). D. Donhev tapė scenoje muzikinio renginio „Mėlynasis noktiūnras“ metu bei jvairiose Vokietijos scenose ir katedrose.

Kai kurie iš jo projektų yra teminiai ir jkvępti mokslo, pavyzdžiui, „Dalelės metamorfozės“ bei „Visatos laiko juosta“ – abu buvo pristatyti 2016 m. CERN ir 2018 m. „Visatos laiko juosta“ – tai CERN programos „Menas CMS“ audiovizualinis projektas, jau pasirodės daugelyje pasaulio šaliu.

Kita D. Donchev dominantini sritis yra susijusi su senovės išmintimi. Jo darbas „Logos-Mithos“ 2014 m. buvo pristatytas Berne ir Ciuriche („Petra Lossen Fine Art“), o 2015 m. – Lichtenšteino nacionaliniame muziejuje Vaduze.

Menininkas taip pat organizavo daug parodų Bulgarijoje ir Europoje. Jo satyrinė kolekcija pavadinimu „XXI amžius“ (Sofija, Centrinis kariuomenės klubas, 2018 m.) turbūt sulaukė daugiausiai publikos dėmesio.

Su savo darbu „Riflessioni“ D. Donchev dalyvavo pasaulinėje parodoje EXPO 2015 Milane, o EXPO 2017 Astanoje sukūrė didžiulį pano „Žmogaus energija“. Šis kūrinys vėliau tapo EXPO muziejaus Šanchajuje nuosavybe.

Šiuos abu renginius pasaulinėse parodose kuravo Arminio Sciolli, Lokarno Leonardo da Vinčio „il Rivellino“ meno galerijos direktorius.

D. Donchev dažnai matomas renginiuose, kurie sudaro „il Rivellino“ kultūrinę programą Lokarne bei kitose Tičino kantono vietose. D. Donchev pradėjo dirbtį šiame Šveicarijos krašte 2015 m. su performansais, parodomis ir dalyvaudamas jungtiniuose projektuose. 2019 m. gegužę, minint 500-ąsias Leonardo da Vinčio mirties metines, D. Donchev tapė priešais „il Rivellino“ auditoriją, atkurdamas vieną jdomiausiu ir paslaptingesiausiu paveikslu „Pasaulio išganytojas“. Be to, kad šis darbas yra vienas vertingiausiu, jis taip pat yra ir vienas kontraversiškiausiu. Menininkas provokuoja žiūrovą apversdamas paveikslą ir taip tarsi sukurdamas kortą. Jo performansas buvo filmuojamas ir transliuojamas Šveicarijos nacionalinės televizijos (RSI). Tuo pačiu metu jis pristatė projektą pavadinimu „Codex Metamorphoses“. Šis darbas – dalis didesnės D. Donchev serijos, kurioje interpretuojamos Ovidijaus ir modernisto Kafkos „Metamorfozės“.

2019 m. gruodžio mėnesį Leonardo da Vinčio meno galerijoje Da Vinčio atminimo garbei vykusios parodos metu D. Donchev atliko seriją gyvai kuriamų portretų. Anksčiau D. Donchev „gyvų“ portretų pasiodymuose kultūrinuose „il Rivellino“ renginiuose bei Lokarno kino festivalyje buvo galima pamatyti Marco Solari, Peter Greenaway, Alain Berset, Dalios Grybauskaitės bei kitus portretus.

[www.donchev.art](http://www.donchev.art)



# POESTATE 2021 –

## 25-й международный фестиваль поэзии и искусства

### Лодка культуры без весел

«2020 год из-за всемирной пандемии COVID-19, видимо, войдет в мировую историю как *annus horribilis* (ужасный год)», – говорит основательница и художественный руководитель фестиваля POESTATE Армида Демарта, отмечая, что пандемия не только нарушила тенденции мирового развития, экономику, но и раскрутила огромные жернова социальной изоляции и неравенства, в которые попала и культура.

«И тут мы увидели, что все мы не находимся в одной лодке, что лодка культуры оказалась самой маленькой и без весел, а у плывущих на ней лодочников искусства нет ни одного спасательного круга», – такими аллегориями в стиле Данте говорит не теряющая оптимизма и в труднейшие времена Армида Демарта, основательница

фестиваля POESTATE, уже четверть века прославляющая международным поэтическим мероприятием швейцарский кантон Тичино.

Трудности не остановили фестиваль 2020 года, хотя трехдневное мероприятие, ежегодно в начале июня проходящее в ратуше Лугано, пришлось в кратчайшие сроки переорганизовать в мероприятие в виртуальном пространстве.

Это решение не разочаровало. Мероприятие привлекло внимание свыше 35 тысяч зрителей. Позднее ради сохранения живого контакта во время короткой паузы в карантине оно прошло в меньшем формате в нескольких альтернативных пространствах.



### 2021-й – юбилейный год 25-летия POESTATE

Первый фестиваль, состоявшийся в Лугано в 1997 году, уже имеет богатую историю и длинный список участников и лауреатов, в который вошли и мэтры с мировым именем, и начинающие художники, для которых POESTATE стал стартовой площадкой на высоты поэзии.

И не только поэзии. Этот независимый культурный проект является многограновым, многодисциплинарным и мультикультурным, в котором классика сливается с авангардом, наука – с поэзией, танец – с историей, спектакль – с философией.

Если бы эту синергию еще дополнить политической волей и силой бизнеса, то

международное мероприятие получит возможность прославлять Швейцарию в мировом пространстве, таком, как, скажем, всемирная выставка EXPO в Дубае.

Фестиваль POESTATE 2021, как всегда, пройдет 3–5 июня.

Где и в каком формате это будет проходить, а также программа фестиваля будут объявлены на официальном сайте POESTATE [www.poestate.ch](http://www.poestate.ch) и в официальном профиле POESTATE в «Фейсбуке», которые будут обновлены до конца апреля.

Связаться с организаторами фестиваля POESTATE можно по эл. почте [info@poestate.ch](mailto:info@poestate.ch)



# POESTATE 2021 -

## 25-asis tarptautinis poezijos ir meno festivalis

### Kultūros valtis be irklų

„2020-ieji dėl visuotinės COVID-19 pandemijos, matyt, jeis į pasaulio istoriją kaip *annus horribilis* (siaubingi metai)”, – sako Armida Demarta, tarptautinio poezijos ir meno festivalio POESTATE įkūrėja ir organizatorė, pabrėždama, kad pandemija ne tik pažeidė pasaulio vystymosi tendencijas, ekonomiką, bet ir jsuko didžiules socialinės atskirties bei nelygybės gирnas, tarp kurių atsidūrė ir kultūra.

„Ir čia pamatėme, kad mes visi nesame vienoje valtyje, kad kultūros valtis yra pati menkiausia ir be irklų, o ja plaukiantys meno valtininkai neturi nė vieno gelbėjimosi rato”, – tokiomis dantiškomis alegorijomis kalba jau ketvirtį amžiaus tarptautiniu poezijos renginiu Šveicarijos Tičino kantoną garsinanti festivalio įkūrėja ir sunkiausiu metu optimizmo nestokojanti A. Demarta.

Sunkumai nesustabdė 2020 m. festivalio, nors per labai trumpą laiką triju dienų renginį, kasmet birželio pradžioje vykstantį Lugano rotušėje, teko perorganizuoti į renginį virtualioje erdvėje. Šis sprendimas nenuvylė. Renginys sulaukė daugiau nei 35 tūkst. žiūrovų dėmesio. Vėliau, siekiant išlaikyti gyvą kontaktą, per trumpą karantino pauzę jis vyko mažesniu formatu keliose alternatyviose erdvėse.

1997 m. Lugane įvykės pirmasis festivalis jau turi turtingą istoriją ir ilgą dalyvių bei laureatų sąrašą, kuriame ir pasaulinio garso poetai, ir pradedantieji menininkai, kuriems POESTATE buvo starto aikštėlė į poezijos aukštumas.

Ir ne tik poezijos. Šis nepriklasomas kultūrinis projektas yra daugianamis, daugiadisciplininis ir multikultūrinis, kuriame klasika susilieja su avangardu, mokslo su poeziija, šokis su istorija, spektaklis su filosofija.

Jeigu šią sinerziją dar papildytų politinė valia ir verslo galia, tarptautinis renginys turi galimybę garsinti Šveicarija pasaulinėje erdvėje, gal net tokioje kaip EXPO paroda Dubajuje.

Festivalis POESTATE 2021 kaip visuomet vyks birželio 3–5 dienomis.

Kur ir kokiu formatu tai vyks, o taip pat ir festivalio programa bus skelbiama oficialioje POESTATE svetainėje [www.poestate.ch](http://www.poestate.ch) ir oficialiaiame POESTATE FB puslapyje, kurie bus atnaujinti iki balandžio pabaigos.

Susisiekti su POESTATE festivalio organizatoriais galima el. paštu [info@poestate.ch](mailto:info@poestate.ch)

[www.poestate.ch](http://www.poestate.ch)

# POESTATE 2021



25<sup>a</sup> edizione

---

3-4-5 giugno 2021

---

edizione speciale

# PARKO GALERIJA

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

# JŪRA·MOPE·SEA

INTERNATIONAL BUSINESS MAGAZINE

交通 · 物流 · 能源 · 石油和天然气 · 科学和技术 · 环境

The first magazine in Eurasia published in four languages:  
English, Chinese, Russian and Lithuanian



21  
years



Your loyal partner in international business

**www.jura.lt**



## Logistics without stress



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



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

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