

JŪRA·MEER·SEA

TARPTAUTINIS VERSLO IR MOKSLO ŽURNALAS
INTERNATIONALE ZEITSCHRIFT FÜR WIRTSCHAFT UND WISSENSCHAFT
INTERNATIONAL MAGAZINE OF BUSINESS & SCIENCE

2023 • 3-4 [128-129]

Pasaulio duona
Raktas į žmogaus širdį Pietryčių Azijoje
Singapūras domina Europą

Brot für die Welt
Der Schlüssel zum Herzen der Menschen in Südostasien
Singapur weckt europäisches Interesse

The Bread of the World
The Key to the Human Heart in Southeast Asia
Singapore Attracts European Interest



JŪRA·MEER·SEA

TARPTAUTINIS VERSLO IR MOKSLO ŽURNALAS
INTERNATIONALE ZEITSCHRIFT FÜR WIRTSCHAFT UND WISSENSCHAFT
INTERNATIONAL MAGAZINE OF BUSINESS & SCIENCE



Your loyal partner
in international business

www.jura.lt



Turiny's • Inhalt • Content

LEIDĖJOS ŽODIS

DAS WORT DER HERAUSGEBERIN PUBLISHERS'S WORD

Pasaulio duona	2
Brot für die Welt	3
The Bread of the World	4

IŠSKIRTINIS INTERVIU EXKLUSIVES INTERVIEW EXCLUSIVE INTERVIEW

Pietryčių Azijoje raktas į žmogaus širdį per maistą ir pagarbą maisto kultūrai	7
In Südostasien führt der Weg zum Herzen der Menschen über das Essen und die Wertschätzung der Esskultur	10
Southeast Asia Finds the Key to the Human Heart Through Food and Respect for Food Culture	14

NAUJOS RINKOS NEUE MÄRKTE NEW MARKETS

Singapūras ir Pietryčių Azija domina Europą dinamiška ekonomine aplinka	18
Singapur und Südostasien wecken mit dynamischem Wirtschaftsumfeld europäisches Interesse	21
Singapore and Southeast Asia Draws European Attention with a Dynamic Economic Environment	24

Aukštos klasės pranešėjai ir naujausios temos „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ konferencijoje Singapūre	28
Hochkarätige Referenten und topaktuelle Themen auf der Transportlogistik- und Luftfrachtkonferenz Südostasien in Singapur	29
High-class Speakers and Cutting-edge Topics at the transport logistics and air cargo Southeast Asia Conference in Singapore	31

UOSTAI HÄFEN PORTS

Pietinė Klaipėdos uosto dalis: nuo aukštos pridėtinės vertės paslaugų iki žaliosios energetikos terminalo	34
Der Südhafen von Klaipėda: von Dienstleistungen mit hohem Mehrwert zum Terminal für grüne Energie	36
The South of the Port of Klaipėda: from High Value-added Services to a Green Energy Terminal	38

VERSLAS IR MOKSLAS

WIRTSCHAFT UND WISSENSCHAFT BUSINESS AND SCIENCE

Ukrainos grūdams – žaliasis Lietuvos vidaus vandens koridorius?	40
Litauens Binnengewässer – ein grüner Korridor für ukrainisches Getreide?	41
Ukraine's Grain – Lithuania's Green Inland Waterway Corridor?	43

TARPTAUTINIAI RENGINIAI INTERNATIONALE VERANSTALTUNGEN INTERNATIONAL EVENTS

Paroda „transport logistic“ sugrįžo efektingai	46
Die Messe transport logistic erlebt ein Spektakuläres comeback	48
The transport logistic Trade Fair Has Made a Spectacular Return	50

Konferencija „Uostai 4.0“ – skaitmeninimas jūrų sektoriuje po mikroskopu	54
Ports 4.0-Konferenz – Digitalisierung im maritimen Sektor auf dem Prüfstand	56
Ports 4.0 Conference – Digitalization under the Microscope in the Maritime Sector	58

VERSLAS IR MENAS WIRTSCHAFT UND KUNST BUSINESS AND ART

Kretingos senosios muzikos festivalyje – unikalios, specialiai seniausiems lietuviškiems vargonams sukurtos programos	60
Das Festival für Alte Musik in Kretinga präsentiert einzigartige Programme, die eigens für die älteste litauische Orgel geschaffen wurden	62
Kretinga Early Music Festival Introduces Unique Programmes, Specially Created for the Oldest Organ in Lithuania	64

MOKSLAS IR MENAS WISSENSCHAFT UND KUNST SCIENCE AND ART

„Susitikimai Geležinio Vilko mieste“ – knyga, sukurta žmogaus ir dirbtinio intelekto	66
„Begegnungen in der Stadt des Eisernen Wolfs“ – ein Buch, das von menschlicher und künstlicher Intelligenz geschaffen wurde	68
Encounters in the City of the Iron Wolf – a Book Created by Man and Artificial Intelligence	70

JŪRA MEER SEA
International Magazine of
Business and Science
ISSN 1392-7825

Jūra magazine issued since 1935
JŪRA MEER SEA – since 1999

Issued by:
Private company
Jūrų informacijos centras
(Marine Information Centre)

Director and Editor-in-chief
Zita Tallat-Kelpšaitė
Tel. + 370 610 11399
E-mail: editor@jura.lt

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

Translators:
Artificial Intelligence

Proofreaders:
Rita Maksimavičienė
Karl-Heinz Gros
Elena Trečiokaitė

Representatives of the magazine:

UK, London
Milda Manomaitytė
E-mail: milda@globalairrail.com

Kazakhstan, Karaganda
Tatyana Iwanova
E-mail: lituanica@mail.kz

Germany, Munich
Diana Wirtz
E-mail: diana.wirtz@tlnika.de
TL NIKA GmbH

Photo credits:
Vytautas Karaciejus, Wesley Pribadi,
Pang Yuhao, Aditya Chinchure,
Hu Chen, Ervan Sugiana, Joshua Tsu,
Fahrul Azmi, Gilly, Kristaps Ungurs,
Ivars Utinans (UNSPASH), Embassy of the
Republic of Lithuania in Singapore, KSSA,
KSTP, transport logistic, Canto Fiorito,
JŪRA MEER SEA

Cover:
The Bread of the World, painting (2022)
by artist Zita Tallat-Kelpšaitė
Design: Ingrida Ramanauskienė

Manuscripts are not returned or reviewed
The editorial staff bears no responsibility
for the contents of texts provided by
advertising agencies
The editorial opinion does not necessarily
coincide with the opinion of the authors
and interviewees

E-mail: editor@jura.lt
www.jura.lt

**Printed by S. Jokužis
Publishing & Printing House**

Pasaulio duona

*„...kasdienės mūsų duonos duok mums šiandien ir
atleisk mums mūsų kaltes...“*

Kiekviena šalis yra unikali. Skirtinga kultūra, verslo etika, papročiai ir įpročiai. Galbūt bendra tai, kad kelias į žmogaus širdį dažnai ateina per maistą, pagarbos rodyimą maistui ir maisto kultūrai. Tai ypač būdinga Pietryčių Azijai, apie savo patirtį kalba Darius Gaidys, pirmasis Lietuvos ambasadorius Singapūre, taip pat akredituotas Pietryčių Azijos šalyse: Malaizijoje, Indonezijoje, Tailande ir Vietname.

Neretai pasaulio kultūroje maistas, jo svarba apibūdinamas daug apimančiu ir daug reikšmių turinčiu žodžiu – duona. Šiam žodžiui galima priskirti gausybę kontekstų ir prasmių. Jis gali būti siejamas su pasauliniu maisto tiekimo tinklu, atspindėti pastangas, kad maistas būtų pasiekiamas visiems gyventojams visame pasaulyje. Duona – galingas simbolis, primenantis apie poreikį bendradarbiauti sprendžiant pasaulines skurdo ir bado problemas, patvirtinantis žmoniškumą ir galimybę padėti, skatinantis mąstyti apie pasaulinį solidarumą, galvoti ne tik apie duoną ant savo stalo, bet apie Pasaulio duoną.

Ypatinę svarbą duona turi tautų religinėse apeigose. Krikščionys, kurie sudaro bene trečdalį pasaulio gyventojų, svarbiausioje savo maldoje „Tėve mūsų“ prašo „kasdienės mūsų duonos duok mums šiandien...“.

Seniausio žmonijos maisto – duonos valgymas kartu, dalinimasis ja yra sakralinių apeigų dalis bene visų pasaulio tautų kultūroje, teikianti bendrumo, meilės, pasitikėjimo vienas kitu jausmą.

Duonos kelias iki mūsų stalo ilgas, kantrus, aplaistytas sauskas darbo prakaitu ir neretai krauju.

Baisiausia, kai duona tampa ginklu.

Derlingose žemėse plytinti Ukraina yra viena didžiausių duonos (grūdų) augintojų pasaulyje, tačiau netolimos istorijos tėkmėje ši beveik trečdalį pasaulio aprūpinti duona galinti šalis tris kartus buvo marinama badu. Sovietų režimas tris kartus sukėlė badą Ukrainoje, siekdamas politinių tikslų. Kalbame apie 1921–1923, 1932–1933 ir 1946–1947 m. badmečius, kuomet masinio bado teroras panaudotas kaip valstybės politikos įrankis. Šiandien Rusijos neoimperija vėl naudoja si badu siekdama ne tik taktinių, bet ir globalių geopolitinių tikslų. Rusijos diktatorius Vladimiras Putinas naudoja badą kaip šantažo įrankį karui su Ukraina, atmintimi dalijasi Tetiana Boriak – Kyjivo Taraso Ševčenkos nacionalinio universiteto istorijos mokslų daktarė, prasidėjus Rusijos invazijai Ukrainoje, 2022 m. kovą su dviem vaikais pabėgusi į Lietuvą.



Dvidešimt pirmojo amžiaus Ukraina nebadauja. Ji kariauja už savo, už mūsų, už pasaulio laisvę ir karo prievartaujamoje žemėje augina duoną pasauliui. Duoną, į kurią kiekvieną minutę yra nutaikyti Rusijos okupantų ginklai.

Dievas pamalonino – šių metų derlius Ukrainoje rekordinis. Bus sukaupta apie 80 mln. t grūdų. Pati Ukraina sunaudoja per 20 mln. t, likusiam kiekiui reikalingas eksportas. Juodosios jūros koridorius uždarytas. Visi duona pakrauti laivai traktuojami kaip karinius krovinius gabenantis transportas. Bet yra keliai per Lenkiją ir Lietuvą bei kitas Europos šalis, pavyzdžiui, Kroatiją, per kurios Dunojaus ir Adrijos uostus Kyjivas jau pradėjo savo grūdų eksportą.

Lietuvos verslas iškėlė idėją, sustiprinus diplomatines pastangas, atverti galimybes ukrainietiškos produkcijos eksportui per Lietuvos, Latvijos ir Estijos uostus. Klaipėda galėtų priimti daugiau nei 10 mln. t grūdų, jei būtų išspręsta problema, kaip juos atgabenti iki uosto. Jūrinio klasterio atstovai Ukrainos grūdų pervežimui siūlo laivybą Nemunu iš Kauno į Klaipėdos uostą.

Žiūrint į ateitį atrodo, kad paramos Ukrainos duonos kelionei į pasaulį reikės ilgam ir su rimtomis investicijomis. Lietuvos premjerė Ingrida Šimonytė mano, kad investicijas galėtų bent iš dalies prisiimti ir Europos Tarybos vystymo bankas (CEB). Su šiomis investicijomis, su „Rail Baltica“ procesų paspartinimu Lietuvos galimybės būti tranzitine šalimi Ukrainos grūdams taptų gerokai didesnės.

Dalinimasis duona vienija. Ukraina ir pasaulis tai žino.

Nesušaudykime Pasaulio duonos. Atverkime jai kelius pas alkstančiuosius. Tikėkime, kad už kiekvieną išgelbėtą gyvybę iš 9 mln. badaujančių pasaulio žmonių mums bus atleistas bent kai kurios kaltės...

Nuoširdžiai Jūsų
Zita Tallat-Kelpšaitė
Žurnalo JŪRA MEER SEA
leidėja nuo 1999 m.

Brot für die Welt

*„...unser tägliches Brot gib uns heute.
Und vergib uns unsere Schuld...“*

Jedes Land ist aufgrund seiner Kultur, Geschäftsethik, Bräuche und Gewohnheiten einzigartig. Vielleicht besteht die Gemeinsamkeit darin, dass der Weg zum Herzen eines Menschen oft über das Essen führt, indem man Respekt vor dem Essen und der Esskultur zeigt. Darius Gaidys, Litauens erster Botschafter in Singapur und auch in den südostasiatischen Ländern Malaysia, Indonesien, Thailand und Vietnam akkreditiert, spricht über seine Erfahrungen.

In der Weltkultur wird die Bedeutung der Lebensmittel nicht selten mit dem Wort „Brot“ beschrieben, das ebenso umfassend wie facettenreich ist.

Diesem Wort können zahlreiche Kontexte und Bedeutungen zugeschrieben werden. Es kann sich auf globale Lebensmittelversorgungsketten beziehen und die Bemühungen widerspiegeln, alle Menschen auf der Welt mit Lebensmitteln zu versorgen. Brot ist ein starkes Symbol – eine Erinnerung an die Notwendigkeit, gemeinsam gegen Armut und Hunger in der Welt vorzugehen, ein Zeugnis der Menschlichkeit und der Fähigkeit zu helfen und eine Anregung, über globale Solidarität und Brot für die Welt nachzudenken und nicht nur über das Brot für den eigenen Tisch.

In den religiösen Riten der Völker spielt das Brot eine besondere Rolle. Die Christen, die etwa ein Drittel der Weltbevölkerung ausmachen, bitten in ihrem wichtigsten Gebet, dem Vaterunser: «Unser tägliches Brot gib uns heute...».

Das Essen und Teilen von Brot, dem ältesten Lebensmittel der Menschheit, ist in der Kultur fast aller Völker der Welt Teil heiliger Riten, der ein Gefühl der Zusammengehörigkeit, der Liebe und des gegenseitigen Vertrauens vermittelt.

Der Weg des Brotes auf unseren Tisch ist lang, geduldig, vom Schweiß und oft auch vom Blut harter Arbeit gezeichnet.

Am schlimmsten ist es, wenn Brot zur Waffe wird.

Die Ukraine mit ihren fruchtbaren Böden ist einer der weltweit größten Produzenten von Brotgetreide, jedoch musste das Land, das fast ein Drittel des weltweiten Brotbedarfs deckt, in seiner jüngeren Geschichte dreimal hungern. Das Sowjetregime verursachte aus politischen Gründen drei Hungersnöte in der Ukraine. Wir sprechen von den Hungerjahren 1921-1923, 1932-1933 und 1946-1947, als der Massenhunger als Terrorinstrument der Staatspolitik eingesetzt wurde. Heute nutzt das russische Neo-Imperium den Hunger erneut nicht nur für taktische, sondern auch für globale

geopolitische Ziele. Tetiana Boriak erinnert daran, dass der russische Diktator Wladimir Putin den Hunger als Erpressungsinstrument in seinem Krieg gegen die Ukraine einsetzt. Die promovierte Historikerin an der Kiewer Taras-Schewtschenko-Universität floh nach dem russischen Einmarsch in die Ukraine im März 2022 mit ihren beiden Kindern nach Litauen.

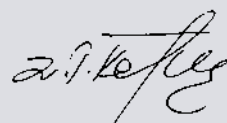
Die Ukraine des 21. Jahrhunderts hungert nicht. Sie kämpft nicht nur für ihre, sondern auch für unsere Freiheit und die der Welt. Sie baut in einem vom Krieg vergewaltigten Land Brot für die Welt an -Brot, das jede Minute von den Waffen der russischen Besatzer getroffen wird.

Mit rund 80 Millionen Tonnen Getreide fährt die Ukraine dieses Jahr eine Rekordernte ein. Die Ukraine selbst wird davon über 20 Millionen Tonnen verbrauchen, der Rest muss exportiert werden. Der Schwarzmeerkorridor ist geschlossen. Alle mit Brot beladenen Schiffe werden wie Militärtransporte behandelt. Aber es gibt Routen durch Polen und Litauen und andere europäische Länder wie Kroatien, über dessen Donau- und Adria Häfen Kiew bereits mit seinen Getreideexporten begonnen hat.

Die litauische Wirtschaft brachte die Idee ein, durch verstärkte diplomatische Bemühungen Möglichkeiten für den Export ukrainischer Erzeugnisse über litauische, lettische und estnische Häfen zu eröffnen. Klaipėda könnte mehr als 10 Millionen Tonnen Getreide aufnehmen, wenn das Problem des Transports zum Hafen gelöst wird. Der Maritime Cluster schlägt vor, ukrainisches Getreide auf dem Nemunas-Fluss von Kaunas zum Hafen von Klaipėda zu transportieren.

Der Blick in die Zukunft zeigt, dass die Unterstützung für die Reise des ukrainischen Brotes in die Welt ein langer Weg sein wird, der ernsthafte Investitionen erfordert. Die litauische Ministerpräsidentin Ingrida Šimonytė ist der Ansicht, dass die Entwicklungsbank des Europarates (CEB) die Investitionen zumindest teilweise übernehmen könnte. Mit dieser Investition und der Beschleunigung des Rail-Baltica-Prozesses würden die Chancen Litauens, ein Transitland für ukrainisches Getreide zu werden, deutlich steigen.

Brot teilen verbindet. Die Ukraine und die Welt wissen das. Lasst uns nicht auf das Brot für die Welt schießen. Öffnen wir ihm Wege zu den Hungernden. Lasst uns daran glauben, dass uns für jedes gerettete Leben unter den 9 Millionen hungernden Menschen auf der Welt zumindest ein Teil der Schuld vergeben wird...



Mit herzlichen Grüßen
Zita Tallat-Kelpšaitė
Herausgeberin der Zeitschrift
JŪRA MEER SEA seit 1999

The Bread of the World

'...give us this day our daily bread and forgive us our trespasses...'

Every country is unique. Very different cultures, business ethics, customs and habits. Perhaps the common thread is that the key to a person's heart is often through food, showing respect for food and food culture. This is particularly true in Southeast Asia, shared Darius Gaidys, Lithuania's first Ambassador to Singapore, also accredited to the South East Asian countries of Malaysia, Indonesia, Thailand and Vietnam, talking about his experience.

In the world culture, food and its importance are often described by the word bread, which is so encompassing and carries many connotations.

This word can have many contexts and meanings. It can refer to the global food supply network, reflecting efforts to make food accessible to all people around the world. Bread is a powerful symbol, a reminder of the need to work together to tackle global poverty and hunger, an affirmation of humanity and the ability to help, a way of thinking about global solidarity, of thinking not just about the bread on your own table, but about the bread of the world.

Bread has a special place in the religious rites of nations. Christians, making up perhaps a third of the world's population, ask in their most important prayer, 'Our Father, give us this day our daily bread...'

Eating and sharing bread, one of the oldest meals of mankind, is a sacred ritual in probably all cultures and nations of the world, creating a sense of togetherness, love, and trust in each other.

The path of bread to our table is long, patient, covered with the sweat and often blood of hard work.

Bread becoming a weapon is the worst.

Ukraine, with its fertile lands, is one of the world's largest producers of bread (grain), but in the course of recent history, this country, which can supply almost a third of the world's bread, has been famished three times. The Soviet regime caused three famines in Ukraine for political purposes. We are talking about the famines of 1921-1923, 1932-1933 and 1946-1947, when the terror of mass starvation was used as an instrument of state policy. Today, the Russian neo-empire is again using famine not only for tactical but also for global geopolitical purposes. The Russian dictator Vladimir Putin is using hunger as a blackmailing tool in his war against Ukraine, shares Tetiana Boriak, PhD in History

from Taras Shevchenko National University of Kyiv, who fled to Lithuania with her two children in March 2022, after the Russian invasion of Ukraine.

The twenty-first century Ukraine is not starving. It is fighting for its freedom and growing bread for the world in its war-tormented soil. Bread that is being targeted by the weapons of the Russian invaders every minute.

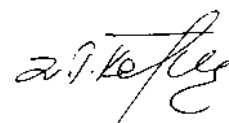
This year's harvest in Ukraine is a record-breaker with around 80 million tonnes of grain to be harvested. Ukraine itself will consume over 20 million tonnes and the rest will need to be exported. The Black Sea corridor is closed. All ships loaded with bread are treated as military transport. But there are routes through Poland and Lithuania and other European countries, such as Croatia, and Kyiv has already started its grain exports on Danube and through Adriatic ports.

Lithuanian business has put forward the idea of opening up opportunities for Ukrainian exports through Lithuanian, Latvian and Estonian ports by stepping up diplomatic efforts. Klaipėda could receive more than 10 million tonnes of grain if the problem of how to get it to the port is solved. The Maritime Cluster proposes shipping Ukrainian grain to the port of Klaipėda on Nemunas from Kaunas.

Looking ahead, it seems that the journey of Ukrainian bread to the world will be a long one and in need of support with serious investment. The Lithuanian Prime Minister Ingrida Šimonytė believes that the Council of Europe Development Bank (CEB) could at least partly assume the investment. This investment and the acceleration of the Rail Baltica process would greatly increase Lithuania's potential as a transit country for Ukrainian grain.

Sharing bread unites. Ukraine and the world know this.

Don't shoot at the bread of the World. Let us open its routes to the hungry. Let us believe that every life saved out of the 9 million hungry people of the world, we will be forgiven for at least some of the guilt...



Sincerely yours,
Zita Tallat-Kelpšaitė
Publisher of JŪRA MEER SEA
magazine since 1999



South East
Technological
University

La Rochelle
University

Catholic University
of Valencia

University
of Rostock

University of Zadar

Klaipeda
University

Technical University
of Civil Engineering
Bucharest

Agricultural
University of Athens

Frederick
University

 Klaipėdos
universitetas

 EU CONEXUS
Europos universitetas išmanių
pakrančių miestų tvariai plėtrai

CHOOSE 1 - STUDY AT 9!



Joint degree
programmes and
European diploma



Language Courses



Joint research



Smart Campus



Mobility



Cultural and Sport
Events and Festivals



Summer and
Winter Schools



International Career
and Internship Offers

 www.ku.lt/en

 [klaipedauniversity](https://www.instagram.com/klaipedauniversity)

 admission@ku.lt

 [Klaipeda University](https://www.facebook.com/KlaipedaUniversity)



Pietryčių Azijoje raktas į žmogaus širdį per maistą ir pagarbą maisto kultūrai

Lietuvos Respublikos Vyriausybės nutarimu nuo 2022 m. sausio 1 d. Singapūre įsteigta Lietuvos Respublikos ambasada. Nepaprastuoju ir įgaliotuoju ambasadoriumi Singapūro Respublikoje 2022 m. birželio 15 d. paskirtas karjeros diplomatas Darius Gaidys. Rugsėjo 23 d. pirmasis Lietuvos ambasadorius Singapūre Darius Gaidys LR Prezidento Gitano Nausėdos jam įteiktus skiriamuosius raštus istoriniuose Istana rūmuose įteikė Singapūro

Respublikos prezidentei Halimah Yacob. Ambasadorius Singapūre taip pat papildomai akredituotas Malaizijoje, Indonezijoje, Tailande ir Vietname bei paskirtas nuolatiniu Lietuvos atstovu Azijos ir Europos fonde, kurio būstinė yra Singapūre. D. Gaidys diplomatinėje tarnyboje – nuo 1991-ųjų. Jam teko dirbti generaliniuose konsulatuose Niujorke, Los Andžele, ambasadose Sofijoje, Londone.

Tarptautinis verslo ir mokslo žurnalas JŪRA MEER SEA su Lietuvos nepaprastuoju ir įgaliotuoju ambasadoriumi Dariumi GAIDŽIU kalbasi Lietuvos ir Singapūro diplomatinių santykių užmezgimo 30-mečio, kuris minimas spalio 10 d., išvakarėse.

J. E. pone Gaidy, praėjo metai nuo Jūsų darbo Singapūre pradžios. Nors Lietuva ir Singapūras šiemet mini savo diplomatinių santykių trisdešimtmetį, esate pirmasis Lietuvos ambasadorius šioje Pietryčių Azijos šalyje. Iki šiol Lietuvos atstovavimas šiam regionui vyko per ambasadą Japonijoje.

Kokios priežastys ar tikslai paskatino Lietuvos Vyriausybę būtent dabar Singapūre įkurti savarankišką ambasadą? Ar tai galima sieti su tam tikromis įtakos ir galių bei rinkų persiskirstymo tendencijomis?

Pietryčių Azijos ir visas Indijos bei Ramiojo vandenyno regionas yra sparčiai auganti ir savo galią stiprinanti ekonominė erdvė, galinti pasiūlyti pasauliui naujas rinkas. Regiono įtaka akivaizdžiai didėja ir įvairiuose tarptautiniuose formatuose. Galbūt Lietuva iki šiol nepakankamai vertino jos potencialą ir skyrė nepakankamai dėmesio. Pastaruoju metu situacija keičiasi, atidarytos trys naujos ambasados: Seule (Pietų Korėja), Kanberoje (Australija) ir Singapūre, taip pat prekybos atstovybė Taivane. Ambasadų tikslas sustiprinti dvišalę prekybą tarp Lietuvos ir šių šalių, aktyvinti investicijų plėtrą, pagyventi ir skatinti turizmą. Didelis dėmesys skiriamas bendradarbiavimui, keitimuisi inovacijomis mokslo ir technikos srityje, skatinami akademiniai mainai. Kad realybėje visa tai vyktų sklandžiai ir prasmingai, labai svarbus yra ir politinis dialogas, ir kultūros, meno, sporto diplomatija.

Dėl kokių esminių žengimų arba atvirkščiai – nežengimų, diplomatinių žingsnių per trisdešimt bendradarbiavimo metų šalys gali didžiuotis šiandien?

Šiemet minimas Lietuvos ir Singapūro diplomatinių santykių 30-metis. Malonu konstatuoti, kad tų santykių tėkmėje Singapūras buvo ir išlieka didžiausias patikimas Lietuvos bendramintis pamatiniais geopolitikos, idėjų, moralės klausimais Pietryčių Azijoje ir dalyvaujant tarptautinių forumų, kaip pavyzdžiui, Jungtinių Tautų veikloje. Singapūras yra vienintelė regiono šalis, prisijungusi prie sankcijų karą prieš Ukrainą pradėjusiai Rusijai. Tuo Singapūras išsiskiria iš kitų Pietryčių Azijos regiono šalių. Nors regiono šalys yra ganėtinai susijusios, jų politinis požiūris daugeliu atvejų skiriasi. Singapūras, kaip ir Lietuva, būdama maža šalis, labai jautriai žiūri ir ryžtingai reaguoja į teritorinio vientisumo, valstybės suvereniteto pažeidimo klausimus.

Lietuvos ambasados įkūrimas Singapūre dar labiau pagyvins ir sustiprins mūsų dvišalius santykius.

Kokie Jums buvo pirmieji darbo metai Singapūre?

Pirmieji naujos ambasados įsikūrimo metai visuomet būna panašūs. Nors skamba banaliai, bet tai buvo kūrimasis nuo nulio ir ambasados buitės suregulavimo metai: patalpos, įranga, personalas. Paraleliai buvo vykdoma svarbi veikla: prisistatymas, pažinčių, kontaktų kūrimas. Kad tai įvyktų, reikėjo suvokti naują šalį, pajusti jos žmones, kultūrą, tradicijas. Kitaip sakant, rasti duris, kurias reikia atidaryti ir įeiti, rasti žodžius, kuriuos reikia pasakyti, pajusti ritmą, kuriuo gyvena šalis ir harmoningai įsiliesti į tą gerai sustyguotą orkestrą. Buvo nemažai politinių vizitų, susitikimų su verslo atstovais. Prasidėjo bendradarbiavimas ir galiu pasakyti, kad jis plečiasi bei auga.

Vykdamas į Singapūrą, paskelbėte pagrindinį kuriamos ambasados prioritetą – jos ekonominę veiklą, kurią suskirstėte į kelias sritis: 1) eksporto plėtra ir naujų rinkų paieška; 2) bendradarbiavimas mokslo, technologijų ir inovacijų srityse; 3) Lietuvos ir Singapūro universitetų bendradarbiavimo plėtra; 4) investicijų pritraukimas bendradarbiaujant transporto, uostų veiklos srityse.

**Kuriuos iš šių ambicingų planų mechanizmų variklius pa-
vyko užvesti pirmaisiais ambasados veiklos metais?**

Netikėta buvo tai, kad Lietuvos verslas labai mažai žino apie Singapūrą ir visą Pietryčių Aziją. Regionas geografiškai tolimas ir istoriškai daugybę metų buvo laikomas silpnu, menkai išsivysčiusiu. Tačiau situacija smarkiai keičiasi. Rinkos prasme – tai didžiulės dar neatvertos galimybės tokiose šalyse kaip Indonezija, Singapūras, Vietnamas, Tailandas, Malaizija. Eksporto srityje skaičiai taip pat auga, nors ne taip sparčiai, kaip norėtusi.

Kalbant apie bendradarbiavimą mokslo, technologijų ir inovacijų srityje bei universitetų bendradarbiavimo plėtrą, galiu pasidžiaugti, kad veiksmas vyksta. Esame puikiuose santykiuose su Singapūro mokslo inovacijų agentūra (A*STAR). Tai – turtinga ir įvairi novatorių ir pokyčių kūrėjų bendruomenė. A*STAR vadovauja įvairioms programoms, dirbdama kartu su pramonės partneriais.

Su šia agentūra bendradarbiavimą pradėjo Vilniaus (VU), Kauno technologijos (KTU), Vytauto Didžiojo (VDU) universitetai. Šį rudenį į renginius Singapūre atvyksta KTU atstovai. Manau, kad į bendradarbiavimą galėtų sėkmingai įsijungti jūrinių technologijų atstovai – Klaipėdos universitetas ir Lietuvos jūreivystės akademija.

Investicijų pritraukimo reikalai taip pat vystosi sėkmingai. Singapūro „ESKO Lifesciences“ Kauno laisvojoje ekonominėje zonoje (LEZ) stato 15 mln. eurų vertės Singapūro medicininės įrangos gamyklą. Kita planuojama investicija Lietuvoje – Singapūro šiuolaikinių maisto technologijų įmonė.

Džiaugiuosi, kad pavyko sujungti bendradarbiavimui Klaipėdos ir Singapūro uostus. Susitikime su Singapūro jūrų ir uostų administracijos (*The Maritime and Port Authority of Singapore*) vadovu Teo Eng Dih aptarėme galimą uostų bendradarbiavimą pietinėje Klaipėdos uosto dalyje.

Viena didžiausių pasaulyje Vokietijos transporto renginių organizatorių „Messe München“ kartu su savo dukterine įmone „MMI Asia“ šiemet pirmą kartą organizuoja transporto ir logistikos mugę Singapūre. Paroda „transport logistic and air cargo Southeast Asia“ vyks šių metų lapkričio 1–3 d. parodų ir konferencijų centre „Sands EXPO“. Parodoje dalyvauja ir nemažą patirtį Azijos rinkose turintis tarptautinis verslo ir mokslo žurnalas JŪRA MEER SEA.

Kaip, Jūsų požiūriu, šią Pietryčių Azijoje naują, Vokietijos inicijuotą platformą Lietuva galėtų išmintingai panaudoti Jūsų minėtai eksporto plėtrai ir naujų rinkų paieškai, bendradarbiavimui transporto, uostų veiklos srityse?

Esu įsitikinęs, kad dalyvavimas tokio masto verslo parodose ir mugėse – būtina sąlyga norint įsitvirtinti naujose rinkose. Galimybės susitikti, susipažinti ir bendrauti akis į akį – puiki pradžia verslo plėtrai. Ta paroda turėtų būti svarbi jūrinei industrijai, uosto, transporto, logistikos verslams.

Europos ir Pietryčių Azijos šalis – Lietuvą ir Singapūrą – tiesiaja linija skiria 9 257,2 km ir nemenki gyvenimo būdo skirtumai, bet yra esminių sąsajų, kurias suvienijus galima gauti stulbinančių rezultatų. Tai dviejų mažų šalių didelis intelektualinis potencialas. Singapūro universitetai ir visa švietimo sistema laikomi geriausiais Azijoje. Lietuva vertinama pasaulyje už gyvybės mokslų atradimus bei lazerių kūrimą. Ko galėtume tikėtis iš intelektualinio dviejų šalių bendradarbiavimo?

Mes labai panašūs į Singapūrą – esame mažos šalys gyventojų skaičiumi. Neturime gamtos išteklių, bet mus vienija mūsų kapitalas – žmogiškieji resursai, intelekto, proto ištekliai, galintys kurti puikius produktus. Lietuvos ir Singapūro žmonės pasauliui tai jau įrodė, sukūrę unikalių mokslinių kūrinių.

Susieti bendriems projektams, bendrai kūrybai Lietuvos ir Singapūro intelektines pajėgas – tai laikau viena pagrindinių savo užduočių, kurią norėčiau čia dirbdamas atlikti.

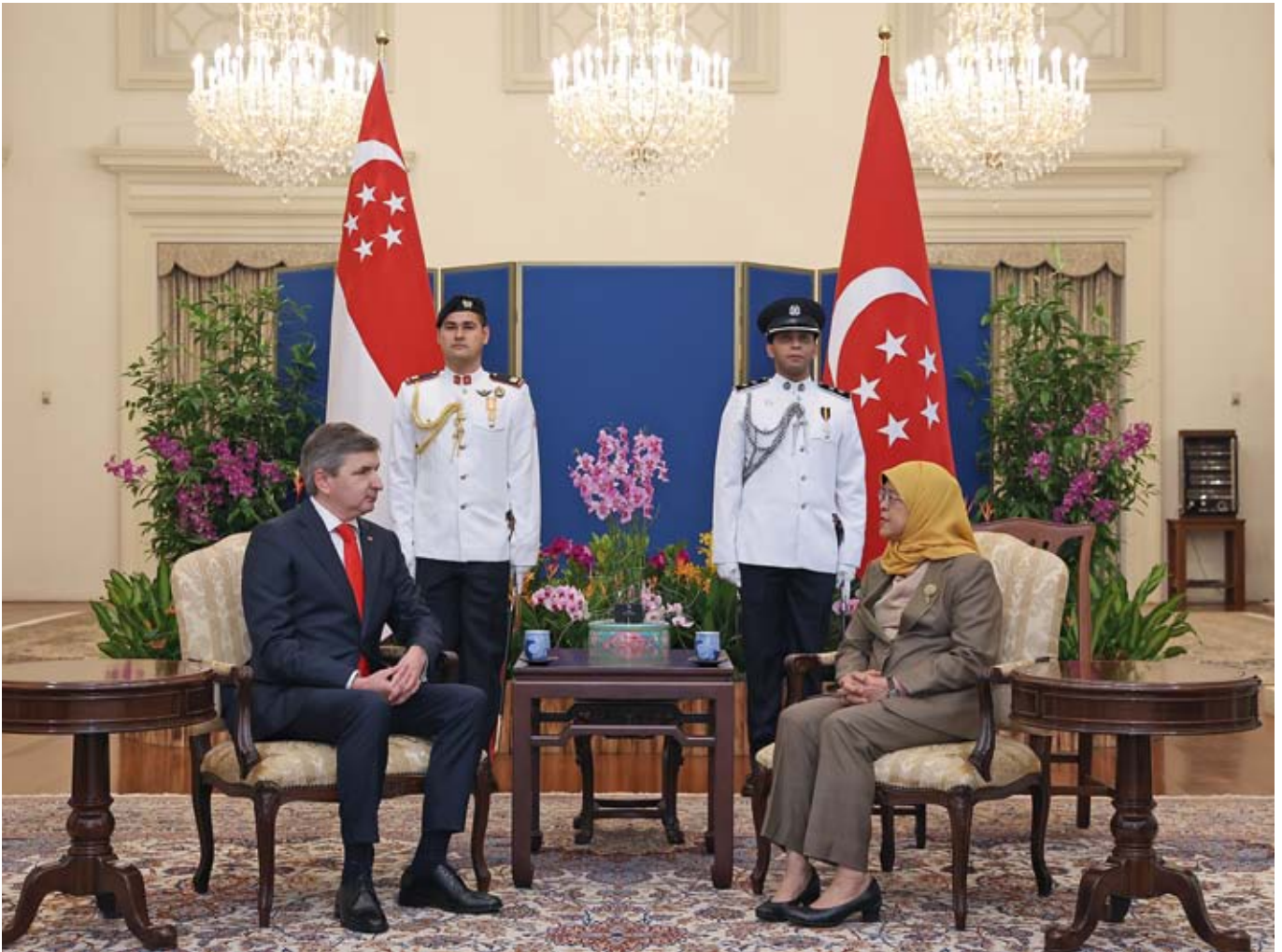
Kaip vertintumėte kultūros ir meno indėlį šalių bendradarbiavime?

Istoriškai Singapūre kultūra ir menas nėra prestižinis užsiėmimas. Jam nebuvo skiriama nei didelio dėmesio, nei finansavimo. Tačiau ir čia situacija keičiasi: kuriasi menų asociacijos, steigiamos meno mokyklos, galerijos. Kasmet vyksta tarptautinis Singapūro kino festivalis, įkurtas 1987 m., o 1991 m. pirmą kartą buvo pristatyti šio festivalio prizai – „Sidabrinio ekrano apdovanojimai“. Šiemet festivalis vyks lapkričio 30 – gruodžio 10 dienomis.

Mano siekis, kad Singapūras pažintų Lietuvos kultūrą ir meną. Pradedame mažais žingsneliais. Šiemet Singapūro meno galerijoje buvo pristatyta menininkės Aistės Stancikaitės tapybos darbų paroda. Rugsėjo mėnesį Singapūro modernaus šokio festivalyje scenoje pasirodė Kauno šokio teatro „Aura“ šokėjai.

Turėjome renginį su lietuviško maisto pristatymu. Singapūre tai priskiriama kultūros renginiams. Maisto kultūra čia užima svarbią vietą.

Kokį vaidmenį ekonominių, intelektinių, kultūrinių ryšių stiprinime ir plėtojime tarp šalių galėtų atlikti Singapūre įsikūrusi lietuvių bendruomenė?



Lietuvos Respublikos ambasadojus Darius Gaidys ir Singapūro Respublikos prezidentė Halimah Yacob.

Lietuvių bendruomenė čia nėra didelė – daugiausiai šimtas žmonių. Jie nuolat keičiasi. Singapūro lietuvių bendruomenė skiriasi nuo daugelio kitose šalyse esančių lietuvių bendruomenių. Čia bendruomenę sudaro samdomi profesionalai, dirbantys pagal kontraktą, ir jų šeimos. Tai – aukšto lygio specialistai, turintys puikių ryšių įvairiose sferose. Per juos galime išeiti į aukštą korporatyvinį lygmenį, užmegzti gerus kontaktus, susipažinti su korporacine aplinka. Bendruomenės žmonės yra jauni, aktyvūs, iniciatyvūs, kūrybingi. Labai vertinu bendruomenės indėlį į verslo, mokslo, kultūros aplinkos kūrimą, lietuviško identiteto pristatymą Singapūru.

Į kokius dalykus ar kokias tendencijas Lietuvos verslui bei mokslui vertėtų atkreipti dėmesį Malaizijoje, Indonezijoje, Tailande ir Vietname?

Nežiūrėkime į tą regioną kaip į vientisą organizmą. Kiekviena šalis yra unikali. Labai skirtinga verslo etika, papročiai ir įpročiai. Todėl reikėtų kalbėti apie kiekvieną šalį atskirai, o norint su ja dirbti, pirmiausia šalį reikėtų gerai išstudijuoti. Galbūt bendra yra tai, kad raktas į Pietryčių Azijos žmogaus širdį yra per maistą, pagarbos rodyimą maistui ir maisto kultūrai.

Esate paskirtas nuolatiniu Lietuvos atstovu Azijos ir Europos fonde (ASEF), kurio būstinė yra Singapūre. Kokias funkcijas atlieka šis fondas? Kokia galima Lietuvos sąveika su šiuo fondu?

ASEF yra tarpyvyriausbinė ne pelno organizacija, vienijanti Azijos ir Europos tautas, siekiant spręsti bendrus pasaulinius iššūkius. Jos tikslas – žmogiškieji kontaktai įvairiomis formomis, skatinantys Europos ir Azijos žmones per bendravimą, dalyvavimą bendruose projektuose pažinti ir suprasti vieniems kitus. Fondas veikia kaip dialogo platforma, skatinanti stiprinti Azijos ir Europos santykius. Lietuva finansiškai prisideda prie šio fondo.

Siūlau apsilankyti fondo interneto svetainėje ir galbūt rasti tinkamą projektą ar renginį, kuriame būtų įdomu dalyvauti. •

Dėkoju už pokalbį.

Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė

Nuotraukos iš LR ambasados Singapūre

In Südostasien führt der Weg zum Herzen der Menschen über das Essen und die Wertschätzung der Esskultur

Per Dekret vom 1. Januar 2022 eröffnete die Regierung der Republik Litauen eine Botschaft in Singapur.

Am 15. Juni 2022 wurde der Berufsdiplomat Darius Gaidys zum außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafter der Republik Litauen in der Republik Singapur ernannt.

Am 23. September übergab der erste litauische Botschafter in Singapur, Darius Gaidys, im historischen Istana-Palast die vom Präsidenten der Republik Litauen, Gitanas Nausėda, ausgehändigten Ernennungsurkunden an die Präsidentin der Republik Singapur, Halimah Yacob.

Der Botschafter in Singapur ist zusätzlich in Malaysia, Indonesien, Thailand und Vietnam akkreditiert und wurde zum Ständigen Vertreter Litauens bei der Asien-Europa-Stiftung (ASEF) mit Sitz in Singapur ernannt.

Darius Gaidys ist seit 1991 im diplomatischen Dienst tätig. Er hat in den Generalkonsulaten in New York und Los Angeles sowie in den Botschaften in Sofia und London gearbeitet.

Das internationale Wirtschafts- und Wissenschaftsmagazin JŪRA MEER SEA sprach mit dem außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafter Litauens, Darius GAIDYS, am Vorabend des 30. Jahrestags der Aufnahme diplomatischer Beziehungen zwischen Litauen und Singapur, der am 10. Oktober begangen wird.

S.E. Herr Gaidys, vor einem Jahr haben Sie Ihre Arbeit in Singapur aufgenommen. Obwohl Litauen und Singapur in diesem Jahr das 30-jährige Bestehen ihrer diplomatischen Beziehungen feiern, sind Sie der erste litauische Botschafter in dem südostasiatischen Land. Bislang war Litauen in der Region durch seine Botschaft in Japan vertreten.

Was waren die Gründe oder Ziele, die die litauische Regierung veranlassten, nun eine eigenständige Botschaft in Singapur zu eröffnen? Kann dies mit bestimmten Trends in der Verteilung von Einfluss, Macht und Märkten in Verbindung gebracht werden?

Südostasien und die gesamte indopazifische Region sind ein schnell wachsender und leistungsfähiger Wirtschaftsraum, der der Welt neue Märkte bieten kann. Der Einfluss der Region nimmt auch in verschiedenen internationalen Formaten deutlich zu. Vielleicht hat Litauen sein Potenzial bisher unterschätzt und ihm zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt. In jüngster Zeit ändert sich die Situation mit der Eröffnung der drei neuen Botschaften in Seoul (Südkorea), Canberra (Australien) und Singapur sowie einer Handelsvertretung in Taiwan. Ziel der Botschaften ist es, den bilateralen Handel zwischen Litauen und diesen Ländern zu stärken, Investitionen anzukurbeln und den Tourismus zu stimulieren und zu fördern. Große Aufmerksamkeit wird der Zusammenarbeit und dem Austausch von Innovationen in Wissenschaft und Technik gewidmet. Auch der akademische Austausch wird gefördert. Der politische Dialog, die Kultur-, Kunst-, und Sportdiplomatie sind ebenfalls sehr wichtig für die reibungslose und sinnvolle Umsetzung all dieser Maßnahmen.

Welches sind die wichtigsten diplomatischen Schritte oder umgekehrt – die nicht unternommenen diplomatischen Schritte –, auf die die Länder heute, nach dreißig Jahren der Zusammenarbeit, stolz sein können?

In diesem Jahr feiern wir den 30. Jahrestag der diplomatischen Beziehungen zwischen Litauen und Singapur. Ich freue mich, feststellen zu können, dass Singapur im Laufe dieser Beziehungen Litauens zuverlässigster Gesprächspartner in grundlegenden Fragen der Geopolitik, der Ideen und der Moral in Südostasien und in internationalen Foren wie den Vereinten Nationen war und ist. Singapur ist das einzige >



EU2013.LT

Land in der Region, das sich den Sanktionen gegen Russland, das einen Krieg gegen die Ukraine begonnen hat, anschloss. Damit unterscheidet sich Singapur von anderen Ländern in der südostasiatischen Region. Obwohl die Länder der Region eng miteinander verflochten sind, unterscheiden sich ihre politischen Ansätze in vielen Fällen. Singapur ist wie Litauen ein kleines Land und reagiert sehr sensibel auf Fragen der territorialen Integrität und der Verletzung der staatlichen Souveränität. Die Eröffnung der litauischen Botschaft in Singapur wird unsere bilateralen Beziehungen weiter beleben und stärken.

Wie war Ihr erstes Jahr in Singapur?

Das erste Jahr in einer neuen Botschaft ist immer ähnlich. Es mag banal klingen – aber es war ein Jahr des Aufbaus von Grund auf und der Anpassung des Botschaftshaushaltes bei Räumlichkeiten, Ausstattung und Personal. Parallel dazu wurden wichtige Aktivitäten durchgeführt: sich vorstellen, Beziehungen aufbauen und Kontakte knüpfen. Zudem war es notwendig, ein neues Land zu verstehen, ein Gespür für seine Kultur, seine Menschen und seine Traditionen zu entwickeln. Mit anderen Worten: die Tür zu finden, die man öffnen und betreten kann, die richtigen Worte zu finden, den Rhythmus des Landes zu spüren und sich harmonisch in dieses gut gestimmte Orchester einzufügen. Es gab eine Reihe von politischen Besuchen und Treffen mit Geschäftsleuten. Die Zusammenarbeit hat begonnen, und ich kann sagen, dass sie sich ausweitet und wächst.

Auf Ihrem Weg nach Singapur haben Sie die Hauptpriorität der Botschaft angekündigt – ihre wirtschaftlichen Aktivitäten, die Sie in mehrere Bereiche aufgeteilt haben: 1) Exportentwicklung und Suche nach neuen Märkten; 2) Zusammenarbeit in den Bereichen Wissenschaft, Technologie und Innovation; 3) Entwicklung der Zusammenarbeit zwischen litauischen und singapurischen Universitäten; 4) Anziehung von Investitionen durch Zusammenarbeit in den Bereichen Transport, Hafenaktivitäten usw.

Welche dieser ehrgeizigen Pläne konnten im ersten Tätigkeitsjahr der Botschaft verwirklicht werden?

Unerwartet war, dass litauische Unternehmen sehr wenig über Singapur und ganz Südostasien wissen. Die Region ist geografisch und historisch gesehen weit entfernt und galt viele Jahre lang als schwach und unterentwickelt. Die Situation ändert sich jedoch rasant. Was den Markt anbelangt, so gibt es in Ländern wie Indonesien, Singapur, Vietnam, Thailand und Malaysia noch enorme ungenutzte Möglichkeiten. Auch die Exportzahlen steigen, wenn auch nicht so schnell, wie wir es uns wünschen.

Was die Zusammenarbeit in den Bereichen Wissenschaft, Technologie und Innovation sowie die Entwicklung der Hochschulkooperation angeht, freue ich mich, dass Maß-

nahmen ergriffen werden. Wir haben eine ausgezeichnete Beziehung zur Agentur für wissenschaftliche Innovationen in Singapur (A*STAR). Dies ist eine prosperierende und vielfältige Gemeinschaft von Innovatoren und Förderern des Wandels. A*STAR verwaltet eine breite Palette von Programmen und kooperiert dabei mit Partnern aus der Industrie.

Die Universität Vilnius, die Technische Universität Kaunas (KTU) und die Vytautas-Magnus-Universität (VDU) haben mit dieser Agentur die Zusammenarbeit aufgenommen. In diesem Herbst werden Vertreter der KTU zu Veranstaltungen nach Singapur kommen. Ich denke, dass sich die Vertreter der Meerestechnologie der Universität Klaipeda und der Litauischen Seefahrtsakademie an einer Zusammenarbeit erfolgreich beteiligen könnten. Auch die Anziehung von Investitionen macht gute Fortschritte. Das Unternehmen ESKO Lifesciences aus Singapur baut in der Freien Wirtschaftszone (FEZ) Kaunas eine Fabrik für singapurische medizinische Geräte im Wert von 15 Millionen EUR.

Eine weitere geplante Investition ist die Ansiedlung eines modernen singapurischen Unternehmens für Lebensmitteltechnologie in Litauen. Ich freue mich, dass es uns gelungen ist, die Häfen von Klaipėda und Singapur für eine Zusammenarbeit zu verbinden. Bei einem Treffen mit dem Leiter der Meeres- und Hafenverwaltung Singapur (Maritime and Port Authority of Singapore, MPA), Herrn Teo Eng Dih, haben wir über eine mögliche Hafenkooperation mit dem Südhafen von Klaipėda gesprochen.

Die Messe München, einer der weltweit führenden deutschen Organisatoren von Verkehrsveranstaltungen, organisiert gemeinsam mit ihrer Tochtergesellschaft MMI Asia in diesem Jahr erstmals eine Transport- und Logistikmesse in Singapur. Die Messe transport logistics and air cargo Southeast Asia findet in diesem Jahr vom 1. bis 3. November im Sands EXPO und Kongresszentrum statt. JŪRA MEER SEA, ein internationales Wirtschafts- und Wissenschaftsmagazin mit umfassender Erfahrung auf den asiatischen Märkten, ist ebenfalls als Aussteller vertreten. Wie könnte Litauen Ihrer Meinung nach diese neue, von Deutschland initiierte Plattform in Südostasien sinnvoll für die von Ihnen erwähnte Exportentwicklung, die Suche nach neuen Märkten, die Zusammenarbeit im Transportwesen und die Hafenaktivitäten nutzen?

Ich bin überzeugt, dass die Teilnahme an Wirtschaftsausstellungen und Messen dieser Größenordnung eine Voraussetzung ist, um auf neuen Märkten Fuß zu fassen. Die Möglichkeit, sich zu treffen, sich kennen zu lernen und von Angesicht zu Angesicht zu kommunizieren, ist ein guter Start für die Geschäftsentwicklung. Diese Messe dürfte für die maritime Industrie, die Hafen-, Transport- und Logistikunternehmen von Bedeutung sein.

Eine Luftlinie von 9257,2 km trennt das europäische Litauen und das südostasiatische Singapur. Es gibt erhebliche

Unterschiede in den Lebensstilen, aber auch essenzielle Verbindungen, die gebündelt zu erstaunlichen Ergebnissen führen können. Dies ist das große intellektuelle Potenzial zweier kleiner Länder. Singapurs Universitäten und sein Bildungssystem insgesamt gelten als die besten in Asien. Litauen ist weltweit für seine biowissenschaftlichen Entdeckungen und die Entwicklung von Lasern bekannt. Was können wir von der intellektuellen Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern erwarten?

Wir sind Singapur sehr ähnlich – wir sind kleine Länder, was die Bevölkerungszahl angeht. Wir haben keine natürlichen Ressourcen, aber wir sind durch unser Kapital vereint: Humankapital, Intellekt und mentale Ressourcen können hervorragende Produkte hervorbringen. Die Menschen in Litauen und Singapur haben dies der Welt bereits bewiesen, indem sie einzigartige wissenschaftliche Kreationen geschaffen haben. Die Verknüpfung der intellektuellen Kräfte Litauens und Singapurs für gemeinsame Projekte, gemeinsame Kreativität, ist eine der Hauptaufgaben, die ich während meiner Arbeit hier gerne erfüllen möchte.

Wie beurteilen Sie den Beitrag von Kultur und Kunst für die Zusammenarbeit zwischen den beiden Ländern?

Historisch gesehen waren Kultur und Kunst in Singapur keine prestigeträchtige Angelegenheit. Sie haben nicht viel Aufmerksamkeit und Finanzierung erhalten. Die Situation ändert sich jedoch: Es werden Kunstvereine gegründet, Kunsthochschulen und Galerien eröffnet. Das 1987 gegründete Internationale Filmfestival von Singapur (SGIFF) findet jährlich statt und 1991 wurden erstmals die Preise dieses Festivals, die Silver Screen Awards, verliehen. In diesem Jahr findet das Festival vom 30. November bis zum 10. Dezember statt. Mein Ziel ist es, dass Singapur die litauische Kultur und Kunst kennenlernt. Wir beginnen mit kleinen Schritten. In diesem Jahr präsentierte eine Singapurische Kunstgalerie eine Bilderausstellung der Künstlerin Aistė Stancikaitė. Im September traten Tänzer des Tanztheaters Aura beim Singapore Modern Dance Festival auf. Wir hatten eine Veranstaltung mit litauischen Speisen. In Singapur wird dies als kulturelle Veranstaltung eingestuft. Die Esskultur ist hier sehr wichtig.

Welche Rolle könnte die litauische Gemeinschaft in Singapur bei der Stärkung und Entwicklung der wirtschaftlichen, intellektuellen und kulturellen Beziehungen zwischen den beiden Ländern spielen?

Die litauische Gemeinschaft hier ist nicht groß – nur knapp hundert Personen. Sie verändert sich ständig. Die litauische Gemeinschaft in Singapur unterscheidet sich von vielen litauischen Gemeinschaften in anderen Ländern. Sie besteht aus Berufstätigen und ihren Familien. Es handelt sich um hochrangige Fachleute mit ausgezeichneten Kontakten in verschiedenen Bereichen. Durch sie können wir auf eine hohe Unternehmensebene gelangen, gute Kontakte knüpfen

und das Unternehmensumfeld kennen lernen. Die Menschen in der Gemeinschaft sind jung, aktiv, initiativ und kreativ. Ich schätze den Beitrag der Gemeinschaft zur Schaffung eines wirtschaftlichen, wissenschaftlichen und kulturellen Umfelds und zur Präsentation der litauischen Identität in Singapur sehr.

Was sind die Dinge oder Trends, auf die sich die litauische Wirtschaft und Wissenschaft in Malaysia, Indonesien, Thailand und Vietnam Aufmerksamkeit konzentrieren sollte?

Wir sollten die Region nicht als einen einzigen Organismus betrachten. Jedes Land ist einzigartig. Geschäftsethik, Bräuche und Gewohnheiten sind sehr unterschiedlich. Daher sollten wir über jedes Land einzeln sprechen und um mit einem Land zu arbeiten, sollten wir es zunächst gut studieren. Vielleicht ist der gemeinsame Nenner, dass der Schlüssel zum Herzen eines südostasiatischen Menschen im Essen liegt, im Respekt vor dem Essen und der Esskultur.

Sie sind zum ständigen Vertreter Litauens bei der Asien-Europa-Stiftung (ASEF) mit Sitz in Singapur ernannt worden. Was sind die Aufgaben dieser Stiftung? Welche Interaktionen Litauens mit der Stiftung sind möglich?

Die ASEF ist eine zwischenstaatliche, gemeinnützige Organisation, die asiatische und europäische Nationen zusammenbringt, um gemeinsame globale Herausforderungen anzugehen. Ihr Ziel ist es, menschliche Kontakte in verschiedenen Formen zu fördern und Menschen aus Europa und Asien zu ermutigen, sich durch Kommunikation und die Teilnahme an gemeinsamen Projekten kennen und verstehen zu lernen. Die Stiftung fungiert als Plattform für den Dialog zur Förderung engerer Beziehungen zwischen Asien und Europa. Litauen leistet einen finanziellen Beitrag zur Stiftung. Ich empfehle Ihnen, die Website der Stiftung zu (finden) besuchen und vielleicht ein passendes Projekt oder eine Veranstaltung finden, an der Sie sich beteiligen möchten. ●

Ich danke Ihnen für das Gespräch.

Das Interview führte Zita Tallat-Kelpšaitė

Fotos: Botschaft der Republik Litauen in Singapur



Southeast Asia Finds the Key to the Human Heart Through Food and Respect for Food Culture

On 1 January 2022, the Government of the Republic of Lithuania issued a decree to establish the Embassy of the Republic of Lithuania in Singapore.

Darius Gaidys, a career diplomat, was appointed as the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Lithuania to the Republic of Singapore on 15 June 2022.

On 23 September, the first Lithuanian Ambassador to Singapore presented the letters of appointment presented to him by Gitanas Nausėda, President of the Republic of Lithuania, to Halimah Yacob, President of the Republic of Singapore, at the historical Istana Palace.

The Ambassador to Singapore has also been additionally accredited to Malaysia, Indonesia, Thailand and Vietnam, and has been appointed as Lithuania's Permanent Representative to the Asia-Europe Foundation, which is based in Singapore.

Darius Gaidys has been in the diplomatic service since 1991. He has worked at the Consulates General in New York and Los Angeles, the Embassies in Sofia and London.

The international business and science magazine *JŪRA MEER SEA* talked with Darius GAIDYS, the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Lithuania, on the eve of the 30th anniversary of the establishment of diplomatic relations between Lithuania and Singapore, which is commemorated on 10 October.

'Your Excellency Mr Gaidys, a year has passed since you have started working in Singapore. Although Lithuania and Singapore celebrate 30 years of diplomatic relations this year, you are the first Lithuanian Ambassador to this Southeast Asian country. Until now, Lithuania's representation in the region has been through its Embassy in Japan.'

What were the reasons or objectives that prompted the Lithuanian Government to establish an independent embassy in Singapore now? Can this be linked to certain trends in the distribution of influence and power and markets?'

'Southeast Asia, and the Indo-Pacific region as a whole, is a fast-growing and empowered economic space that can offer new markets to the world. The region's influence is clearly growing in various international formats. Perhaps Lithuania has underestimated its potential and paid insufficient attention to it so far. Recently, the situation is changing, with three new embassies opened in Seoul (South Korea), Canberra (Australia) and Singapore, and a trade mission in Taiwan. The aim of the embassies is to strengthen bilateral trade between Lithuania and these countries, to boost investment, and to stimulate and promote tourism. Much attention is paid to cooperation and exchange of innovations in science and technology, and academic exchanges are encouraged as well. Political dialogue, cultural, artistic and sporting diplomacy are also very important for the smooth and meaningful implementation of these processes.'

'What are the major diplomatic steps taken – or, conversely, diplomatic steps that have not been taken in the thirty years of cooperation that the countries can be proud of today?'

'This year marks the 30th anniversary of diplomatic relations between Lithuania and Singapore. I am pleased to note that in the course of that relationship, Singapore continues to share like-minded attitudes with Lithuania on fundamental issues of geopolitics, ideas and morality in South-East Asia and in the international fora such as the United Nations. Singapore is the only country in the region that has joined the sanctions against Russia waging war against Ukraine. This sets Singapore apart from other countries in the Southeast Asian region. Although the countries in the region are quite interconnected, their political approach differs in many cases. Being a small country, Singapore, like Lithuania, is very sensitive and reacts strongly to issues of territorial integrity and violation of state sovereignty.'

The establishment of the Lithuanian Embassy in Singapore will further invigorate and strengthen our bilateral relations.'

'How was your first year in Singapore?'

'The first year of a new embassy is always similar. It may sound cliché, but it was a year of building from scratch and getting the Embassy's life in order: premises, equipment, and staff. We also engaged in important activities like introductions, networking, and building contacts. To do this, it was necessary to understand a new country, to get a feel for its culture, its people, and traditions. In other words, to find the door to open and enter, to find the words to say, to feel the rhythm of the country and to fit harmoniously into that well-tuned orchestra. There has been a number of political visits and meetings with business people. Co-operation has started and I can say that it is expanding and growing.'

'On your visit to Singapore, you declared the main priority of the Embassy you are establishing – its economic activities, divided into several areas: 1) export development and searching for new markets; 2) cooperation in science, technology and innovation; 3) development of cooperation between Lithuanian and Singaporean universities; 4) attracting investment through cooperation in transport, ports and other areas.'

Which of these ambitious plans have you been able to launch during the first year of the Embassy's operation?'

'What was unexpected was that Lithuanian businesses know very little about Singapore and the entire South East Asia. The region is remote both geographically and historically, and for many years has been considered weak and underdeveloped. However, the situation is changing dramatically. In terms of the market, there are huge untapped opportunities in countries such as Indonesia, Singapore, Vietnam, Thailand and Malaysia. On the export side, the numbers are also growing, although not as fast as we'd prefer.'

Speaking of cooperation in the field of science, technology and innovation, and the development of university co-operation, I can confidently say that things are getting in motion. We have an excellent relationship with the Agency for Science Innovation in Singapore (A*STAR). This is a rich and diverse community of innovators and change-makers. A*STAR manages a wide range of programmes, working together with industry partners.'

>

Vilnius University, Kaunas University of Technology (KTU), and Vytautas Magnus University (VDU) have all started collaborating with A**STARS. This autumn, KTU representatives are coming to Singapore for various events. I believe that Klaipėda University and the Lithuanian Maritime Academy could successfully join the cooperation too.

Investment attraction is also progressing well. Singapore's ESKO Lifesciences is building a 15 million Singaporean medical equipment factory in Kaunas Free Economic Zone (FEZ). Another planned investment in Lithuania is a Singaporean modern food technology company.

I am also pleased that we have managed to connect the ports of Klaipėda and Singapore for cooperation. At a meeting with Mr Teo Eng Dih, Head of the Maritime and Port Authority of Singapore (MPA), we discussed opportunities of cooperation between the ports in the southern part of the Port of Klaipėda.'

'This year, Messe München, one of the world's largest German organisers of transport events, together with its subsidiary MMI Asia, is organising a transport and logistics trade fair in Singapore for the first time. The transport logistic and air cargo Southeast Asia trade fair will take place at the Sands EXPO Exhibition and Convention Centre from 1-3 November this year. SEA MEER SEA, the international magazine of business and science will be taking part too with its extensive experience in Asian markets.'

In your opinion, how could Lithuania make use of this new German-initiated platform in South-East Asia for export development, searching for new markets, cooperation in transport and port activities that you mentioned?'

'I am convinced that participation in business exhibitions and trade fairs of this scale is a prerequisite for establishing a foothold in new markets. Opportunities to meet, get to know each other and communicate face to face are a great start for business development. That exhibition should be important for the maritime industry, port, transport and logistics businesses.'

'Europe and South-East Asia: Lithuania and Singapore are separated by 9 257.2 km as the crow flies, and significant differences in lifestyles, but there are also essential links that, if united, can produce stunning results. This is the great intellectual potential of two small countries. Singapore's universities and education system as a whole are considered to be the best in Asia. Lithuania has received global recognition for its life science discoveries and the development of lasers. What can we expect from intellectual cooperation between the two countries?'

'We are very similar to Singapore – both of us are small countries in terms of population. We do not have natural resources, but both of our strength lies in our capital – our

human resources, our intellectual resources, and our mental resources that can create great products. The people of Lithuania and Singapore have already proved this to the world by creating unique scientific creations.

Linking the intellectual forces of Lithuania and Singapore for joint projects and joint creativity, is one of the main tasks I would like to do while working here.'

'How do you think culture and art could contribute to the cooperation between the countries?'

'Historically, culture and arts have not been a prestigious pursuit in Singapore. It has not received much attention or funding. However, things are changing here too with the establishment of art associations, art schools and galleries. There is the annual Singapore International Film Festival, founded in 1987, and its awards – the Silver Screen Awards – were introduced in 1991. This year, the festival will take place from 30 November to 10 December.

My ambition is for Singapore to learn about Lithuanian culture and art. We begin in small steps. This year, the Singapore Art Gallery presented an exhibition of paintings by the artist Aistė Stancikaitė. In September, dancers from the Aura Dance Theatre performed at the Singapore Modern Dance Festival. We had an event featuring Lithuanian food. In Singapore, this is classified as a cultural event. Food culture is very important here.'

'What could be the role of the Lithuanian community in Singapore in strengthening and developing economic, intellectual and cultural ties between the two countries?'

'The local Lithuanian community is not large – just under 100 people. They are constantly changing. The Lithuanian community in Singapore is different from many Lithuanian communities in other countries. Here, the community consists of contract professionals and their families. They are high-level professionals with excellent contacts in various fields. Through them, we can go to a high corporate level, make good contacts and get to know the corporate environment. The people in the community are young, active, proactive and creative. I really appreciate the community's contribution in building the environment of business, science and culture, in introducing Lithuanian identity to Singapore.'

'What are the things or trends that Lithuanian business and science should pay attention to in Malaysia, Indonesia, Thailand and Vietnam?'

'Forget about looking at the region as a single organism. Each country is unique. Business ethics, customs and habits are very different. Therefore, we should talk about each country individually, and study each of them well before working there. Perhaps one common thread is that the key



Ambassador of the Republic of Lithuania Darius Gaidys and President of the Republic of Singapore Halimah Yacob.

to the heart of a South-East Asian person is through food, showing respect for food and food culture.'

'You have been appointed as Lithuania's permanent representative to the Asia-Europe Foundation (ASEF), based in Singapore. What are the functions of this foundation? What interaction opportunities do you see for Lithuania and this Foundation?'

'ASEF is a non-profit, intergovernmental organisation that brings together Asian and European nations to address common global challenges. Its aim is human contact in various forms, encouraging people from Europe and Asia to get to know and understand each other through communication and participation in joint projects.'

The Foundation acts as a platform for dialogue to foster stronger relations between Asia and Europe.

Lithuania's contribution to the Foundation is financial.

I suggest visiting the Foundation's website and perhaps find a suitable project or event that would be interesting to participate in.'

Thank you for the conversation.

Zita Tallat-Kelpšaitė

Photos from the Embassy of the Republic of Lithuania in Singapore

Singapūras ir Pietryčių Azija domina Europą dinamiška ekonomine aplinka

Viena didžiausių pasaulyje Vokietijos transporto renginių organizatorių „Messe München GmbH“ kartu su savo dukterine įmone „MMI Asia“ pirmą kartą organizuoja transporto ir logistikos parodą Singapūre. Parodos „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ vyks šių metų lapkričio 1–3 d. parodų ir konferencijų centre „Sands EXPO“.

Apie parodos tikslus ir galimybes tarptautinis verslo ir mokslo žurnalas JŪRA MEER SEA kalbasi su „MMI Asia“ generaliniu direktoriumi Maiklu Viltonu (Michael WILTON) ir parodos direktoriumi Adamu Pauliumi (Adam PAULUS).

„MMI Asia“, dukterinė „Messe München GmbH“ įmonė, buvo įkurta 1992 m. Singapūre ir nuo to laiko sėkmingai veikia bei organizuoja įvairius renginius. Kokia buvo ši veikla? Su kokiais regionais dirbote?

Nuo pat įkūrimo 1992 m. „Messe München GmbH“ dukterinė įmonė „MMI Asia“ Singapūre sėkmingai organizuoja įvairius renginius. „MMI Asia“ organizuoja prekybos parodas

ASEAN šalims, taip pat skatina pasaulinę prekybos plėtrą, sudarydama palankesnes sąlygas ASEAN šalių dalyviams dalyvauti „Messe München“ mugėse visame pasaulyje. Ji taip pat teikia konsultacijas profesionalių prekybos mugių ir konferencijų organizavimo klausimais vyriausybinėms įstaigoms, tarptautinėms prekybos ir skatinimo organizacijoms bei prekybos asociacijoms. Pastaraisiais metais „MMI Asia“ Singapūre gerokai išaugo ir dabar rengia 6 parodas 5 skir-



tingose ASEAN regiono rinkose, įskaitant 2023 m. lapkričio 1–3 d. Singapūre vyksiančią transporto logistikos ir oro krovinių parodą „Southeast Asia“.

Kuo „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ skirsis nuo ankstesnių renginių? Ar jie bus rengiami kasmet, ar kas antrus metus, kaip Šanchajuje?

„transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ suteiks naujų perspektyvų ir naujų galimybių pramonei. Renginiai suteiks platformą pramonės specialistams ir pirmaujantiems paslaugų teikėjams susitikti, užmegzti ryšius, susipažinti su rinka ir išnagrinėti verslo galimybes transporto logistikos bei oro krovinių srityje, būdingas Pietryčių Azijos rinkai. Remiantis nusistovėjusia Miuncheno parodos koncepcija ir pasinaudojant plačiu pasauliniu „Messe München“ tinklu, „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ bus rengiami kas dvejus metus, kad pramonės specialistai galėtų užmegzti ryšius, bendradarbiauti ir ieškoti verslo perspektyvų kitose rinkose, pavyzdžiui, Indijoje, Kinijoje, Pietų Afrikoje, Turkijoje ir JAV.

Ar tikėtina, kad „transport logistic Southeast Asia“ pritrauks kai kuriuos „transport logistic China“ dalyvius, atsižvelgiant į tai, kad pastaruoju metu kai kurių šalių santykiai su Kinija šiek tiek atvėso?

„transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ siekia dalyvių iš visų regionų, įskaitant Kiniją, nes Singapūras yra labai svarbus pasaulinės prekybos ir susisiekimo centras. Nors geopolitiniai veiksniai gali turėti įtakos verslo santykiams, tikime, kad bendras tikslas plėtoti transporto logistikos ir oro krovinių pramonę suburs dalyvius iš įvairių šalių, skatins bendradarbiavimą ir keitimąsi žiniomis, įskaitant dalyvius iš „transport logistic China“. Paroda suteikia vertingą galimybę užmegzti naujus ryšius ir partnerystę regione, nepriklausomai nuo geopolitinių veiksnių.

Į kokį parodos dalyvių ir lankytojų segmentą orientuojasi „transport logistic Southeast Asia“?

Parodos „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ siekia pritraukti platų spektrą dalyvių ir lankytojų iš įvairių transporto logistikos bei oro krovinių sektorių. Tikimasi, kad dalyviai bus iš laivybos linijų, uostų, tiekimo grandinės įmonių, šalčio grandinės operatorių, ekspeditorių, oro krovinių operatorių, oro uostų, logistikos centrų, vyriausybės, prekybos agentūrų, pramonės asociacijų ir susijusių pramonės šakų. Renginys skirtas profesionaliems krovinių siuntėjams ir sprendimus priimančioms asmenims, dirbantiems F&B, FMCG, drabužių ir tekstilės, baldų, farmacijos ir chemijos produktų, mažmeninės prekybos ir elektroninės komercijos, elektrotechnikos gaminių ir kt. gamintojų bei >





projektų krovinių srityje. Jos suteikia vertingą platformą produktams, paslaugoms ir sprendimams pristatyti, kartu palengvina bendravimą bei verslo galimybes.

Kuo Pietryčių Azija, ypač Singapūras, domina Europos verslą?

Singapūras siūlo pasaulinio lygio susisiekimą su regionu ir už jo ribų. Singapūras yra judriausias pasaulyje krovinių perkrovimo centras, turintis gerus ryšius su 600 uostų daugiau kaip 120 šalių. Be to, jis nuolat užima pirmąsias vietas lyderiaujančių pasaulio jūrų sostinių ataskaitose. Singapūras turi platų daugiau kaip 23 įgyvendintų laisvosios prekybos susitarimų tinklą, kad pagerintų savo prieigą prie pagrindinių rinkų.

Pietryčių Azija, įskaitant Singapūrą, labai domina Europos įmones dėl dinamiškos ekonominės aplinkos, strateginės padėties ir tvirtų prekybos tinklų. Šis regionas Europos bendrovėms suteikia didžiules galimybes plėsti savo veiklą rinkoje, užmegzti partnerystę ir pasinaudoti augančia vartotojų baze. Dalyvaudamos parodoje Europos įmonės gali užmegzti strateginę partnerystę, suprasti regiono dinamiką, pristatyti savo patirtį ir ištirti bendradarbiavimo bei augimo galimybes dinamiškoje ir klestinčioje Pietryčių Azijos rinkoje.

Kaip manote, kodėl europiečiai turėtų dalyvauti ir apsilankyti šioje parodoje?

Europos atstovams dalyvavimas šioje parodoje ir apsilankymas joje gali būti labai naudingas. Ji suteikia unikalią platformą, kurioje galima bendrauti su pramonės lyderiais, pristatyti produktus ir paslaugas, tyrinėti rinkos tendencijas ir užmegzti naujus verslo ryšius. Dalyvaudami parodose „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ Europos dalyviai gali geriau suprasti Pietryčių Azijos rinką, užmegzti vertingų ryšių ir nustatyti galimus bendradarbiavimo ryšius, kurie gali paskatinti augimą ir sėkmę regione.

Kokių interesų gali turėti arba turi Singapūras Europoje?

Singapūras, žinomas dėl savo strateginės padėties ir verslui palankios aplinkos, turi didelių interesų Europoje. Šalis vertina Europos patirtį, technologijas ir inovacijas, kurios gali prisidėti prie jos pačios ekonominio vystymosi. Singapūras siekia puoselėti tvirtus prekybos ir investicijų ryšius su Europos šalimis, ypač tokiuose sektoriuose kaip transporto logistika, kur bendradarbiavimas gali paskatinti abipusį augimą, dalijimąsi žiniomis ir keitimąsi gerąja patirtimi. „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ veikia kaip šių ryšių puoselėjimo kanalas, palengvinantis prasmingus Pietryčių Azijos ir Europos ryšius.

Ar Lietuvos jūrų uostas Klaipėda ir kitų Baltijos valstybių uostai yra šioje interesų skalėje?

Nors parodoje daugiausia dėmesio skiriama Pietryčių Azijos rinkai, susidomėjimas apima ne tik konkrečius regionus. Singapūras ir platesnis Pietryčių Azijos regionas vis labiau domisi Baltijos valstybėmis ir jų jūrų uostais. Šie uostai, įskaitant Lietuvos jūrų uostą Klaipėdą, siūlo strateginius prekybos kelius, susisiekimo galimybes ir bendradarbiavimo galimybes, ypač pasaulinės Pietryčių Azijos kontekste. Paroda yra platforma pasaulinės pramonės dalyviams, įskaitant Baltijos valstybių, tokių kaip Lietuva, pristatyti savo pajėgumus, išnagrinėti galimas partnerystes ir pasinaudoti dinamiškos Pietryčių Azijos rinkos teikiama galimybėmis.

Singapūro Respublika yra mokslo ir technologijų šalis. Ar parodoje pamatysime mokslo laimėjimų transporto ir logistikos sektoriuje?

„transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ – tai išsami paroda, kurioje pristatomos naujausios transporto bei logistikos sektoriaus tendencijos, inovacijos ir pasiekimai. Nors paroda apima platų temų spektrą, joje ypač daug dėmesio skiriama praktiniams sprendimams, geriausiai sektoriaus praktikai ir naujoms tendencijoms, kurios skatina efektyvumą, tvarumą ir veiklos tobulumą. Parodos lankytojai gali tikėtis susipažinti su įvairiais dalyviais ir gauti vertingos informacijos apie naujausius pokyčius, formuojančius transporto logistikos kraštovaizdį Pietryčių Azijoje. ●

Dėkojame už pokalbį.

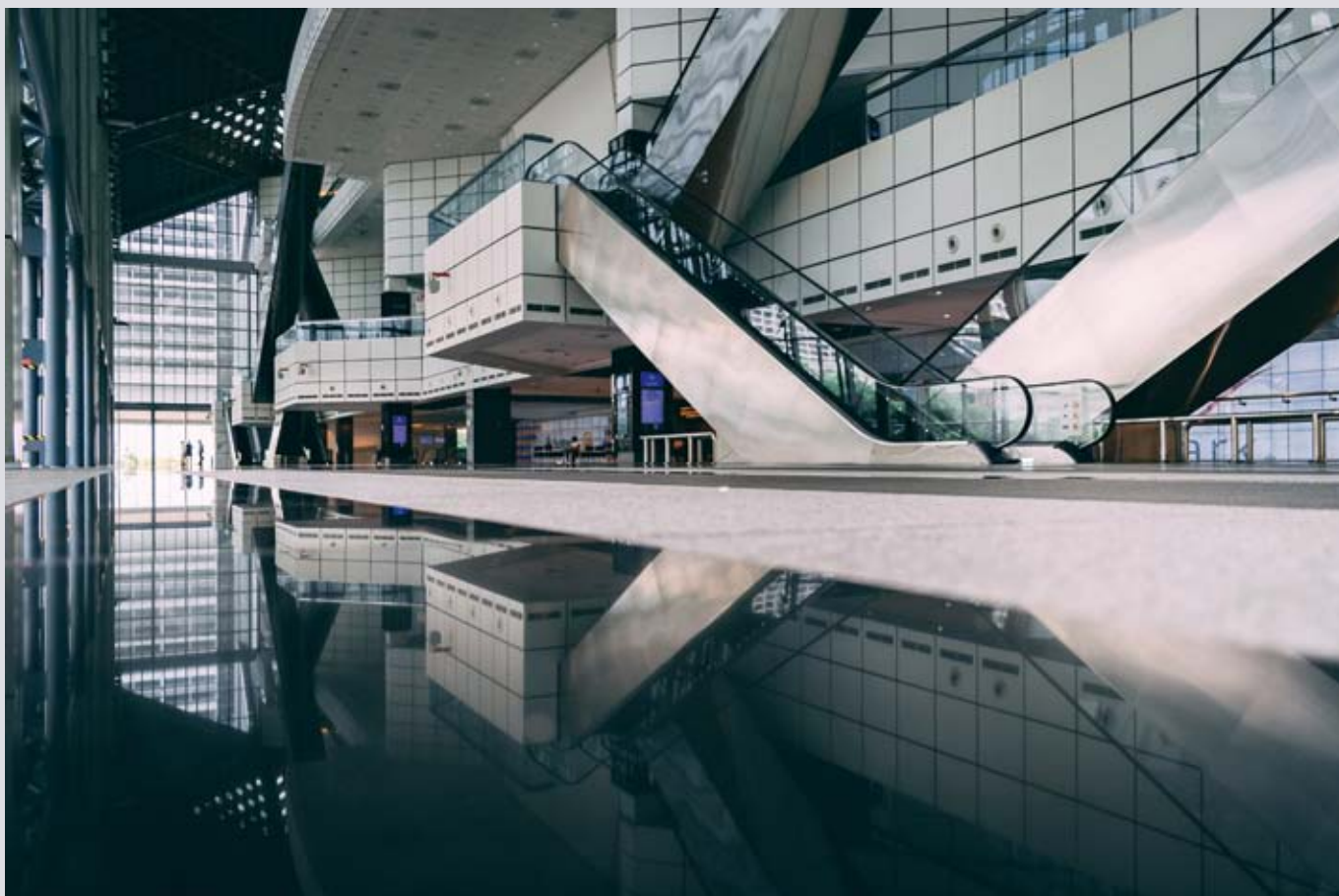
Singapur und Südostasien wecken mit dynamischem Wirtschaftsumfeld europäisches Interesse

Die Messe München GmbH, einer der weltweit größten deutschen Organisatoren von Verkehrsveranstaltungen, organisiert gemeinsam mit ihrer Tochtergesellschaft MMI Asia erstmals eine Transport- und Logistikmesse in Singapur. Die transport logistic Southeast Asia und die air cargo Southeast Asia werden vom 1. bis 3. November dieses Jahres im Sands EXPO Exhibition and Convention Centre stattfinden.

Der Vorstandsvorsitzende (CEO) von MMI Asia, Herr Michael WILTON, und der Ausstellungsleiter, Herr Adam PAULUS, werden von dem internationalen Wirtschafts- und Wissenschaftsmagazin JÜRA MEER SEA zu den Zielen und Möglichkeiten der Messe interviewt.

MMI Asia, eine Tochtergesellschaft der Messe München GmbH, wurde 1992 in Singapur gegründet und hat seither erfolgreich eine Vielzahl von Veranstaltungen durchgeführt und organisiert. Um welche Aktivitäten handelt es sich? Mit welchen Regionen haben Sie zusammengearbeitet?

MMI Asia, eine Tochtergesellschaft der Messe München GmbH, hat seit ihrer Gründung im Jahr 1992 in Singapur erfolgreich eine Vielzahl von Veranstaltungen organisiert. MMI Asia organisiert Handelsmessen für die ASEAN-Länder und fördert die Expansion des Welthandels, indem sie Ausstellern aus den ASEAN-Ländern die Teilnahme an Messeveranstaltungen >



staltungen der Messe München GmbH weltweit erleichtert. Darüber hinaus berät sie Regierungsstellen, internationale Handels- und Förderorganisationen sowie Handelsverbände im Bereich des professionellen Messe- und Konferenzmanagements. In den letzten Jahren ist die MMI Asia in Singapur deutlich gewachsen und veranstaltet nun sechs Messen in fünf verschiedenen Märkten der ASEA-Region, darunter die transport logistic und air cargo Southeast Asia in Singapur vom 1. bis 3. November 2023.

Wie werden sich die transport logistic Southeast Asia und die air cargo Southeast Asia von früheren Veranstaltungen unterscheiden? Wird sie jährlich oder alle zwei Jahre wie in Shanghai stattfinden?

Die Messen transport logistic Southeast Asia und air cargo Southeast Asia (tlacSEA) werden der Branche eine neue Perspektive und neue Möglichkeiten bieten. Die Veranstaltungen bieten eine Plattform für Branchenexperten und führende Dienstleister, um sich zu treffen, zu vernetzen, Markteinblicke zu gewinnen und Geschäftsmöglichkeiten für Transportlogistik und Luftfracht speziell für den südostasiatischen Markt zu erkunden. Die Transport Logistic Southeast Asia und die

Air Cargo Southeast Asia, die auf dem bewährten Konzept der Münchner Messe basieren und von dem umfangreichen globalen Netzwerk der Messe München profitieren, werden alle zwei Jahre stattfinden. Sie bieten Branchenfachleuten die Möglichkeit, Kontakte zu knüpfen, zusammenzuarbeiten und Geschäftsmöglichkeiten in anderen Märkten wie Indien, China, Südafrika, der Türkei und den USA zu erkunden.

Ist es denkbar, dass die transport logistic Southeast Asia für einige Aussteller aus China noch attraktiv ist, obwohl sich die Beziehungen zwischen China und einigen Ländern in letzter Zeit etwas abgekühlt haben?

Die transport logistic Southeast Asia und die air Cargo Southeast richten sich an Aussteller aus allen Regionen, einschließlich China, da Singapur ein wichtiges Drehkreuz für den globalen Handel und seine Vernetzung ist. Auch wenn geopolitische Faktoren die Geschäftsbeziehungen beeinflussen können, glauben wir, dass das gemeinsame Ziel, die Transportlogistik- und Luftfrachtbranche voranzubringen, Aussteller aus verschiedenen Ländern zusammenbringen und so die Zusammenarbeit und den Wissensaustausch fördern wird, einschließlich der Aussteller aus der Transportlogistik-



branche in China. Die Messe bietet eine wertvolle Gelegenheit, neue Verbindungen und Partnerschaften innerhalb der Region zu knüpfen, unabhängig von geopolitischen Faktoren.

An welches Segment von Ausstellern und Besuchern richtet sich die transport logistic Southeast Asia?

Die transport logistic Southeast Asia und die air cargo Southeast Asia zielen darauf ab, ein umfassendes Spektrum von Ausstellern und Besuchern aus den Bereichen Transportlogistik und Luftfracht anzuziehen. Erwartet werden Aussteller aus den Bereichen Schifffahrtlinien, Häfen, Lieferkettenunternehmen, Kühlkettenbetreiber, Spediteure, Luftfrachtbetreiber, Flughäfen, Logistikzentren, Behörden, Handelsagenturen, Industrieverbände und verwandte Branchen. Die Veranstaltung richtet sich an professionelle Verlager und Entscheidungsträger aus den Bereichen F&B, FMCG, Bekleidung/Textilien, Möbel, Pharma/Chemie, Einzelhandel/E-Commerce, Elektroprodukte usw. sowie Project Cargo. Sie bietet eine wertvolle Plattform für die Präsentation von Produkten, Dienstleistungen und Lösungen, während sie gleichzeitig Networking und Geschäftsmöglichkeiten erleichtert.

Wie groß ist das Interesse Südostasiens und insbesondere Singapurs an europäischen Unternehmen?

Singapur bietet eine erstklassige Anbindung an die Region und darüber hinaus. Singapur ist das verkehrsreichste Umschlagzentrum der Welt, das gut mit 600 Häfen in über 120 Ländern verbunden ist. Außerdem steht es regelmäßig an der Spitze des Berichts „Leading Maritime Capitals of the World“. Singapur verfügt über ein umfangreiches Netz von mehr als 23 Freihandelsabkommen, die seinen Zugang zu den wichtigsten Märkten verbessern.

Südostasien, einschließlich Singapur, ist für europäische Unternehmen aufgrund seiner dynamischen Wirtschaftslandschaft, seiner strategischen Lage und seiner robusten Handelsnetze von großem Interesse. Die Region bietet europäischen Unternehmen immense Möglichkeiten, ihre Marktpräsenz zu erweitern, Partnerschaften zu schließen und die wachsende Verbraucherbasis zu erschließen. Durch die Teilnahme an der Messe können europäische Unternehmen strategische Partnerschaften aufbauen, die regionale Dynamik verstehen, ihr Fachwissen präsentieren und Möglichkeiten für Zusammenarbeit und Wachstum auf dem dynamischen und florierenden Markt Südostasiens erkunden.

Warum sollten Europäer Ihrer Meinung nach diese Messe besuchen?

Die transport logistic Southeast Asia und die air cargo Southeast Asia bieten eine einzigartige Plattform, um mit Branchenführern in Kontakt zu treten, Produkte und Dienstleistungen zu präsentieren, Markttrends zu erkunden und neue Geschäftsbeziehungen zu knüpfen. Durch die Teilnahme an der transport logistic Southeast Asia und der air cargo

Southeast Asia können europäische Teilnehmer ein tieferes Verständnis für den südostasiatischen Markt gewinnen, wertvolle Verbindungen knüpfen und potenzielle Kooperationen identifizieren, die Wachstum und Erfolg in der Region fördern können.

Welche Interessen kann oder will Singapur in Europa haben?

Singapur, das für seine strategische Lage und sein unternehmensfreundliches Umfeld bekannt ist, hat ein starkes Interesse an Europa. Das Land schätzt europäisches Fachwissen, Technologie und Innovation, die zur eigenen wirtschaftlichen Entwicklung beitragen können. Singapur ist bestrebt, starke Handels- und Investitionsbeziehungen mit europäischen Ländern zu fördern, insbesondere in Sektoren wie der Transportlogistik, wo die Zusammenarbeit das gegenseitige Wachstum, die Weitergabe von Wissen und den Austausch bewährter Praktiken vorantreiben kann. Transport logistic Southeast Asia und air cargo Southeast Asia fungieren als Vermittler zur Förderung dieser Verbindungen und erleichtern sinnvolle Engagements zwischen Südostasien und Europa.

Sind der litauische Seehafen Klaipėda und Häfen in den anderen baltischen Staaten in dieser Größenordnung von Interesse?

Auch wenn der Schwerpunkt der Ausstellung auf dem südostasiatischen Markt liegt, geht das Interesse über die einzelnen Regionen hinaus. Singapur und die gesamte südostasiatische Region haben ein wachsendes Interesse an den baltischen Staaten und ihren Seehäfen. Diese Häfen, einschließlich des litauischen Seehafens Klaipėda, bieten strategische Handelsrouten, Anschlussmöglichkeiten und Chancen auf Zusammenarbeit, insbesondere im Kontext des globalen Südostasiens. Die Messe dient als Plattform für globale Branchenakteure, einschließlich solcher aus baltischen Staaten wie Litauen, um ihre Fähigkeiten zu präsentieren, potenzielle Partnerschaften zu erkunden und die Möglichkeiten des dynamischen südostasiatischen Marktes zu nutzen.

Die Republik Singapur ist ein Land der Wissenschaft und Technologie. Werden wir auf der Messe wissenschaftliche Errungenschaften im Transport- und Logistiksektor sehen?

Die transport logistic Southeast Asia und air cargo Southeast Asia ist eine umfassende Messe, auf der die neuesten Trends, Innovationen und Fortschritte im Transport- und Logistiksektor vorgestellt werden. Die Messe umfasst zwar ein breites Spektrum an Themen, legt aber einen besonderen Schwerpunkt auf praktische Lösungen, bewährte Praktiken der Branche und aufkommende Trends, die Effizienz, Nachhaltigkeit und operative Exzellenz fördern. Die Besucher erwartet ein vielfältiges Angebot an Ausstellern und wertvolle Einblicke in die neuesten Entwicklungen, die die Transportlogistiklandschaft in Südostasien prägen. ●

Wir danken Ihnen für das Gespräch.

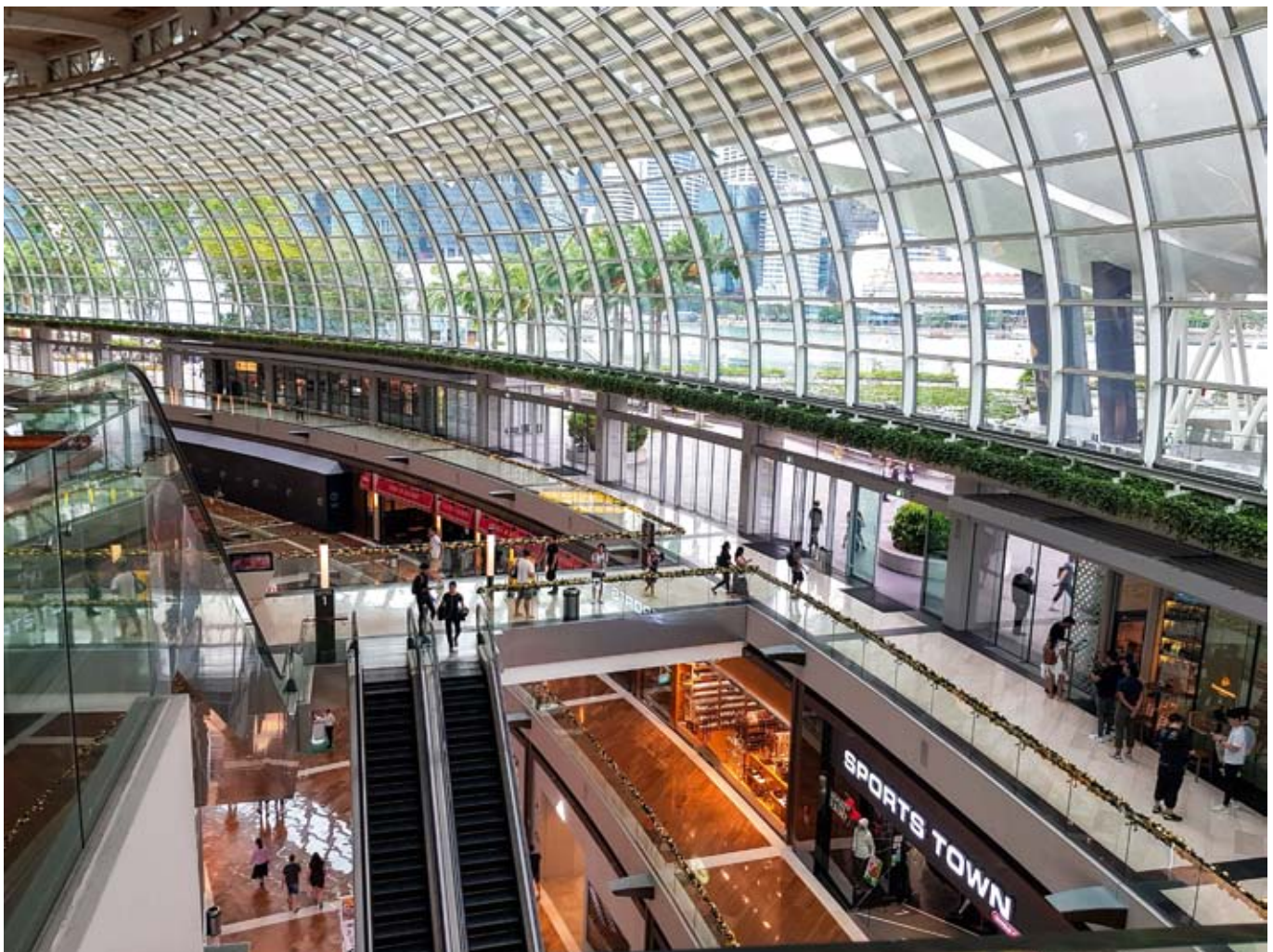
Singapore and Southeast Asia Draws European Attention with a Dynamic Economic Environment

Messe München GmbH, one of the world's largest German organisers of transport events, together with its subsidiary MMI Asia, is organising – for the first time – a transport and logistics exhibition in Singapore. Transport Logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia will take place from 1 to 3 November this year at the Sands EXPO Exhibition and Convention Centre.

CEO of MMI Asia, Mr Michael WILTON, and Exhibition Director Mr Adam PAULUS have been interviewed by *JÜRA MEER SEA* international magazine of business and science about the objectives and opportunities of the exhibition.

MMI Asia, a subsidiary of Messe München GmbH, was established in Singapore in 1992 and has been successfully operating and organising a wide range of events ever since. What was it like? Which regions have you worked with?

MMI Asia, a subsidiary of Messe München GmbH, has a rich history of successfully organizing a diverse range of events in Singapore since its establishment in 1992. MMI Asia organizes trade shows for the ASEAN countries; we also promote



global trade expansion by facilitating ASEAN exhibitors' participation at Messe München fairs worldwide, as well as consult government bodies, international trade and promotion organizations, and trade associations on professional trade fair and conference management. In recent years, MMI Asia in Singapore has grown significantly and now runs 6 shows in 5 different markets across the ASEA region, including the transport logistic and air cargo Southeast Asia in Singapore from 1-3 November 2023.

How will Transport Logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia differ from previous events? Will it be held annually or every other year as in Shanghai?

transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia (tlacSEA) fairs will bring a fresh perspective and new opportunities to the industry. These events will provide a platform for industry professionals and leading service providers for meetings, networking, gaining market insights, and exploring business opportunities in the field of transport logistics and air cargo, specific to the Southeast Asian market. Based on the established concept of the Munich exhibition, and benefiting from the extensive global network of Messe München, transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia will be held biannually, allowing industry professionals to connect, collaborate, and explore business prospects in other markets such as India, China, South Africa, Turkey and USA.

Is transport logistic Southeast Asia likely to attract some transport logistic China exhibitors, given that relations with China have cooled somewhat in recent times for some countries?

transport logistic Southeast Asia and air Cargo Southeast focuses on exhibitors from all regions, including China, as Singapore serves as a vital hub for global trade and connectivity. While geopolitical factors may influence business relations, we believe that the shared objective of advancing the transport logistics and air cargo industry will bring together exhibitors from across different countries, fostering collaboration and knowledge exchange, including those from transport logistic China. The exhibition provides a valuable opportunity to establish new connections and partnerships within the region, regardless of geopolitical factors.

What is the target segment of exhibitors and visitors for transport logistic Southeast Asia?

transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia aims to attract a comprehensive range of exhibitors and visitors across the transport logistics and air cargo sectors. We expect exhibitors from shipping lines, ports, supply chain companies, cold chain operators, freight forwarders, air cargo operators, airport, logistics hubs, government, trade agencies, industry associations and related industries. The event targets professional shippers and decision mak-

ers from manufacturers of F&B, FMCG, clothing/textiles, furnishing, pharmaceuticals/chemicals, retail/eCommerce, electrical goods, etc. to project cargo. It provides a valuable platform for showcasing products, services, and solutions, while facilitating networking and business opportunities.

What is the interest of Southeast Asia, and Singapore in particular, for European business?

Being the world's busiest transshipment hub that is well-connected to 600 ports in over 120 countries, Singapore offers world-class connectivity to the region and beyond. It has also consistently topped the Leading Maritime Capitals of the World report. Singapore has an extensive network of over 23 implemented Free Trade Agreements to enhance its access to major markets.

Southeast Asia, including Singapore, captures the attention of European businesses for its dynamic economic landscape, strategic location, and robust trade networks. The region offers immense opportunities for European companies to expand their market presence, forge partnerships, and tap into the growing consumer base. Participation at the exhibition enables European businesses to build strategic partnerships, >





understand regional dynamics, showcase their expertise, and explore opportunities for collaboration and growth in Southeast Asia's dynamic and thriving market.

Why do you think Europeans should attend and visit this exhibition?

European attendees can benefit greatly from attending and visiting this exhibition. transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia offers a unique platform to engage with industry leaders, showcase products and services, explore market trends, and foster new business relationships.

By attending transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia, European participants can gain a deeper understanding of the Southeast Asian market, establish valuable connections, and identify potential collaborations that can drive growth and success in the region.

What interests can or does Singapore have in Europe?

Singapore, known for its strategic location and business-friendly environment, has a strong interest in Europe. The country values European expertise, technology, and innovation, which can contribute to its own economic development. Singapore seeks to foster strong trade and investment ties with European countries, particularly in sectors such as transport logistics, where collaboration can drive mutual growth, knowledge sharing, and exchange of best practices. transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia acts as a conduit for fostering these connections, facilitating meaningful engagements between Southeast Asia and Europe.

Are the Lithuanian seaport of Klaipėda and the ports of the other Baltic States included into that scale of interest?

While the focus of the exhibition is on the Southeast Asian market, the interest extends beyond specific regions. Singapore and the wider Southeast Asian region have a growing interest in the Baltic States and their seaports. These ports, including the Lithuanian seaport of Klaipėda, offer strategic trade routes, connectivity options, and opportunities for collaboration, particularly in the context of global Southeast Asia. The fair serves as a platform for global industry players, including those from Baltic States like Lithuania, to showcase their capabilities, explore potential partnerships, and tap into the opportunities presented by the dynamic Southeast Asian market.

The Republic of Singapore is a country of science and technology. Will we see any of its scientific achievements in the transport and logistics sector at the exhibition?

The transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia is a comprehensive exhibition that showcases the latest trends, innovations, and advancements in the transport and logistics sector. While the exhibition encompasses a wide range of topics, it particularly focuses on practical solutions, best practices in the industry, and emerging trends that drive efficiency, sustainability, and operational excellence. Visitors can expect to explore a diverse array of exhibitors and gain valuable insights into the latest developments shaping the transport logistics landscape in Southeast Asia.

Thank you for the conversation.



BUILD CONNECTIONS.
DO BUSINESS.
MAKE FRIENDS.

WOF & **BUD** Cargo Forum

Linking the cargo world!

27-28 SEPTEMBER 2023

Terminal 1, Budapest Airport

Top-Class Speakers



Jaroslaw Sobczyk
Logistics Director



Ádám Mészáros
Country Managing Director



Martin Polakovič
Head of Global Logistics Procurement



Steven Polmans
Chairman



Tamás Boday
Director of Integrated Solutions



NETWORKING
TOOLS



CONFERENCE
&
EXPO



REGISTER NOW



AWARDS
& CHARITY
EVENING



Aukštos klasės pranešėjai ir naujausios temos „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ konferencijoje Singapūre

Tiekimo grandinės atsparumas, skaitmeninimas ir tvarumas neabejotinai yra 2023 m. logistikos temos, kurios, tikėtina, darys ilgalaikį poveikį pramonei ateinančiais metais. Todėl joms skiriamas

pagrindinis dėmesys konferencijos „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“, kuri vyks 2023 m. lapkričio 1–3 d. Singapūre, programoje.



Beveik 50 sesijų, konferencijos „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ programa suteikia puikią progą sužinoti naujausią informaciją apie dabartinius įvykius vietoje. (Šaltinis: Messe München GmbH)

Hochkarätige Referenten und topaktuelle Themen auf der Transportlogistik- und Luftfrachtkonferenz Südostasien in Singapur

Pasaulio ir regiono logistikos sprendimų priėmėjai susitiks tarptautinėje transporto, logistikos ir oro krovinų parodoje „transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“, kuri šiemet pirmą kartą vyks Singapūre. Beveik 50 konferencijos programos sesijų, kasdien vykstantys parodos dalyvių renginiai ir specialieji projektų krovinų konferencija suteikia puikią progą sužinoti naujausią informaciją apie šios pramonės šakos pokyčius.

Konferencijos programa prasidės pagrindiniu pranešimu apie tiekimo grandinės strategijas, kurį skaitys rašytojas ir logistikos ekspertas Markas Millaras (Mark Millar). Po Covid-19 pandemijos, Suezkanalo incidento ir karo Ukrainoje tiekimo grandinės tris kartus iš eilės patyrė didelę įtampą, todėl bendrovėms vis svarbiau tampa pergalvoti krizėms atsparias strategijas. Kiti svarbiausi programos akcentai – Singapūro, Vokietijos, Vietnamo, Malaizijos ir Indonezijos šalių sesijos, kurios vyks pirmąsias dvi mugės dienas. Parodos dalyvių scenoje logistikos, jūrų ir oro transporto sektoriaus įmonės, kaip DHL, „dnata“, „Gebrüder Weiss“, Inčono tarptautinis oro uostas, „Jettainer“ ir „Singapore Airlines“, be kita ko, pateiks praktinių įžvalgų apie savo tvarumo ir skaitmeninio strategijas.

Dar vienas svarbus parodos akcentas – lapkričio 3 d. vyksianti konferencija „Project Cargo Conference“. Joje daugiausia dėmesio bus skiriama bendrųjų krovinų ir sunkiasvorių krovinų gabenimo Pietryčių Azijoje tendencijoms, iššūkiams ir galimybėms.

„transport logistic Southeast Asia“ ir „air cargo Southeast Asia“ sukūrė platformą, skatinančią logistikos tinklų plėtrą, taip pat verslo ryšius tarp Pietryčių Azijos ir svarbiausių pasaulio rinkų. Be to, įvairialypė konferencijos programa, parengta kartu su partneriais, siūlo įdomių įžvalgų apie Pietryčių Azijos logistikos rinką“, – sako „Messe München“ regioninės dukterinės įmonės „MMI Asia“ generalinis direktorius Maiklas Viltonas (Michael Wilton).

Konferencijos programoje numatyti renginiai yra nemokami visiems transporto logistikos ir oro krovinų Pietryčių Azijos parodų dalyviams ir lankytojams.

•

Parengta pagal „Messe München“ informaciją.

Resiliente Lieferkette, Digitalisierung und Nachhaltigkeit sind unbestritten die Logistik-Themen des Jahres 2023 und werden die Branche in den kommenden Jahren nachhaltig beeinflussen. Daher stehen sie im Mittelpunkt des Konferenzprogramms der transport logistic Southeast Asia und der air cargo Southeast Asia, die vom 1. bis 3. November 2023 in Singapur stattfinden werden.

Globale und regionale Logistikentscheider treffen sich auf der transport logistic Southeast Asia und air cargo Southeast Asia, der internationalen Fachmesse für Transport, Logistik und Luftfracht, die in diesem Jahr zum ersten Mal in Singapur stattfinden wird. Mit fast 50 Sitzungen im Konferenzprogramm, täglichen Ausstellerveranstaltungen und der speziellen Projektfrachtkonferenz bietet das Konferenzprogramm die perfekte Gelegenheit, sich über die neuesten Entwicklungen in der Branche auf dem Laufenden zu halten.

Den Auftakt des Konferenzprogramms bildet eine Grundsatzrede des Buchautors und Logistikexperten Mark Millar zum Thema Lieferkettenstrategien. Nach der Covid-19-Pandemie, dem Suezkanal-Zwischenfall und dem Krieg in der Ukraine wurden die Lieferketten dreimal kurz hintereinander stark belastet, so dass ein Umdenken und krisenfeste Strategien für Unternehmen immer wichtiger werden. Weitere Höhepunkte im Programm sind die Ländervorträge von Singapur, Deutschland, Vietnam, Malaysia und Indonesien, die an den ersten beiden Messetagen stattfinden werden. Auf der Ausstellerbühne geben Unternehmen aus den Bereichen Logistik, See- und Luftfracht, wie DHL, dnata, Ge- >



Michael Wilton, Geschäftsführer von MMI Asia, während einer Roadshow zur transport logistic Southeast Asia und air cargo Southeast Asia, die im Vorfeld im asiatisch-pazifischen Raum stattfand. (Quelle: MMI Asia Pte. Ltd)

brüder Weiss, Incheon International Airport, Jettainer und Singapore Airlines unter anderem praktische Einblicke in ihre Nachhaltigkeits- und Digitalisierungsstrategien.

Ein weiteres Highlight der Messe ist die Project Cargo Conference, die am 3. November stattfindet und sich mit den Trends, Herausforderungen und Chancen im Bereich Stückgut und Schwergut in Südostasien beschäftigt.

„Mit der transport logistic und air cargo Southeast Asia haben wir eine Plattform geschaffen, die die Entwicklung von Logistiknetzwerken sowie die Geschäftsbeziehungen zwischen Südostasien und den globalen Schlüsselmärkten fördert. Darüber hinaus bietet das vielseitige Konferenzprogramm, das wir gemeinsam mit unseren Partnern organisieren, interessante Einblicke in den südostasiatischen Logistikmarkt“, sagt Michael Wilton, Geschäftsführer der MMI Asia, der regionalen Tochtergesellschaft der Messe München.

Die Veranstaltungen des Konferenzprogramms sind für alle Aussteller und Besucher der transport logistic und air cargo Southeast Asia kostenlos.

Basierend auf Informationen der Messe München.

High-class Speakers and Cutting-edge Topics at the transport logistics and air cargo Southeast Asia Conference in Singapore

Supply chain resilience, digitalisation and sustainability are undisputedly the logistics topics of 2023 and are likely to have a lasting impact on the industry for years to come. Consequently, they are

the main focus of the conference program of transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia, which will be held in Singapore from 1 to 3 November 2023.

Global and regional logistics decision makers will meet at transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia, the international trade fair for transportation, logistics and air cargo, which will be held in Singapore for the first time this year. With nearly 50 sessions in the conference program, daily exhibitor events and the special project cargo conference, the conference program offers the perfect opportunity to get up to date on the latest developments in the industry.

Another highlight of the trade fair is the Project Cargo Conference, which will take place on November 3, focusing on the trends, challenges and opportunities in general cargo and heavy lift in Southeast Asia.

The conference program kicks off with a keynote speech on supply chain strategies by the book author and logistics expert Mark Millar. After the Covid-19 pandemic, the Suez Canal incident and the war in Ukraine, supply chains came under severe strain three times in a quick succession, making rethinking and crisis-proof strategies increasingly essential for companies. Other highlights in the program include country sessions by Singapore, Germany, Vietnam, Malaysia and Indonesia, which will take place on the first two days of the fair. On the Exhibitor Stage, companies from the logistics, sea and air freight sectors, such as DHL, dnata, Gebrüder Weiss, Incheon International Airport, Jettainer and Singapore Airlines will, among other things, introduce practical insights into their sustainability and digitalisation strategies.

'With transport logistic and air cargo Southeast Asia, we have created a platform that promotes the development of logistics networks as well as business relationships between Southeast Asia and key global markets. In addition, the multi-faceted conference program we are organizing with our partners offers interesting insights into the Southeast Asian logistics market,' says Michael Wilton, Managing Director of MMI Asia, Messe München's regional subsidiary.

The events in the conference program are free of charge for all exhibitors and visitors of transport logistic and air cargo Southeast Asia.

LITHUANIAN MARITIME ACADEMY – a member of the global maritime and academic community

Lithuanian Maritime Academy (LMA) is a modern leader training maritime professionals for the international maritime sector and a member of the global maritime and academic community. This constantly improving institution trains highly qualified specialists that meet international standards for the sea, ports and the world. The Academy that is known and recognized by everyone is also constantly changing, offering numerous maritime study programmes, scientific and cultural ideas and projects. Founded in 1948, LMA has successfully trained more than 14 thousand maritime industry professionals to this day.

Ukrainian higher education institutions have been disrupted by Russian aggression since 24 February 2022, but not destroyed. The LMA provided significant assistance to Kherson

State Maritime Academy (KSMA) – students from the occupied territories have the opportunity to continue their studies and successfully graduate from a higher maritime education institution. About one hundred and fifty 4th year students of the KSMA came to Klaipėda and continued their studies at LMA in 2022–2023. The LMA success – career achievements of the LMA students did not go unnoticed in the international arena. As of 2023, more than 200 international students came to study at LMA not only from Ukraine, but also Latvia, Estonia, Kazakhstan, Belarus, Algeria, India, Egypt, Pakistan, Morocco, Cameroon, Nigeria, and other countries.

LMA offers 6 study programmes, which grant high education and professional Bachelor's degree in the fields of Maritime Technology, Maritime Engineering, Management and IT:

- Marine Navigation
- Marine Engineering
- Marine Electrical and Electronic Engineering
- Marine Transport Logistics Technologies
- Port and Shipping Management
- Shipping and Logistics Information Systems

Acting in the field of the established cluster for Transport and Logistics studies, LMA and Vilnius Gediminas Technical University VILNIUS TECH opened a new specialisation for the Transport Engineering Master's study programme – Marine Transport Engineering and Logistics, offered for all higher education graduates in the fields of engineering and technology for shipmasters, marine engineers and marine electrical engineers. Advantages of studying at LMA:

- high-quality higher education studies in Europe;
- worldwide benchmarked marine and onshore study programmes;
- prestige and quality of the LMA;
- study mobility in more than 60 higher education institutions and partners in Europe under Erasmus+ programme;
- training using modern simulators;
- studies and practice in strong cooperation with maritime industry;
- the uniqueness of studies, linked with global maritime industry – guest lecturers are from various port companies, fieldtrips, research and practice.

Maritime transport ensures international trade by sea, accounting for more than 90% of global maritime trade and for about 80% of all international trade in the EU. The development of shipping is promoted in effort to reduce road pollution, because ships are a more economical, less polluting and safer means of transport for bulk cargo. The geographical location of Lithuania and its natural resources – the sea and rivers – as well as the strategic goals of the country (maritime nation, energy security, international logistics and alternative energy centre, east-west connection), and the realities and prospects of the development of Klaipėda seaport presuppose the need for seafarers, inland waterway specialists, seaport and shipping technology, management, finance and IT specialists. Initiative, innovations, openness, maritime culture and traditions – these are the major characteristics of the modern-day activity.



LITHUANIAN
MARITIME
ACADEMY

Contact us:

INTERNATIONAL RELATIONS DEPARTMENT

I. Kanto str. 7, LT-92123, Klaipėda, Lithuania

+370 608 20140

lajm@lajm.lt

LAJM Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla <https://www.facebook.com/lajm.lt>

Lithuanian Maritime Academy <https://www.instagram.com/lithuanianmaritimeacademy>

Lithuanian Maritime Academy <https://www.linkedin.com/school/lajm>

<https://lajm.lt>



26th Kazakhstan International Transport & Logistics Exhibition

4 - 6 October 2023
IEC Atakent, Almaty

Find out more at
www.translogistica.kz

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Industry and
Infrastructural Development
of the Republic of Kazakhstan



Akimat of Almaty city



КЭЭАПО



Tel.: +7 727 258 34 34

E-mail: mk@iteca.kz



[translogistica_kz](https://www.instagram.com/translogistica_kz)



[translogistica_kz](https://www.facebook.com/translogistica_kz)

Pietinė Klaipėdos uosto dalis: nuo aukštos pridėtinės vertės paslaugų iki žaliosios energetikos terminalo

Klaipėdos uostui rengiantis įgyvendinti vieną didžiausių projektų uosto istorijoje – suformuoti naują iki 100 hektarų siekiančią teritoriją pietinėje uosto dalyje, neabejojama, kad kartu atsivers nauja perspektyva Lietuvos pramonei ir eksportui. Siekiant didinti Klaipėdos uosto konkurencingumą, Uosto direkcijos užsakymu atliekama uosto pietinės dalies plėtros rinkos studija.

Rugsėjo pradžioje Uosto tarybai, kurią sudaro LR susisiekimo ministerijos, Klaipėdos miesto savivaldybės, Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos, Klaipėdos universiteto, uosto naudotojų, su uosto veikla susijusių asociacijų, AB „Lietuvos geležinkeliai“, AB Lietuvos automobilių kelių direkcijos atstovai, buvo pristatytas pirmasis plėtros studijos etapas – rinkos tyrimas.

„Šis projektas Klaipėdos uostui išskirtinis tiek savo ambicija, tiek investicijų poreikiu. Tam, kad atsakingai ir pagrįstai įvertintume, kokios veiklos yra ir bus paklausios, perspektyvios kelis dešimtmečius į priekį, nusprendėme atlikti uosto pietinės dalies plėtros rinkos studiją. Numatoma pietinės uosto dalies plėtra, suformuojant naujas uosto teritorijas, bus reikšmingas žingsnis Klaipėdos uosto ir regiono konkurencingumui“, – sako Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius Algis Latakas.

Studijos rengėjai, atlikdami rinkos tyrimą, visų pirma įvertino Klaipėdos uosto pietinės dalies plėtros poreikį ir rinkos potencialą, atliko regiono makroekonominę analizę, Baltijos uostų ir Klaipėdos konteinerių krovos, generalinių krovinių ir aukštos pridėtinės vertės paslaugų, produktų išvystymo rinkos tyrimą. Kokybiniais metodais vertintos 25 skirtingos galimos terminalo veiklos.

Remiantis gautais duomenimis, studijos rengėjai kaip perspektyviausias veiklos rūšis Klaipėdos uosto pietinėje dalyje įvardijo keturias: konteinerių paskirstymo veikla (angl. *transshipment*) ir pridėtinės vertės konteinerių paslaugos,

jūrinio vėjo jėgainių komponentų gamyba ir perdirbimas, žaliosios energijos terminalas ir žaliasis laivų perdirbimas, naudojant modernią automatizuotą pjaustymo sistemą. Supjaustyti plieniniai elementai būtų kraunami į laivus ir eksportuojami kaip metalo laužas.

Vėlesniuose Uosto direkcijos užsakymu atliekamos uosto pietinės dalies plėtros rinkos studijos etapuose šios veiklos bus vertinamos kaštų ir naudos analizės būdu, siekiant nustatyti visas galimybes iš ekonominės perspektyvos, kuriami verslo, veiksmų planai.

Pietinėje Klaipėdos uosto dalyje, planuojama, 2030-aisiais turėtų būti suformuotas naujas – apie 83,5 ha sausumos plotas, pastatyta nauja maždaug 1,3 km ilgio krantinių atkarpa, akvatorijos gylis greta krantinių turėtų siekti 16,5 m, o maždaug 1,7 km pailgėjusiam laivybos kanale gylis, planuojama, sieks 17 m, bus įrengta laivų apsisukimo vieta. Visa

- *Konteinerių paskirstymo veikla ir pridėtinės vertės paslaugos*
- *Jūrinio vėjo jėgainių komponentų gamyba ir perdirbimas*
- *Žaliosios energijos terminalas*
- *Žaliasis laivų perdirbimas*





tai leis priimti didžiausius Baltijos jūra plaukiančius laivus, generuoti iki 30 mln. tonų krovinių. Šioje teritorijoje taip pat atsiranda galimybė jūrinės inžinerinės pramonės ir atsinaujinančios energetikos plėtrai. Numatyta, kad vystant pietinę uosto dalį, taip pat bus suformuoti pietiniai uosto vartai su mažųjų ir pramoginių laivų prieplauka.

Uosto pietinės dalies plėtros rinkos studijos rengėjams iškelti uždaviniai atlikti rinkos tyrimą, siekiant įvertinti Klaipėdos uosto pietinės dalies plėtros poreikį ir rinkos potencialą tarptautiniu mastu, atlikti projekto kaštų ir naudos analizę, pagrįsti ekonominę naudą turto savininkui, taip pat įvertinti jūrų ir sausumos zonų konkurencingumą, parengti verslo planą potencialiems investuotojams bei verslo vystytojams, identifikuoti projekto patrauklumo elementus ir kita.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto pietinės dalies plėtros rinkos studiją atlieka JAV kompanija „Moffat & Nichol“. Ji turėtų būti baigta kitų metų pavasarį.

Uosto tarybos posėdyje „International House Klaipėda“ projektų vadovė Viktorija Paldauskė ir talentų pritraukimo projektų vadovė Jurgita Raišytė posėdžio dalyviams pristatė Klaipėdos miesto prioritetinių verslo sektorių žmogiškųjų išteklių būklės ir poreikio tyrimo rezultatus. Karinių jūrų pajėgų vadas jūrų kpt. Giedrius Premeneckas pateikė Klaipėdos uosto apsaugos organizavimo ir elgsenos ekstremalių situacijų atveju perspektyvas.

Parengta pagal KVJUD informaciją

Der Südhafen von Klaipėda: von Dienstleistungen mit hohem Mehrwert zum Terminal für grüne Energie

Der Hafen Klaipėda bereitet sich auf die Umsetzung eines der größten Projekte seiner Geschichte vor: Die Erschließung eines neuen, bis zu 100 Hektar großen Areals im südlichen Teil des Hafens, das zweifellos der litauischen Industrie und dem Export eine neue Perspektive eröffnen wird. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens von Klaipėda zu steigern, wird im Auftrag der Hafenbehörde eine Marktstudie über die Entwicklung des südlichen Teils des Hafens durchgeführt.

Anfang September wurde die erste Phase der Entwicklungsstudie, die Marktforschung, dem Hafenrat vorgestellt, der sich aus Vertretern des litauischen Verkehrsministeriums, der Stadtverwaltung Klaipėda, der Staatlichen Seehafenbehörde Klaipėda, der Universität Klaipėda und den im Hafen aktiven Verbänden – der staatlichen Eisenbahngesellschaft und der litauischen Straßenverwaltung – zusammensetzt.



HAFEN VON KLAIPĖDA

„Dieses Projekt ist für den Hafen Klaipėda einzigartig, sowohl im Hinblick auf seine Ambitionen als auch auf den Investitionsbedarf. Um eine verantwortungsbewusste und fundierte Einschätzung der Tätigkeiten vornehmen zu können, die in den kommenden Jahrzehnten gefragt und Erfolg versprechend sein werden, haben wir beschlossen, eine Marktstudie für den südlichen Teil des Hafens durchzuführen. Die geplante Entwicklung des südlichen Teils des Hafens durch die Schaffung neuer Hafengebiete wird ein wichtiger Schritt für die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Klaipėda und der Region sein“, sagt Algis Latakas, Generaldirektor der Staatlichen Seehafenbehörde Klaipėda.

Im Rahmen der Marktstudie bewerteten die Autoren der Studie in erster Linie den Bedarf und das Marktpotenzial für die Entwicklung des Südhafens Klaipėda. Zudem führten sie eine makroökonomische Analyse der Region, eine Marktforschung über die Ostseehäfen und den Markt von Klaipėda für Containerumschlag, Stückgut und Dienstleistungen mit hohem Mehrwert sowie die Entwicklung von Produkten durch. Mit Hilfe qualitativer Methoden wurden 25 verschiedene potenzielle Terminal-Aktivitäten bewertet.

Auf der Grundlage der gewonnenen Daten wurden in der Studie vier Aktivitäten als die erfolgversprechendsten im südlichen Teil des Hafens von Klaipėda identifiziert: der Umschlag (transshipment) und die Mehrwert-Containerdienste, die Herstellung und das Recycling von Offshore-Windkomponenten, ein Ökoenergie-Terminal und ein umweltfreundliches Schiffsrecycling mit einem modernen automatisierten Schneidsystem. Die geschnittenen Stahlelemente sollen auf Schiffe verladen und als Schrott exportiert werden.

In den weiteren Phasen der von der Hafenbehörde in Auftrag gegebenen Marktstudie für die Entwicklung des Südhafens werden diese Aktivitäten mit Hilfe einer Kosten-Nutzen-Analyse bewertet. Es sollen Geschäfts- und Aktionspläne erstellt werden, die alle Möglichkeiten unter ökonomischen Gesichtspunkten herausarbeiten.

- ♦ *Der Umschlag (transshipment) und die Mehrwert-Containerdienste*
- ♦ *Die Herstellung und das Recycling von Offshore-Windkomponenten*
- ♦ *Ökoenergie-Terminal*
- ♦ *Umweltfreundliches Schiffsrecycling*

Im südlichen Teil des Hafens von Klaipėda ist geplant, bis 2030 eine neue Landfläche von ca. 83,5 ha zu erschließen und einen neuen Kai-Abschnitt von ca. 1,3 km Länge zu bauen. Die Tiefe des an die Kaimauer angrenzenden Hafenbeckens soll 16,5 m betragen und die der um 1,7 km verlängerten Fahrwinne 17 m. Zudem soll ein Schiffswendekreis eingerichtet werden. All dies wird es ermöglichen, die größten in der Ostsee verkehrenden Schiffe aufzunehmen und bis zu 30 Millionen Tonnen Ladung umzuschlagen. Diese Zone bietet auch Möglichkeiten für die Entwicklung der Schiffbauindustrie und der erneuerbaren Energien. Im Zuge des Ausbaus des südlichen Hafenteils ist vorgesehen, dass das Südtor des Hafens einen Liegeplatz für Klein- und Sportboote erhält.

Die Ziele der Marktstudie für die Entwicklung des Südhafens waren u.a. die Durchführung einer Marktforschung zur Bewertung des Bedarfs und des Marktpotenzials für die Entwicklung des südlichen Teils des Hafens Klaipėda gemäß des internationalen Maßstabs, die Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse des Projekts, die Begründung des wirtschaftlichen Nutzens für den Eigentümer der Immobilie, die Bewertung der Wettbewerbsfähigkeit der maritimen und terrestrischen Zonen, die Erstellung eines Geschäftsplans für potenzielle Investoren und Entwickler sowie die Ermittlung der Elemente für die Projektattraktivität usw.

Die Marktstudie für die Entwicklung des südlichen Teils des Staatlichen Seehafens Klaipėda wird von dem US-Unternehmen Moffat & Nichol durchgeführt. Sie soll im Frühjahr nächsten Jahres abgeschlossen werden.

Auf der Sitzung des Hafenrats präsentierten Viktorija Paldauskė, Projektmanagerin des International House Klaipėda und Jurgita Raišytė, Projektmanagerin zur Anwerbung von Talenten, die Ergebnisse der Studie über den Zustand der Humanressourcen und den Bedarf an Humanressourcen in den vorrangigen Geschäftsbereichen der Stadt. Der Kommandeur der Marinestreitkräfte, Kapitän zur See Giedrius Premeneckas, stellte die Perspektiven aus Sicht der Organisation „Hafensicherheit und Notfallverhalten“ in Klaipėda vor.

Quelle: Informationen der Staatlichen Seehafenbehörde Klaipėda (KVJUD)

The South of the Port of Klaipėda: from High Value-added Services to a Green Energy Terminal

As the port of Klaipėda prepares to implement one of the largest projects in its history – the development of a new area of up to 100 hectares in the southern part of the port – there is no doubt that it will open up a new perspective for Lithuanian industry and exports. To increase the competitiveness of the port of Klaipėda, the Seaport Authority has implemented a market study on the development of the southern part of the port.

In early September, the Port Council, consisting of representatives of the Ministry of Transport and Communications of Lithuania, Klaipėda City Municipality, Klaipėda State Seaport Authority, Klaipėda University, the port users, associations related to the port's activities, Lithuanian Railways, and the Lithuanian Road Administration, has introduced the first stage of the development study – the market research.

'This project is unique for the Port of Klaipėda, both in terms of its ambition and the demand for investment. In order to make a responsible and reasonable assessment of which activities are and will be in demand and promising for several decades ahead, we decided to conduct a market study of the development of the southern part of the port. The development plans for the southern part of the port and new port areas will be a significant step for the competitiveness of the port of Klaipėda and the entire region,' says Algis Latakas, Director General of the Klaipėda State Seaport Authority.

In the course of the market study, the authors of the study assessed, in particular, the need and market potential for the development of the southern part of the port of Klaipėda, carried out a macro-economic analysis of the region, a market study of container handling, general cargo and high value-added services, and also product development in the Baltic ports and Klaipėda. Qualitative methods were used to assess 25 different potential terminal activities.

Based on the data obtained, four activities have been identified as the most promising in the southern part of the Port of Klaipėda: transshipment and value-added container services, offshore wind energy component manufacturing and recycling, a green energy terminal, and a green ship recycling facility using a modern automated cutting system. The cut steel elements would be loaded onto ships and exported as scrap.

In the subsequent stages of the market study for the development of the southern part of the port, commissioned by the Seaport Authority, these activities will be evaluated by means of a cost-benefit analysis to identify all the opportunities from an economic perspective, followed by the development of business and action plans.

The plans for the southern part of the port of Klaipėda include creating a new land area of about 83.5 ha in 2030, building a new section of quays of about 1.3 km and creating a ship turning area. The depth of the water area adjacent to the quays is expected to reach 16.5 metres, while the depth



PORT OF KLAIPĖDA

- *Container distribution activities and value-added services*
- *Production and processing of offshore wind power plant components*
- *Green energy terminal*
- *Green vessel recycling*

of the shipping channel, which is to be extended by about 1.7 km, is expected to reach 17 metres. All this will enable to receive the largest ships faring the Baltic Sea and generate up to 30 million tonnes of cargo. The area also offers opportunities for the development of marine engineering industry and renewable energy. The development of the southern part of the port will also include the creation of a southern gate with a marina for small and recreational vessels.

The objectives of the market study for the development of the southern part of the port were to carry out a market study to assess the need and market potential for the development of the southern part of the port of Klaipėda

on the international scale, to carry out a cost-benefit analysis of the project, to justify the economic benefits for the owner of the property, to assess the competitiveness of the maritime and terrestrial zones, to prepare a business plan for potential investors and developers, and to identify the elements that make the project attractive, among others.

The market study for the development of the southern part of Klaipėda State Seaport is conducted by the US company Moffat & Nichol and is expected to be completed in spring next year.

At the meeting of the Port Council, Viktorija Paldauskė, Project Manager of the International House Klaipėda, and Jurgita Raišytė, Talent Attraction Project Manager, presented the results of the study on the situation of human resources and the demand for human resources in priority business sectors of the city. Capt. Giedrius Premeneckas, Chief of the Lithuanian Naval Forces, introduced the perspectives on organising Klaipėda port security and behaviour in emergency situations. ●

Based on information from KSSA



Ukrainos grūdams – žaliasis Lietuvos vidaus vandens koridorius?

Rusijai pasitraukus iš susitarimo dėl ukrainietišκών grūdų eksporto per Juodąją jūrą, Klaipėdos uostas galėtų tapti naujais vartais šiam kroviniui. Analizuojant įvairias alternatyvas, kaip grūdai galėtų pasiekti Lietuvos uostamiestį, siūloma įvertinti galimybes tam pasitelkti ir vidaus vandens kelių koridorių.



Su uostu sujungia Nemunas

Grūdų išvežimui iš Ukrainos alternatyvų siekiama rasti Baltijos jūroje. Europos Sąjungai ieškant sprendimų, atsiveria galimybės pritraukti investicijų į reikiamą infrastruktūrą.

Klaipėdos uostas jau paskelbė, kad galėtų priimti daugiau nei 10 mln. tonų grūdų, tačiau didžiausia problema vis dar išlieka, kaip juos atgabenti iki uosto.

Šalies jūrinio verslo ir mokslo bendruomenę telkiantis Lietuvos jūrinis klasteris siūlo optimalaus sprendimo ieškoti jungčiai su uostu pasitelkiant Nemuno arteriją. Įdirbis analizuojant tokias galimybes jau yra, dedamos didelės pastangos siekiant atgaivinti krovininę upinę laivybą didžiausia šalies upe. Pirmoji Lietuvoje po nepriklausomybės atkūrimo barža, atplukdžiusi krovinį iš Klaipėdos jūrų uosto, Marvelės uoste Kaune prisišvartavo 2019 m. ir nuo to laiko įgyvendinta virtuali sėkmingų logistikos projektų, laivybos kanalas nuosekliai modernizuojamas.

Lietuvos jūrinis klasteris drauge su šios asociacijos steigėjais bei nariais: Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, AB „Vakarų laivų gamykla“, bendradarbiaujant su Vidaus vandens kelių direkcija ir Klaipėdos universitetu, 2021 m. parengė projektą „Elektrifikacija žaliajam uostui“. Šio projekto įgyvendinimas sudarytų sąlygas skatinti krovinių gabenimą vidaus vandens keliais, išplėsti Klaipėdos uosto paslaugų rinką bei jų prieinamumą, taip pat sumažintų CO₂ emisijas transportuojant krovinius tarp Lietuvos regionų ir Klaipėdos jūrų uosto.

Ekonomiškiau ir tvariau

Kompanijos „Bega“ generalinio direktoriaus Laimono Rimkaus teigimu, vertinant galimybes integruoti Lietuvos vidaus vandens kelius į naują logistikos koridorių, kuris sudarytų sąlygas grūdams pasiekti uostą, svarbu atsižvelgti į keletą palankių aplinkybių. „Transportuojant Ukrainos grūdus geležinkeliais ir perkraunant juos Kaune, pakeisti geležinkelių vėžę arba perkrauti tarą iš vieno riedmens į kitą reikėtų vieną, o ne du kartus – tai turėtų ženkliai sumažinti kaštų taupymui. >



Būtų galima panaudoti patobulinant jau veikiančius „Linas Agro“ grūdų sandėliavimo-perkrovimo pajėgumus Nemuno krantinėse Kaune ir Jurbarkė. Taip pat europinė patirtis rodo, kad krovinių gabenimas vidaus vandens keliais gali būti 30–40 proc. pigesnis nei sausuma“, – kalbėjo „Bega“ vadovas.

Vertindamos ekonominius aspektus ir sklandžių eksporto procesų užtikrinimo svarbą, anot L. Rimkaus, Vakarų šalys taip pat neturėtų pamiršti ir aplinkosauginio faktoriaus. Įgalinus Lietuvoje sukurtą elektrinio baržų stūmiko projektą, žaliasis vidaus vandens kelių koridorius užtikrintų krovinių transportavimą su nulinėmis emisijomis. Pažangias technologijas – elektrinius lokomotyvus, robotizuotas sistemas, kurių dėka į aplinką nebeįtakos CO₂ išmetimai, „Bega“ naudoja ir savo terminaluose.

Upės – jūriniam konkurencingumui

Anot L. Rimkaus, europinės geležinkelio vėžės iki Klaipėdos nutiesimas yra strateginis uždavinys, tačiau imlus laikui. „Įtraukdama savo vidaus vandens kelius į transporto grandinę jau dabar, Lietuva Klaipėdos uoste galėtų priimti ne vien Nemunu plukdomus ukrainietiškus grūdus, bet ir kitus krovinius. Atvėrus galimybes krovinius iš geležinkelių vagonų ir konteinerius perkrauti Kaune ir toliau krovinius gabenti upe į Klaipėdą, išaugtų mūsų uosto patrauklumas pietryčių Lenkijos rinkai. Išvystyto vandens kelio dėka priartinę Klaipėdos jūrinės krovos paslaugas prie šio kaimyninės šalies regiono apie 100 kilometrų, taptume alternatyva Gdanskio ir Gdynės uostams.“

Klaipėdos mokslo ir technologijų parko plėtros vadovo, Lietuvos jūrinio klasterio koordinatoriaus Andriaus Sutniko teigimu, išreikšta politinė valia šiuo metu yra svarbiausias veiksnys, kuris atvertų kelią išsamiai analizuoti galimybes Lietuvai integruoti savo vidaus vandens koridorius, padedant įveikti Ukrainos grūdų eksporto krizę ir auginti Klaipėdos uosto konkurencingumą.

„Technologijos ir infrastruktūra siekiant žengti reikiamus žingsnius yra labai svarbios, tad verta pabrėžti, kad verslo partnerystės šiose srityse jau egzistuoja ir turime rimtus atspirties taškus. Esame pasiruošę pažangius projektus paversti veikiančiais pavyzdžiais, kurie padėtų Ukrainos kroviniams sklandžiai judėti bei įtvirtinti Lietuvos kaip svarbaus žaliojo transporto hub'o pozicijas“, – akcentavo A. Sutnikas. •

Parengta pagal KMTP informaciją

Litauens Binnengewässer - ein grüner Korridor für ukrainisches Getreide?

Wenn Russland aus dem Abkommen über ukrainische Getreideexporte über das Schwarze Meer aussteigt, könnte der Hafen von Klaipėda zu einem neuen Umschlagplatz für diese Fracht werden. Die Analyse verschiedener Alternativen, wie das Getreide die litauische Hafenstadt erreichen kann, legt die Möglichkeit nahe, dafür den Binnenschifffahrtskorridor zu nutzen.

Der Nemunas-Fluss ist mit dem Hafen verbunden

Es wird nach Alternativen für Getreidetransporte aus der Ukraine in die Ostsee gesucht. Während die Europäische Union nach Lösungen sucht, bieten sich Möglichkeiten, Investitionen in die notwendige Infrastruktur zu tätigen.

Der Hafen von Klaipėda hat bereits angekündigt, dass er mehr als 10 Millionen Tonnen Getreide aufnehmen könnte, aber das größte Problem ist immer noch, wie das Getreide zum Hafen gebracht werden kann.

Der Litauische Maritime Cluster, in dem die maritime Wirtschaft und Wissenschaft des Landes zusammengeschlossen sind, schlägt vor, dass die optimale Lösung für die Anbindung des Hafens über die „Arterie“ Nemunas (dt. Memel) erfolgen sollte. Die Analyse solcher Optionen ist bereits im Gange, und es werden erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Flussfrachtschiffahrt auf dem größten Fluss des Landes wiederzubeleben. Der erste litauische Lastkahn, der nach der Unabhängigkeit Fracht aus dem Seehafen Klaipėda beförderte, legte 2019 im Hafen von Marvelė in Kaunas an. Seitdem wurden eine Reihe erfolgreicher Logistikprojekte umgesetzt und die Schifffahrtsstraße kontinuierlich modernisiert.

Der Litauische Maritime Cluster hat gemeinsam mit seinen Gründern und Mitgliedern, der Klaipėda Stevedoring Company Bega und der Western Shipyard AG, und in Zusammenarbeit mit der Wasserstraßen- und Schifffahrts- ➤



verwaltung Litauens sowie der Universität Klaipėda das Projekt „Elektrifizierung für den Grünen Hafen“ für 2021 vorbereitet. Die Umsetzung dieses Projekts würde es ermöglichen, den Gütertransport auf Binnenwasserstraßen zu fördern, den Markt für die Dienstleistungen des Hafens von Klaipėda und ihre Zugänglichkeit zu erweitern sowie die CO₂-Emissionen beim Gütertransport zwischen den litauischen Regionen und dem Seehafen Klaipėda zu reduzieren.

Wirtschaftlicher und nachhaltiger

Nach Ansicht von Laimonas Rimkus, Vorstandsvorsitzender (CEO) von Bega, müssen bei der Bewertung der Möglichkeit, die litauischen Binnengewässer zwecks Getreidetransport in einen neuen Logistikkorridor zu integrieren, mehrere günstige Umstände berücksichtigt werden. „Wenn ukrainisches Getreide mit der Bahn transportiert und in Kaunas umgeschlagen wird, müsste der Gleiswechsel oder der Umschlag des Containers von einem Fahrzeug auf ein anderes nur einmal statt zweimal erfolgen, was sich erheblich auf die Kosteneinsparungen auswirken würde. Dies könnte genutzt werden, um die bestehenden Getreidelager- und Umschlagskapazitäten von Linas Agro an den Kais der Nemunas in Kaunas und Jurbarkas zu verbessern. Die europäische Erfahrung zeigt auch, dass die Binnenschifffahrt 30-40 % billiger sein kann als der Transport auf dem Landweg“, sagte der Bega-Chef.

Laut L. Rimkus sollten die westlichen Länder bei der Bewertung der wirtschaftlichen Aspekte und der Bedeutung reibungsloser Exportprozesse den Umweltfaktor nicht vergessen. Der grüne Binnenschifffahrtkorridor würde einen emissionsfreien Gütertransport gewährleisten, wenn das in Litauen entwickelte Projekt für elektrische Schubboote ermöglicht wird. Darüber hinaus nutzt Bega in seinen Terminals fortschrittliche Technologien wie Elektrolokomotiven und Robotersysteme, dank derer keine CO₂-Emissionen mehr in die Umwelt gelangen.

Flüsse für die maritime Wettbewerbsfähigkeit

Nach Ansicht von L. Rimkus ist der Bau einer europäischen Eisenbahnlinie nach Klaipėda eine strategische, aber zeitaufwändige Aufgabe: „Wenn Litauen jetzt seine Binnenwasserstraßen in die Transportkette einbezieht, könnte es nicht nur ukrainisches Getreide auf der Nemunas, sondern auch andere Güter im Hafen von Klaipėda abfertigen. Die Möglichkeit, Güter von Eisenbahnwaggons und Containern in Kaunas umzuladen und weiterhin auf dem Flussweg nach Klaipėda zu befördern, würde die Attraktivität unseres Hafens für den südostpolnischen Markt erhöhen. Dank der ausgebauten Wasserstraße würden die Seefrachtumschlagsdienste von Klaipėda rund 100 Kilometer näher an diese Nachbarregion heranrücken und eine Alternative zu den Häfen von Danzig und Gdynia bieten.“

Laut Andrius Sutnikas, Entwicklungsmanager des Wissenschafts- und Technologieparks Klaipėda und Koordinator des Litauischen Maritimen Clusters, ist der zum Ausdruck gebrachte politische Wille derzeit der wichtigste Faktor, der den Weg einer detaillierten Analyse für Litauens Möglichkeiten ebnet würde, seinen Binnenschifffahrtkorridor zu integrieren, um die ukrainische Getreideexportkrise zu überwinden und die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Klaipėda zu steigern.

«Technologie und Infrastruktur sind der Schlüssel zu den notwendigen Schritten, und es ist hervorzuheben, dass bereits Geschäftspartnerschaften in diesen Bereichen bestehen und wir über solide Ausgangspunkte verfügen. Wir sind bereit, innovative Projekte in funktionierende Beispiele umzusetzen, die den reibungslosen Transport ukrainischer Güter unterstützen und Litauens Position als wichtige grüne Verkehrsdrehscheibe festigen», betonte Sutnikas. ●

Verfasst nach Informationen des Wissenschafts- und Technologieparks Klaipėda (Klaipėdos mokslo ir technologijų parkas, KMPT)

Ukraine's Grain – Lithuania's Green Inland Waterway Corridor?

If Russia pulls out of the agreement on Ukrainian grain exports via the Black Sea, the Port of Klaipėda could become a new gateway for this cargo. The analysis of various alternatives for the grain to reach the Lithuanian port suggests the possibility of using the inland waterway corridor.

Nemunas River connects to the port

Alternatives for grain shipments from Ukraine are being sought in the Baltic Sea. As the European Union looks for solutions, there are opportunities to attract investment into the necessary infrastructure.

The Port of Klaipėda has already announced that it could receive more than 10 million tonnes of grain, yet the biggest issue lies with getting it to the port.

The Lithuanian Maritime Cluster, which brings together the country's maritime business and scientific community, proposes that the optimal solution for connecting to the port should be found via Nemunas Artery. The work of analysing such options is already underway and significant efforts are being made to revitalise river freight shipping on the country's largest river. Lithuania's first post-independence barge to carry cargo from Klaipėda Seaport docked at the Port of Marvelė in Kaunas in 2019, and a number of successful logistics projects have been implemented, followed by consistent modernisation of the shipping channel since then.

In 2021, the Lithuanian Maritime Cluster, together with the founders and members of this association – Bega Klaipėda Stevedoring Company and Western Shipyard, in cooperation with the Inland Waterways Authority and Klaipėda University, has prepared a project Electrification for the Green Port. The implementation of this project would promote the transport of goods by inland waterways, expand the market for and improve the accessibility of services, offered by the port of Klaipėda, and reduce CO₂ emissions from the transport of goods between Lithuanian regions and Klaipėda seaport.

Cost-efficiency and sustainability

According to Laimonas Rimkus, CEO of Bega, the assessment of the possibility of integrating Lithuania's inland waterways into a new logistics corridor that would enable the grain to reach the port, should include a number of favourable circumstances. 'Transporting Ukrainian grain by rail and transshipping it in Kaunas would involve changing the rail track or transferring the container from one vehicle to another only once instead of twice, which would have a significant impact on cost savings. These funds could be used to improve Linas Agro's existing grain storage and transshipment capacities

at Nemunas quays in Kaunas and Jurbarkas. European experience also shows that inland waterway transport can be 30-40% cheaper than land transport,' said the head of Bega.

According to Rimkus, considering the economic aspects and the importance of ensuring smooth export processes, Western countries should not forget the environmental factor. If the electric barge pusher project, developed in Lithuania, is enabled, the green inland waterway corridor would ensure zero-emissions cargo transportation. Bega also uses advanced technologies such as electric locomotives and robotic systems to eliminate CO₂ emissions at its terminals.

Rivers for maritime competitiveness

According to Rimkus, the construction of a European railway line to Klaipėda is a strategic, but time-consuming task: 'By integrating its inland waterways into the transport chain now, Lithuania's port of Klaipėda would be able to receive not only Ukrainian grain from Nemunas, but also other cargo. Opening the possibility to transship cargo from rail wagons and containers in Kaunas and to continue transporting it by river to Klaipėda would increase the attractiveness of our port for the south-eastern Polish market. Thanks to the developed waterway, bringing Klaipėda's maritime cargo handling services about 100 kilometres closer to this neighbouring region would provide an alternative to the ports of Gdansk and Gdynia.'

According to Andrius Sutnikas, Development Manager at Klaipėda Science and Technology Park and Coordinator of the Lithuanian Maritime Cluster, clear political intentions would now be the most important factor, paving the way for a detailed analysis of Lithuania's possibilities to integrate its inland waterway corridor to help overcome the Ukrainian grain export crisis and increase the competitiveness of the port of Klaipėda.

'Technology and infrastructure are key to taking the necessary steps, and it is worth mentioning that business partnerships in these areas already exist and we already have solid starting points. We are ready to turn innovative projects into working examples that will help Ukrainian cargo move smoothly and consolidate Lithuania's position as an important green transport hub,' highlighted Sutnikas. •

Based on the information from KSTP



CEO Betty Chen

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

www.oscc.ebizchina.net

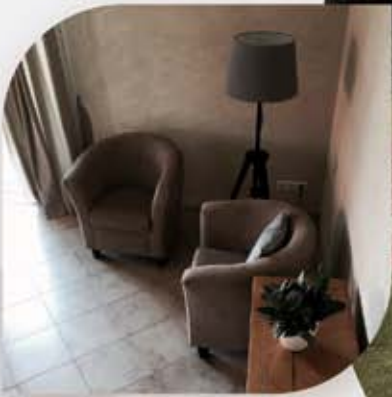
OCEAN SHIPPING COMMUNICATION CHINA

Our business scope contains:

- I. Documents translation / Interpretation*
- II. Chinese/English website construction*
- III. Chinese/English E-Media*
- IV. Chinese/English E-Education*
- V. Chinese/English E-Cooperation*

Contact Us:

+86 - 13761065911



History

The homestead has preserved the characteristic features of the architecture of the ancient Klaipėda region. Historically, the area belonged to the so-called region of Lithuania Minor, which emerged after 1422.

House

Spacious two floor house. The rooms' interiors feature a mixture of modern and rustic styles. There are pond with a small private beach with a pier and barbecue facilities.

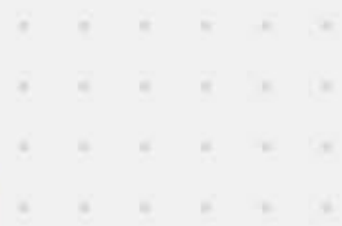
Location

Guest house is surrounded by nature. Svencėlė wind & kite surfing spot is 10 km away. Ventė Cape is 22 km from the property, and the Curonian Lagoon is within 12 km.

PRIEKULĖS DISTRICT, LITHUANIA

info@kaimelis.com

+370 699 31295



PARODA „TRANSPORT LOGISTIC“ SUGRĮŽO EFEKTINGAI

- Daugiau nei 75 000 lankytojų iš daugiau nei 120 šalių
- 2 320 dalyvių iš 67 šalių
- „transport logistic“ demonstruoja lyderystę

Ketrios parodų dienos, pilnos salės, dalyviai ir lankytojai iš viso pasaulio bei dinamiška, vis dar kylanti pramonė „transport logistic“ ir integruota oro krovinių paroda „air cargo Europe“ vėl buvo logistikos pramonės centre. Iš viso į tarptautinę logistikos, mobilumo, IT ir tiekimo grandinės valdymo pramonės parodą Miuncheno parodų centre atvyko 2 320 dalyvių iš 67 šalių (2019 m. – 2 374 dalyviai iš 63 šalių) ir daugiau kaip 75 000 lankytojų iš daugiau kaip 120 šalių (2019 m. – 63 893 lankytojai iš 125 šalių). Tarptautinių lankytojų dalis – daugiau nei 50 proc.





Parodos „Messe München“ vadovų Stefano Rummelio ir dr. Reinhardo Pfeifferio nuomone, „transport logistic“ paroda akivaizdžiai parodė, kad „šiais sunkiais laikais toji pramonės šaka teikia didelį įkvėpimą. Žmonės nori judėti į priekį, veržtis į priekį, kartu spręsti aktualias problemas. Tai, ką čia matėme ir patyrėme idėjų ir technologijų srityje per pastarąsias keturias dienas, yra tikrai unikalų. Apibendrinant – be logistikos nieko nevyksta“.

Federalinis transporto ir skaitmeninės infrastruktūros ministras dr. Volkeris Wissingas taip pat buvo sužavėtas: „Tai, ką čia matote, dar kartą parodo, kad transporto ir logistikos pramonė yra pačioje viršūnėje, kai kalbama apie inovacijas, pažangą ir modernias technologijas. Ir šioje parodoje ypač aiškiai matyti, kad klimato tikslai nėra tik gražūs žodžiai, kad pramonė į juos žiūri labai rimtai. Tai matyti visur, kur tik pažvelgsi, kiekviename stende.“

Tvarumas – viena svarbiausių temų

Bendrovės „Kühne + Nagel“ generalinis direktorius Tobias Jerschke gali tik pritarti ministro vertinimui: „transport logistic“ vis dar yra svarbiausia pasaulyje pirmaujanti paroda. Šiais metais man labai patiko, kad tvarumo tema buvo bendra visos mugės tema. Tai stiprus signalas visai pramonei, kuris padės mums dar tiksliau sutelkti dėmesį į šį svarbų klausimą.“

Alessandro Cacciola, „Andreas Schmid Group“ generalinis direktorius, priduria: „Messe München“ ir vėl puikiai atspindi naujausias pramonės tendencijas ir pokyčius. Šiais metais tvarumą ypač suvokiau kaip stiprią ir pozityvią temą, todėl „transport logistic“ yra vieta, kur aktyviai kuriama logistikos ateitis.“

Didžiausias kada nors buvęs tarptautinių dalyvių skaičius

Bendras parodos plotas siekė 127 000 kv. metrų (2019 m. – 125 000 kv. metrų), todėl dešimt salių ir bėgių sistema lauko teritorijoje buvo visiškai užpildytos. Iš 2 320 dalyvių 1 390 atvyko iš užsienio – rekordinė 60 proc. dalis. Dešimtuose po Vokietijos pirmavo Nyderlandai, Italija, Belgija, Prancūzija, Austrija, Kinija, Turkija, Ispanija, Lenkija ir Didžioji Britanija.

Transporto logistika grįžta į savo vėžes

Skaičiai kalba patys už save – po ketverių metų pramonė nekantariai laukė „transport logistic“ parodos, tai patvirtina ir Achimas Martinka, „Lufthansa Cargo“ viceprezidentas: „Šio renginio laukėme labai ilgai ir mums buvo smagu dalyvauti šių metų „transport logistic“ parodoje Miunchene. Bavarijos sostinėje praleidome įtemptas, bet įkvepiančias dienas, užmezgėme daugybę kontaktų ir patyrėme puikių įspūdžių.“

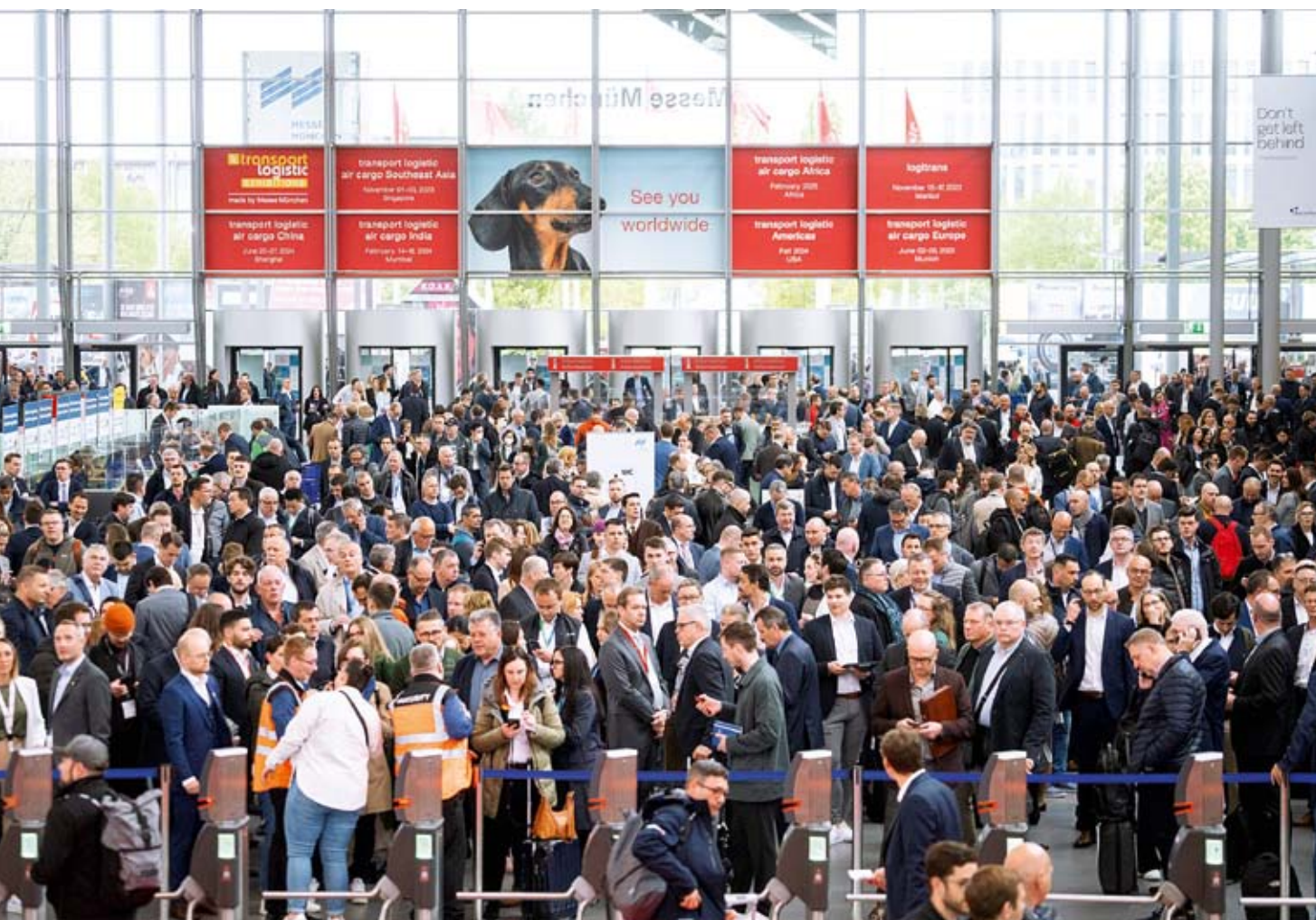
Burkhardas Elingas, „Dachser“ generalinis direktorius, apibendrina: „transport logistic“, kaip susitikimų vieta ir bendravimo platforma, efektingai sugrįžo ir dar kartą patvirtino savo, kaip pirmaujančios pasaulyje logistikos parodos, statusą. Paroda taip pat žengia koją kojon su laikmečiu, o pagrindiniai akcentai joje – skaitmeninimas, klimato apsauga, pasaulinės tiekimo grandinės ir žmonės logistikoje. Trumpai tariant, transporto logistika yra paroda, kurios tokios įmonės kaip „Dachser“ tiesiog negali praleisti.“

Kita „transport logistic“ paroda Miunchene vyks 2025 m. birželio 2–5 d. ir pirmą kartą nuo pirmadienio iki ketvirtadienio.

DIE MESSE TRANSPORT LOGISTIC ERLEBT EIN SPEKTAKULÄRES COMEBACK

- Mehr als 75.000 Besucher aus über 120 Ländern
- 2.320 Aussteller aus 67 Ländern
- transport logistic beweist Themenführerschaft

Vier Messetage, volle Hallen, Aussteller und Besucher aus aller Welt und eine dynamische Branche weiter im Aufwind die transport logistic und die integrierte air cargo Europe einmal mehr der Mittelpunkt der Logistikindustrie. Insgesamt 2.320 Aussteller aus 67 Ländern (2019: 2.374 Aussteller aus 63 Ländern) und mehr als 75.000 Besucher aus über 120 Ländern (2019: 63.893 Besucher aus 125 Ländern) kamen zur Internationalen Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management auf das Messegelände in München. Der Anteil internationaler Besucher lag bei über 50 Prozent und damit so hoch wie noch nie.





Für die beiden Geschäftsführer der Messe München, Stefan Rummel und Dr. Reinhard Pfeiffer, zeigte die transport logistic ganz klar, „dass die Branche starke Impulse in herausfordernden Zeiten setzt. Man will etwas bewegen, Dinge nach vorne bringen und die aktuellen Themen gemeinsam angehen. Was wir hier in den letzten vier Tagen an Technologien und Ideen sehen und erleben durften, ist wirklich großartig. Kurzum: Ohne Logistik geht nichts.“

Auch der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, war anlässlich der Eröffnung der transport logistic beeindruckt: „Was Sie hier sehen, zeigt wieder einmal: Die Transport- und Logistikbranche ist ganz vorne dran, wenn es um Innovation, Fortschritt und moderne Technologie geht. Und was auf dieser Messe besonders deutlich wird: Die Klimaziele sind für die Industrie nicht nur schöne Worte, sie nimmt sie auch sehr ernst. Das ist überall an jedem Stand zu sehen.“

Nachhaltigkeit eines der Top-Themen

Der Einschätzung des Ministers konnte sich Tobias Jerschke, Vorsitzender der Geschäftsleitung bei Kühne+Nagel, nur anschließen: „Die transport logistic ist nach wie vor auch für uns weltweit die wichtigste Leitmesse. Besonders gefallen hat mir dieses Jahr, dass sich das Thema Nachhaltigkeit wie ein roter Faden durch die Messe gezogen hat. Das ist ein starkes Signal für die gesamte Branche und wird uns dabei helfen, dieses wichtige Thema noch stärker in den Fokus zu stellen.“

Und Alessandro Cacciola, CEO bei der Andreas Schmid Group, ergänzt: „Die Messe München schafft es immer wieder, die aktuellen Trends und Entwicklungen der Branche perfekt abzubilden. In diesem Jahr nehme ich besonders das Thema Nachhaltigkeit verstärkt und positiv wahr. Damit ist die transport logistic ein Ort, an dem die Zukunft der Logistik aktiv mitgestaltet wird.“

Höchster internationaler Ausstelleranteil aller Zeiten

Mit insgesamt 127.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche (2019: 125.000 Quadratmeter) waren die zehn Hallen und die Gleisanlage im Freigelände komplett ausgebucht. Von den 2.320 Ausstellern kamen 1.390 aus dem Ausland – ein Rekordanteil von 60 Prozent. Die Top Ten Ausstellerländer nach Deutschland waren die Niederlande, Italien, Belgien, Frankreich, Österreich, China, die Türkei, Spanien, Polen und Großbritannien.

transport logistic erlebt ein „beachtenswertes Comeback“

Die Zahlen sprechen für sich: Die Branche hat nach vier Jahren auf die transport logistic hin gefiebert, wie auch Achim Martinka, Vizepräsident bei Lufthansa Cargo, bestätigt: „Wir haben schon lange auf diese Veranstaltung gewartet und es hat uns sehr viel Spaß gemacht, an der diesjährigen transport logistic in München teilzunehmen. Wir erlebten arbeitsreiche und zugleich inspirierende Tage in München mit vielen Begegnungen und wunderbaren Eindrücken.“

Burkhard Eling, Vorstandsvorsitzender (CEO) bei DACHSER resümiert: „Die transport logistic hat als Treffpunkt und Kommunikationsplattform ein bemerkenswertes Comeback erlebt und ihren Status als Weltleitmesse der Logistik bestätigt. Mit den Themenschwerpunkten Digitalisierung, Klimaschutz, globale Lieferketten und Menschen in der Logistik ist die Messe zudem am Puls der Zeit. Kurz und gut: Die transport logistic ist eine Messe, auf der ein Unternehmen wie DACHSER schlichtweg nicht fehlen darf.“

Die nächste transport logistic findet von 2. bis 5. Juni 2025 und damit erstmals Montag bis Donnerstag statt.

THE TRANSPORT LOGISTIC TRADE FAIR HAS MADE A SPECTACULAR RETURN

- More than 75,000 visitors from over 120 countries
- 2,320 exhibitors from 67 countries
- transport logistic shows topic leadership

Four trade fair days, full halls, exhibitors and visitors from all over the world and a dynamic industry still on the rise – from 9 to 12 May 2023, transport logistic and the integrated air cargo Europe were once again the centre point of the logistics industry. A total of 2,320 exhibitors from 67 countries (2019: 2,374 exhibitors from 63 countries) and more than 75,000 visitors from over 120 countries (2019: 63,893 visitors from 125 countries) came to the international industry trade fair for logistics, mobility, IT and supply chain management at the exhibition centre in Munich. The share of the international visitors rose to over 50 percent, and was, therefore, higher than ever.





For Messe München co-CEOs, Stefan Rummel and Dr Reinhard Pfeiffer, transport logistic made it quite clear that 'the industry provides great inspiration in these challenging times. People want to get things moving, pushing forward, and tackling the current issues together. What we saw and experienced here in terms of ideas and technologies over the last four days is unique. To sum it up: nothing happens without logistics.'

Federal Minister of Transport and Digital Infrastructure Dr Volker Wissing was also impressed at the opening of transport logistic: 'What you see here shows, once again, that the transport and logistics industry is right up there when it comes to innovations, progress and modern technologies. Moreover, what became especially clear at this trade fair was that climate goals aren't just nice words, but rather that the industry takes them very seriously. You can see it everywhere you look, at every booth.'

Sustainability as one of the top themes

Kühne+Nagel Managing Director Tobias Jerschke can only agree with the Minister's statement: 'transport logistic is still the world's most important leading trade fair, for us as well, of course. This year I really liked the way the sustainability topic became a common theme running through the entire trade fair. This is a strong signal for the entire industry and will help us focus on this important issue with even greater precision.'

Meanwhile, Alessandro Cacciola, CEO at the Andreas Schmid Group, added: 'Time and again, Messe München succeeded in perfectly mapping the latest trends and developments in the industry. This year I noticed that sustainability became a particular strong and positive topic, and transport logistic is, therefore, a place where we actively shape the future of logistics together.'

Highest number of international exhibitors ever

With the total exhibition space of 127,000 square meters (2019: 125,000 square meters), the ten halls and the track system in the outdoor area were completely booked out. 1,390 of the 2,320 exhibitors came from abroad, which is a record-breaking share of 60 percent. The top ten exhibitor countries after Germany were the Netherlands, Italy, Belgium, France, Austria, China, Turkey, Spain, Poland and Great Britain.

transport logistic made a 'remarkable comeback'

The numbers speak for themselves – after four years, the industry was eagerly looking forward to transport logistic. Achim Martinka, Vice President at Lufthansa Cargo, said: 'We've been waiting for this event for so long now and taking part at this year's transport logistic in Munich was so much fun. We enjoyed these busy, but inspiring days in the Bavarian capital with so many contacts and wonderful impressions.'

Burkhard Eling, CEO at DACHSER, summed it up really well: 'transport logistic has made a remarkable comeback as a meeting point and communication platform, reaffirming its status as the world's leading trade fair for logistics. The fair also keeps up with the times, focusing key topics on digitization, climate protection, global supply chains and people in logistics. In a nutshell – transport logistic is a trade fair that companies like DACHSER simply cannot miss.'

The next transport logistic will take place on 2-5 June 2025 – from Monday to Thursday for the first time.



S. JOKUŽIS

**LEIDYKLA-
SPAUSTUVĖ**

[KURTA 1990



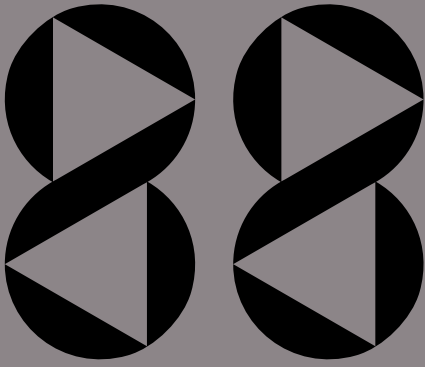
Books Notebooks Maps Booklets Brochures

Catalogues Business cards Folders

Envelopes Menu Paper blocks Price tags Coasters

Certificates Invitations Postcards Boxes

Paper bags Labels Calendars



Repertuaras

88
sezonas

Teatras
yra begalybė

Bilietai kdt.lt

Rugsėjis

Premjera		
08 PN	18:30	Vakarų krantinė
09 Š	17:00	Rež. Adomas Juška
21 K	18:30	Elzės žemė
		Rež. Povilas Gaidys
23 Š	19:30	Fragmentas ①
24 S	17:00	Rež. Dmitry Krymov
28 K	18:30	Labas rytas, pone Triušiai (16+)
		Rež. Marius Pažereckas
30 Š	17:00	Kalės vaikai ①
		Rež. Eimuntas Nekrošius

Spalis

22 S	17:00	Varovai (16+) ②
		Rež. Elmārs Seņkovs
26 K	18:30	Storas sąsiuvinis (18+)
27 PN	18:30	Rež. Jokūbas Brazys
28 Š	17:00	Robotų pasakos ①
		Rež. Konrad Dworakowski
29 S	17:00	Saulės vaikai ②
		Rež. Laura Groza

Gruodis

01 PN	18:30	Mama Drąsa (16+)
		Rež. Elmārs Seņkovs
02 Š	17:00	Saulės vaikai ②
		Rež. Laura Groza
03 S	17:00	Elzės žemė
		Rež. Povilas Gaidys
06 T	18:30	Fragmentas ①
		Rež. Dmitry Krymov
08 PN	18:30	Kai kurios erelių rūšys
		Rež. Igoris Reklaitis
09 Š	17:00	Sniego karalienė
10 S	12:00 17:00	Rež. Paulius Tamolė

Lapkritis

04 Š	17:00	Kalėdos Kupjelių namuose
		Rež. Povilas Gaidys
05 S	17:00	Sniego karalienė
		Rež. Paulius Tamolė
16 K	18:30	Mūsų klasė ①
17 PN	18:30	Rež. Oskaras Koršunovas
18 Š	12:00 17:00	Elzės žemė
		Rež. Povilas Gaidys
19 S	17:00	Lost Lost Lost ①
		Rež. Michał Borczuch
23 K	18:30	Euridikė
		Rež. Marius Pažereckas
24 PN	18:30	Storas sąsiuvinis (18+)
25 Š	17:00	Rež. Jokūbas Brazys
26 S	12:00 17:00	Tėvas
		Rež. Māra Ķimele
29 T	18:30	Labas rytas, pone Triušiai (16+)
		Rež. Marius Pažereckas
Premjera		
30 K	18:30	Vakarų krantinė
		Rež. Adomas Juška

12 A	18:30	Labas rytas, pone Triušiai (16+)
		Rež. Marius Pažereckas
13 T	18:30	Varovai (16+) ②
		Rež. Elmārs Seņkovs
14 K	18:30	Tėvas
		Rež. Māra Ķimele
16 Š	17:00	Euridikė
		Rež. Marius Pažereckas
17 S	17:00	Vakarų krantinė
19 A	18:30	Rež. Adomas Juška
20 T	18:30	Kalėdos Kupjelių namuose
21 K	18:30	Rež. Povilas Gaidys
22 PN	18:30	Tarp Lenos kojų, arba „Švenčiausiosios Mergelės Marijos mirtis“ pagal Mikelandželą Karavadžą (18+) ①
23 Š	17:00	Rež. Agata Duda-Gracz
27 T	18:30	Kalėdos Kupjelių namuose
		Rež. Povilas Gaidys
28 K	18:30	Pašaliniam draudžiama
29 PN	18:30	Rež. Oskaras Koršunovas

Spalis

06 PN	18:30	Mama Drąsa (16+)
		Rež. Elmārs Seņkovs
07 Š	17:00	Tarp Lenos kojų, arba „Švenčiausiosios Mergelės Marijos mirtis“ pagal Mikelandželą Karavadžą (18+) ①
08 S	17:00	Rež. Agata Duda-Gracz
11 T	18:30	Kai kurios erelių rūšys
		Rež. Igoris Reklaitis
13 PN	18:30	Demonai
		Rež. Darius Rabašauskas
Premjera		
14 Š	17:00	Vakarų krantinė
15 S	17:00	Rež. Adomas Juška
19 K	18:30	Meilė (16+)
20 PN	18:30	Rež. Agata Duda-Gracz
21 Š	12:00 17:00	Tėvas
		Rež. Māra Ķimele



KLAIPĖDOS
DRAMOS
TEATRAS

① Spektaklis lietuvių kalba su angliškais surtitrais.
② Su pritaikymu žmonėms, turintiems klausos negalią.

Mecenatas



JŪRŲ KROVINIŲ KOMPANIJA

Steigėjas



LIETUVOS RESPUBLIKOS
KULTŪROS MINISTERIJA

Pagrindiniai rėmėjai:



LIMARKO GROUP



SEMER
GROUP

Konferencija „Uostai 4.0“ – skaitmeninimas jūrų sektoriuje po mikroskopu

Skaitmeniniai uostų dvyniai, jūrų ir sausumos eismo valdymo sistemos ir išmanieji uostų sprendimai – šios temos aptartos 3-iojoje konferencijoje „Uostai 4.0“. Rygos laisvajame uoste (Latvija) susirinkusi šio sektoriaus bendruomenė dalijosi nuomonėmis, idėjomis, atvejų tyrimais ir patirtimi, susijusia su uostų skaitmeninimu, kuris, atrodo, tampa neišvengiama ir svarbia tendencija.

Skaitmeniniai uostų dvyniai: į ką verta atkreipti dėmesį?

Sesiją, skirtą skaitmeniniams uostų dvyniams, pradėjo Hege Berg Thurmann (Oslo uostas), pristatęs Norvegijos skaitmeninio uosto infrastruktūros projektą. Devyni Norvegijos uostai, Norvegijos kartografijos tarnyba ir programinės įrangos bendrovė „Grieg Connect“ dirbo kurdami bendrą uostų skaitmeninę infrastruktūrą. Inicatyva padėjo sumažinti buvimo uoste trukmę ir laukimo laiką, padidinti logistikos efektyvumą, sukurti skaitmeninį švartavimosi planą ir krantinių užsakymą, sukurti skaitmeninę krantinę ir paslaugų užsakymą. Planuojama vykdyti išplėstinį skaitmeninimo projektą, kurio metu planuojama sudaryti 100 didžiausių Norvegijos uostų žemėlapi, sukurti integruotus IT sprendimus, skirtus laivų eismui ir logistikai gerinti, taip pat sukurti ir išbandyti autonomines sistemas uostuose.

Edgaras Trijonis („Moffatt & Nichol“) kalbėjo apie Esbjergo uostą (Danija) – pirmąjį pasaulyje vėjo uostą, turintį JAV bendrovės sukurtą skaitmeninį dvynį. Jis pabrėžė, kad galimų problemų ir efektyvumo nustatymas prieš finansines investicijas yra itin galinga priemonė jūros vėjo uostų pramonei. Numatant įvairius scenarijus, uostą galima optimizuoti, kad būtų užtikrintas efektyvus darbas ir maksimalus pralaidumas. Uosto tikslai buvo maksimaliai padidinti jūros vėjo jėgainių pajėgumų pralaidumą ir nemažinti kitų esamų verslo linijų. Uosto efektyvumą pavyko padidinti iki 3 kartų.

Pirmoji diskusijų grupė buvo susijusi su skaitmeninių uostų dvynių kūrimu ir tokių investicijų perspektyvumo vertinimu. Dr. Leonardas Heiligas (Hamburgo universitetas, „Eurogate“) daug dėmesio skyrė procedūros naudojimui vertės ir pelningumo analizei, kad būtų galima patikrinti, kiek ji pasitarnauja sprendžiant problemas, tobulinant procesus ir sudarant sąlygas priimti duomenimis pagrįstus sprendimus. Savo ruožtu Eduards Jakovics („Nortech AIC“) pridūrė, kad, nepriklausomai nuo uosto dydžio, verta pradėti nuo mažų žingsnelių ir ilgainiui inicijuoti pažangesnius procesus. Jis taip pat pabrėžė, kad svarbu nuspręsti, kuri veiklos dalis bus atliekama savo jėgomis, o kurią verta perduoti išorės paslaugų teikėjams.

Eismo valdymo sistemos turėtų veikti kaip laikrodis

Antrąją sesiją pradėjo Olli Soinenenas („Finntraffic Vessel Traffic Services“), pristatydamas Suomijos pavyzdį diegiant jūrų eismo valdymo sistemą, jo atstovaujama bendrovė dirba su Vakarų Suomijos VTS ir Suomijos įlankos VTS centrais. Įdiegta sistema suteikė tam tikrų veiklos ir techninių privalumų, pavyzdžiui: integruotos sistemos ir ataskaitų teikimas, standartizuotos operacijos, suinteresuotųjų subjektų palengvinimas skaitmeninimo srityje, bendras požiūris į veiklos programas, kaip, JIT, VPA, išlaidų taupymas ir sąveika su „Maritime Single Window“.

Dar vieną įdomų atvejo tyrimą pristatė Linda Astner (Jevlė uostas, Švedija). Projektas susijęs su uosto veiklos programėle – skaitmeniniu sprendimu, kuriuo visiems partneriams pranešama apie laivų atvykimą ir išvykimą prieš įplaukiant į uostą ir jo buvimo metu. Ši priemonė didina laivybos konkurencingumą ir prisideda prie mažesnio poveikio aplinkai dėl geriau pritaikytų bei suplanuotų laivų atvykimo ir išvykimo į uostą procesų.

Olari Tammelis (Talino uostas) pasidalijo savo patirtimi, susijusia su sausumos eismo valdymo sistema. Dėl uosto ir operatorių darbuotojams skirtų ro-ro eismo valdymo programų Talino uoste 75 proc. sumažėjo darbuotojų, kurių reikia registruojantis, o 90 proc. darbuotojų yra patenkinti sistemos naudojimo paprastumu ir patogumu. Be to, greičiųjų reisų juostose praėjimas trunka 2 sekundes, o klientų grynasis populiarumo rodiklis padidėjo nuo 40 iki 73.

Skaitmeninė transformacija – šiandien ir rytoj

Trečiąją sesiją pradėjusi dr. Ignė Stalmokaitė (Baltijos jūros valstybių taryba) iškėlė temą apie dabartinę žaliųjų laivybos koridorių ir skaitmeninimo būklę BSR. Remiantis Glazge 2021 m. klimato viršūnių susitikime paskelbta Klaidbanko deklaracija, iki 2025 m. turi atsirasti bent 6 žalieji koridoriai. Šiuo metu galimų prielaidų įgyvendinimo srityje pirmauja Švedija, pristatanti prioritetinį 11 galimų žaliųjų koridorių, kurie turi būti sukurti iki nustatyto termino, sąrašą. Pabrėžta, kad siekiant paspartinti žaliųjų laivybos



koridorių įgyvendinimą labai svarbu sutelkti dėmesį į inovacijas ir tvarumą, patikimų duomenų, kurie yra svarbiausi eksploatacijai, rinkimą, duomenimis pagrįstą maršrutų atranką, vertinimą bei projektavimą, dalijimąsi informacija su sprendimų priėmėjais ir žaliųjų koridorių suinteresuotosiomis šalimis.

Kadri Haufe („Nortal“) savo kalboje pasitelkė jūrines metaforas, kad iliustruotų ilgalaikį skaitmeninės transformacijos sėkmės potencialą. Jos vizijoje numatyti 5 principai: įgula (valdybos įsipareigojimas), žemėlapiai ir kompasas (gerai apgalvoto skaitmeninimo veiksmų plano sudarymas), inkaras (naudotojų patirties prioriteto teikimas), burė (iteracinis požiūris siekiant mastelio) ir švartavimosi linija (atidus skaitmeninimo partnerių pasirinkimas). Ji taip pat pabrėžė visų suinteresuotųjų šalių aktyvaus dalyvavimo diskusijose, noro keistis, pasitikėjimo kūrimo ir tinkamos vykdymo strategijos pasirinkimo svarbą.

Antroji diskusijų grupė užbaigė dalykinę konferencijos dalį. A. Zandersons (Rygos laisvasis uostas) ir Kaspars Liepiņš (Ventspilio laisvasis uostas) iš uostų perspektyvos kalbėjo apie geležinkelių, kelių ir jūrų transporto operatorių bendradarbiavimą. Tarp iššūkių jie paminėjo valdybų bendradarbiavimo vaidmenį, darbą su dokumentais ir saugumo, įskaitant kibernetinį saugumą, klausimus. Jie taip pat pa-

brėžė duomenų srauto ir dalijimosi tarp padalinių, krovinių sekimo ir konkurencingumo klausimų svarbą.

Apibendrinant galima teigti, kad visos konferencijos metu išryškėjo bendri dalykai, susiję su platesniu, daugiadiscipliniu požiūriu į skaitmeninimą. Pranešėjai atkreipė dėmesį į visos komandos dalyvavimą visais lygmenimis, išsamias diskusijas su vidaus ir išorės partneriais, duomenų standartizavimą, įvairių scenarijų išbandymą, atsarginio plano turėjimą, lengvą sistemos naudojimą ir naudą aplinkai. ●

Konferenciją „Uostai 4.0“ organizavo Baltijos uostų organizacija kartu su Rygos laisvuju uostu ir „Rīgas Brīvostas Padome“, papildomą paramą suteikė Latvijos investicijų ir plėtros agentūra.

Žiniasklaidos partneriai: tarptautinis verslo ir mokslo žurnalas JŪRA MEER SEA, krovinių vežimo tinklas „Conqueror Freight Network“ ir „Baltic Transport Journal“.

Ports 4.0-Konferenz – Digitalisierung im maritimen Sektor auf dem Prüfstand

Digitale Zwillingshäfen, Verkehrsmanagementsysteme für den See- und Landverkehr und intelligente Hafenzösungen – diese Themen wurden auf der 3. Auflage der Ports 4.0-Konferenz behandelt. Am 20. Juni versammelte sich die Industriegemeinschaft im Freihafen von Riga (Lettland) um Ansichten, Ideen, Fallstudien und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Digitalisierung von Häfen auszutauschen, die sich zu einem unvermeidlichen und wichtigen Trend zu entwickeln scheint.



Digitaler Zwillingshafen – worauf ist zu achten?

Die erste Sitzung, die sich mit digitalen Zwillingshäfen befasste, wurde von Hege Berg Thurmann (Hafen Oslo) eröffnet, der das norwegische Projekt für digitale Hafeninfrastruktur vorstellte. Neun norwegische Häfen, die norwegische Kartierungsbehörde und das Softwareunternehmen Grieg Connect arbeiteten an der Entwicklung einer gemeinsamen digitalen Hafen-Infrastruktur. Die Initiative hat dazu beigetragen, die Verweildauer im Hafen und die Wartezeiten zu verkürzen, die Effizienz der Logistik zu steigern, einen digitalen Liegeplan und eine Liegeplatzbuchung zu entwickeln sowie eine digitale Kai- und Servicebestellung zu erstellen. Ein erweitertes Digitalisierungsprojekt ist geplant, um die 100 größten Häfen Norwegens zu kartieren, integrierte IT-Lösungen zur Verbesserung des Schiffsverkehrs und der Logistik zu entwickeln und autonome Systeme in Häfen zu entwickeln und zu erproben.

Edgaras Trijonis (Moffatt & Nichol) referierte über den Hafen von Esbjerg, den ersten Windkrafthafen der Welt mit einem digitalen Zwilling des US-Unternehmens. Er betonte, dass die Identifizierung potenzieller Probleme und Effizienzsteigerungen vor finanziellen Investitionen ein äußerst

leistungsfähiges Instrument für die Offshore-Windhafenbranche darstellt. Durch die Vorwegnahme verschiedener Szenarien kann der Hafen optimiert werden, um einen effizienten Betrieb und maximalen Durchsatz zu gewährleisten. Die Ziele des Hafens bestanden darin, den Durchsatz der Offshore-Windkapazitäten zu maximieren und andere bestehende Geschäftsbereiche nicht zu beeinträchtigen. Die Effizienz des Hafens konnte um das Dreifache gesteigert werden.

In der ersten Diskussionsrunde ging es um die Schaffung digitaler Zwillingshäfen und die Bewertung der Rentabilität einer solchen Investition. Dr. Leonard Heilig (Universität Hamburg/EUROGATE) lenkte die Aufmerksamkeit auf die Analyse des Nutzens und der Rentabilität des Verfahrens, um zu prüfen, wie gut es sich zur Problemlösung und Verbesserung von Prozessabläufen eignet und datengesteuerte Entscheidungsfindungen ermöglicht. Eduards Jakovics (Nortech AIC) wiederum fügte hinzu, dass es sich unabhängig von der Größe des Hafens lohnt, mit kleinen Schritten zu beginnen und mit der Zeit fortschrittlichere Verfahren einzuführen. Er betonte auch, wie wichtig es ist, zu entscheiden, welcher Teil der Aktivitäten im eigenen Haus erledigt und welcher lieber ausgelagert werden soll.

Verkehrsmanagementsysteme sollten wie ein Uhrwerk laufen

Olli Soinen (Finntraffic Vessel Traffic Services) begann die zweite Sitzung mit der Beschreibung des finnischen Beispiels für die Einführung eines Seeverkehrsmanagementsystems, da das von ihm vertretene Unternehmen mit dem VTS-Zentrum Westfinland und dem VTS-Zentrum im Finnischen Meerbusen zusammenarbeitet. Die Einführung eines nationalen Schiffsverkehrsdienstes (VTS) brachte verschiedene betriebliche und technische Vorteile mit sich, z. B. integrierte Systeme und Berichterstattung, standardisierte Abläufe, Erleichterung der Digitalisierung für die Beteiligten, gemeinsamer Ansatz für betriebliche Anwendungen wie JIT, VPA, Kosteneinsparungen und Synergien mit dem Maritime Single Window.

Eine weitere interessante Fallstudie wurde von Linda Astner (Hafen Gävle) vorgestellt. Das Projekt betrifft die Hafenaktivitäts-App, eine digitale Lösung, die allen Partnern vor und während eines Hafenaufenthalts die Ankünfte und Abfahrten der Schiffe mitteilt. Das Tool verbessert den Prozess der Schiffsankünfte und steigert so die Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrt und trägt dank besser angepasster und geplanter Ankünfte und Abfahrten von Schiffen im Hafen zu einer geringeren Umweltbelastung bei.

Olari Tammel (Hafen Tallinn) berichtete über seine Erfahrungen mit dem Landverkehrsmanagementsystem. Dank der Softwareanwendungen für das Hafen- und Betreiberpersonal im RoRo-Verkehrsmanagement konnte der Personalbedarf bei der Abfertigung im Hafen von Tallinn um 75 % gesenkt werden, und gleichzeitig sind 90 % der Mitarbeiter mit der Benutzerfreundlichkeit des Systems zufrieden. Außerdem dauert der Durchgang auf den Expressspuren nur noch 2 Sekunden und der Customer Net Promoter Score stieg von 40 auf 73.

Digitale Transformation – heute und morgen

Die letzte, dritte Sitzung eröffnete Dr. Ignè Stalmokaitė (Rat der Ostseestaaten), die den aktuellen Stand der grünen Schifffahrtskorridore und der Digitalisierung in der Ostseeregion thematisierte: Laut der Clydebank-Erklärung, die auf dem Klimagipfel in Glasgow 2021 verabschiedet wurde, sollen bis 2025 mindestens sechs grüne Korridore entstehen. Bei der möglichen Umsetzung dieser Annahmen ist Schweden derzeit führend, da es die Prioritätenliste von 11 möglichen grünen Korridoren anzeigt, die bis zum festgelegten Termin geschaffen werden sollen. Die Rednerin betonte, dass es für eine schnellere Umsetzung grüner Schifffahrtskorridore entscheidend ist, sich unter anderem auf Innovation und Nachhaltigkeit, die Sammlung zuverlässiger Daten, die für die Umsetzung wichtig sind, die datengestützte Auswahl, Bewertung und Gestaltung von Routen sowie den Informationsaustausch mit Entscheidungsträgern und Akteuren grüner Korridore zu konzentrieren.

Während des Vortrags verwendete Kadri Haufe (Nortal) maritime Metapher, um den langfristigen potenziellen Erfolg der digitalen Transformation zu veranschaulichen. Ihre Vision geht von fünf Grundsätzen aus: der Besatzung (Engagement des Vorstands), Karte und Kompass (Erstellung einer gut durchdachten Digitalisierungs-Roadmap), dem Anker (Priorisierung der Nutzererfahrung), dem Segel (iterativer Ansatz zur Erreichung der Skalierbarkeit) und der Ankerleine (sorgfältige Auswahl der Digitalisierungspartner). Sie betonte auch die Bedeutung einer aktiven Beteiligung aller Interessengruppen an der Diskussion, die Bereitschaft zur Veränderung, den Aufbau von Vertrauen und die Wahl einer geeigneten Strategie zur Umsetzung.

Die zweite Diskussionsrunde schloss den inhaltlichen Teil der Konferenz ab. Artūrs Zandersons (Freihafen Riga) und Kaspars Liepiņš (Freihafen Ventspils) sprachen aus der Perspektive der Häfen über die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn-, Straßen- und Seeverkehrsunternehmen. Als Herausforderungen nannten sie die Rolle der Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungsräten, die Papierarbeit und Sicherheitsfragen, einschließlich der Cybersicherheit. Sie betonten auch die Bedeutung des Datenflusses und -austauschs zwischen den Einheiten, der Frachtverfolgung und der Wettbewerbsfähigkeit.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die gesamte Konferenz gemeinsame Punkte in Bezug auf eine breitere Sichtweise und einen multidisziplinären Ansatz für die Digitalisierung aufwies. Die Redner betonten die Einbeziehung des gesamten Teams auf allen Ebenen, ausführliche Diskussionen mit internen und externen Partnern, die Standardisierung von Daten, das Ausprobieren verschiedener Szenarien, das Vorhandensein eines Plans für ein benutzerfreundliches System und die Vorteile für die Umwelt. •

Der Hauptorganisator der Ports 4.0 – Konferenz, die Baltic Ports Organization, erfreute sich der großen Unterstützung durch die Mitorganisatoren: dem Freihafen von Riga, dem Unternehmen Rīgas Brīvostas Padome sowie der Investitions- und Entwicklungsagentur Lettlands.

Medienpartner:
JŪRA MEER SEA, Conqueror Freight Network
und Baltic Transport Journal.

Ports 4.0 Conference – Digitalization under the Microscope in the Maritime Sector

Digital twin ports, sea and land traffic management systems, and smart port solutions – these topics were covered during the 3rd edition of the Ports 4.0 conference.

The industry community gathered in the Freeport of Riga, Latvia, on 20 June to share views, ideas, case studies and experience, related to the digitalization of ports, which seems to become an inevitable and important trend.

Digital twin port – what is worth paying attention to?

The first session, focused on digital twin ports, was opened by Hege Berg Thurmann (Port of Oslo), who presented the Norwegian Digital Port Infrastructure project. Nine Norwegian ports, the Norwegian Mapping Authority, and Grieg Connect software company worked on developing a common digital infrastructure for the ports. The initiative helped reduce the length of stay at the port and waiting time, increase efficiency of logistics, develop digital mooring plan and berth booking, create digital quay and service ordering. An extended project of digitization is planned to map 100 largest ports in Norway, develop integrated IT

solutions to improve ship traffic and logistics, and develop and pilot autonomous systems in ports.

Edgaras Trijonis (Moffatt & Nichol) talked about the Port of Esbjerg, the first wind port in the world with its digital twin developed by the US company. He underlined that identifying potential issues and efficiencies before making financial investments provide an extremely powerful tool for the offshore wind port industry. By anticipating different scenarios, the port can be optimized to ensure efficient operations and maximum throughput. The goals of the



port were to maximize offshore wind capacity throughput without downgrading other existing business lines. The efficiency of the port has been increased by up to 3 times.

The first discussion panel concerned creating digital twin ports and assessing the viability of such an investment. Dr Leonard Heilig (University of Hamburg/EUROGATE) drew great attention to the analysis of the value in use and profitability of the procedure to check how well it serves in solving problems, enhancing processes and enabling data-driven decision making. In turn, Eduards Jakovics (Nortech AIC) added that, regardless of the size of the port, it is worth starting with small steps and initiating more advanced processes over time. He also emphasized the importance of deciding, which part of the activities would be done in house and which are preferred to be outsourced.

Traffic management systems should run like clockwork

Olli Soininen (Finntraffic Vessel Traffic Services) started the second session describing the Finnish example of implementing a sea traffic management system as the company he represented deals with the Western Finland VTS Centre and the Gulf of Finland VTS Centre. The introduction of a national Vessel Traffic Service (VTS) brought several operational and technical benefits such as integrated systems and reporting, standardized operations, stakeholder facilitation on digitalization, common approach to operational applications like JIT, VPA, cost savings, and synergies with Maritime Single Window.

Another interesting case study was presented by Linda Astner (Port of Gävle). The project concerns port activity app, a digital solution communicating arrivals and departures for ships to all partners prior and during a port call. The tool improves the process of ship arrivals and thus increases the competitiveness of shipping, as well as contributes to a lower environmental impact thanks to better adapted and planned arrivals and departures of ships at the port.

Olari Tammel (Port of Tallinn) shared his experiences with the land traffic management system. Thanks to the software applications for port and operator staff in the traffic management for ro-ro, the staff required during check-in at the Port of Tallinn decreased by 75% and at the same time 90% of employees are satisfied with the ease & use of system. Additional pass-through in express lanes takes 2 seconds and Customer Net Promoter Score increased from 40 to 73.

Digital transformation – today and tomorrow

The last, third session was opened by Dr Ignè Stalmokaitė (Council of the Baltic Sea States), who raised the issue of the current state of green shipping corridors and digitalization in BSR as, according to Clydebank declaration, launched at climate summit in Glasgow 2021, at least 6 green corridors are

to emerge until 2025. Currently, Sweden is leading in possible implementation of these assumptions displaying the priority list of 11 potential green corridors to be created to the appointed deadline. The speaker emphasized that to accelerate the implementation of green shipping corridors it is crucial to focus on, among others, innovation and sustainability, gathering reliable key data for operationalisation, data-driven route selection, assessment and design, sharing information with decision makers and green corridor stakeholders.

During the speech, Kadri Haufe (Nortal) used maritime metaphors to illustrate the long-term potential success of digital transformation. Her vision assumes 5 principles: the crew (commitment of management board), charts & compass (establishing a well-considered digitalization roadmap), the anchor (prioritizing user experience), the sail (iterative approach to achieve scalability), and mooring line (choosing digitalization partners carefully). She also emphasized the importance of an active participation in the discussion of all the stakeholders, willingness to change, building trust and choosing a proper strategy for execution.

The second discussion panel concluded the substantive part of the conference. Artūrs Zandersons (Freeport of Riga) and Kaspars Liepiņš (Freeport of Ventspils) spoke about the cooperation between rail, road and maritime traffic operators from the perspective of the ports. Challenges they mentioned included the role of cooperation between management boards, paper work and security issues, including cyber security. They also highlighted the role of data flow and sharing between units, cargo tracking and issues of competitiveness.

To sum up, the entire conference featured common points related to a broader view and a multidisciplinary approach to digitalization. The speakers emphasized the involvement of the entire team at every level, extensive discussions with internal and external partners, standardization of data, trying different scenarios, always having a plan B, an easy to use system, and environmental benefits. ●

The Ports 4.0 Conference was organised by the Baltic Ports Organisation with huge support of the co-organizers the Freeport of Riga and Rīgas Brīvostas Padome, and additional support of the Investment and Development Agency of Latvia.

Media partners:
JŪRA MEER SEA, Conqueror Freight Network and Baltic Transport Journal.

Kretingos senosios muzikos festivalyje – unikalios, specialiai seniausiems lietuviškiems vargonams sukurtos programos

Laisvė RADZEVIČIENĖ

Senosios muzikos profesionalas, iš Brazilijos kilęs muzikantas ir dirigentas Rodrigo Calveyra, tamprūs jo profesinės draugystės tiltai pasaulyje ir XVII amžiaus vargonai, stovintys nedidelio Lietuvos

miestelio Kretingos Viešpaties Apreiškimo Švč. Mergelei Marijai bažnyčioje, – tokia yra jau septintojo tarptautinio Kretingos senosios muzikos festivalio sėkmės paslaptis.



Tarptautinis Kretingos senosios muzikos festivalis vyksta vasaros pabaigoje – rugpjūčio 6–25 dienomis. Festivalio rengėjai išlaiko svarbią tradiciją – garsiausių pasaulio senosios muzikos atlikėjų koncertai publikai nieko nekainuoja.

Festivalio meno vadovas R. Calveyra tiki transformuojančia kultūros ir švietimo galia. Jis neabejoja, kad garsiausių pasaulio muzikantų ypatingais Kretingos pranciškonų bažnyčios vargonais atliekama vėlyvojo renesanso ir baroko muzika yra reikalinga klausytojams. Tai liudija publikos pripildyta bažnyčia kiekviename koncerte.

Garsas apie Kretingos senosios muzikos festivalį sklinda ir Europoje. „Jei kurioje nors mūsų gyvenimo srityje atsiranda geri dalykai, tos srities profesionalai visada apie juos žinos. Senosios muzikos pasaulis nėra labai didelis, jo žmonės mato, kokie atlikėjai nuolat atvyksta į mūsų festivalį ir kokias unikalias programas jie kuria specialiai Kretingos vargonams“, – taip Kretingos festivalio fenomeną aiškina meno vadovas R. Calveyra.

Nuotraukos „Canto Fiorito“

Festivalio organizatoriai nemažai investuoja į XVII a. pradžios Kretingos vargonų skambesį – kasmet prieš koncertus patobulinti instrumento skambesio į Kretingą atvyksta vargonų meistras Etienne'as Debaisieux iš Belgijos.

Į Kretingą atvykstantiems pasaulinio garso menininkams stengiamasi sukurti kuo geresnes sąlygas. „Kalbu ne tik apie adekvatų užmokestį, kuris yra labai svarbus, bet ir apie asmeninį rūpestį – sutikimą oro uoste, dalyvavimą jų repeticiuose. Rodos, tai mažos smulkmenos, bet keliaujančiam muzikantui jos – itin reikšmingos“, – įsitikinęs festivalio meno vadovas R. Calveyra.

Šiais metais Tarptautinis Kretingos senosios muzikos festivalis, kurio mecenatu tapo Šveicarijos fondas „Art Mentor Foundation Lucerne“, o finansavo Lietuvos kultūros taryba ir Kretingos rajono savivaldybė, klausytojams dovanojo septynis koncertus.

Festivalį atidarė Lietuvos senosios muzikos ansamblis „Canto Fiorito“, atlikęs Ispanijos aukso amžiaus muziką. Ansambliui dirigavo ir kornetu bei išilgine fleita grojo festivalio meno vadovas R. Calveyra, dainavo mecosopranas Renata Dubinskaitė, kartu su jais muzikavo barokinių trombonų ir vargonų atlikėjai.

Septintojo festivalio dienomis skambėjo ankstyvojo baroko muzika dešimčiai balsų „Venecijos aidai“, kurią kartu su „Canto Fiorito“ atliko ansamblis iš Prancūzijos, tarptautinę publiką ir kritikus užkariavęs, prestižinį „Diapason d'Or de l'Année“ apdovanojimą gavęs ansamblis „I Gemelli“. Jo meno vadovas – vienas talentingiausių savo kartos tenorų, „Grammy“ nominantas, tenoras Emiliano Gonzalesas Toro, su kuriuo kartu dainavo sopranas Cristina Fanelli, tenoras Andersas Dahlinas, bosas Nicolas Brooymansas ir penkių pučiamųjų instrumentų ansamblis.

Ansamblis „I Gemelli“ pristatė Lietuvoje itin retai skambančią garsaus prancūzų baroko kompozitoriaus Marco-Antoine'o Charpentier sakralinę muziką. Tris vyriškus balsus lydėjo vargonai.

Klausytojus žavėjo baroko violončelės žvaigždės, vengrų atlikėjo Balázso Máté rečitalis. Jis grojo ne visai įprastu *basso di violino* (bosiniu smuiku) – specifiniu senuoju instrumentu, šiek tiek didesniu už violončelę. B. Máté specialiai Kretingos festivaliui sukūrė fantastišką programą, kurią pavadino „Basso di violino ambizioso“.

Italijos ankstyvojo ir vėlyvojo baroko laikotarpio kūrinius vargonams atliko didis istorinių vargonų ekspertas, italų vargonininkas ir klavesinininkas Lorenzo Ghielmi. Išskirtinis atlikėjas festivaliui taip pat sukūrė specialią programą „Affetti ed Effetti“.

Klausytojus žavėjo įspūdingi ansamblio iš Šveicarijos „Les Cornets Noirs“ pasirodymai. Į Kretingą ansamblis atvyko



Rodrigo Calveyra

didelės sudėties – jų koncertuose skambėjo du kornetai, du barokiniai smuikai, trys barokiniai trombonai ir vargonai.

Ansamblis pakvietė muzikos gurmanus į edukacinį koncertą, kuriame papasakojo apie savo instrumentus ir jų repertuarą, o pasakojimus iliustravo gyvais muzikos pavyzdžiais.

Baigiamojo festivalio koncerto programa atskleidė virtuoziškos italų muzikos įtaką Europoje. Šių pasirodymų programas sukūrė legendinės senosios muzikos mokyklos „Schola Cantorum Basiliensis“ korneto profesorius Frithjofas Smithas.

„Šiais metais Šveicarijos fondas „Art Mentor“, tapęs pagrindiniu festivalio mecenatu, mums leido įgyvendinti „Les Cornets Noirs“ rezidencijos idėją. Norime, kad ji išaugtų į renginius, kurie paliks bažnyčios ir vienuolyno sienas, persikels į kitas bendruomenes ir paskleis senosios muzikos žavesį dar plačiau“, – sako Kretingos senosios muzikos festivalio meno vadovas R. Calveyra. ●

Tarptautinis verslo ir mokslo žurnalas JŪRA MEER SEA yra informacinis Tarptautinio Kretingos senosios muzikos festivalio rėmėjas.

Das Festival für Alte Musik in Kretinga präsentiert einzigartige Programme, die eigens für die älteste litauische Orgel geschaffen wurden

Laisvė RADZEVIČIENĖ

Rodrigo Calveyra, der professionelle Musiker und Dirigent der Alten Musik aus Brasilien, die starken Brücken seiner weltweiten beruflichen Freundschaften und die Orgel aus dem 17. XVII Jahrhundert

in der Mariä-Verkündigungskirche der litauischen Kleinstadt Kretinga – sie sind das Erfolgsgeheimnis des siebten Internationalen Festivals für Alte Musik in Kretinga.

Das Internationale Festival für Alte Musik findet am Ende des Sommers, vom 6. bis 25. August, in Kretinga statt. Die Organisatoren des Festivals pflegen eine wichtige Tradition: Die Konzerte der weltweit berühmtesten Interpreten Alter Musik sind kostenlos.

Der künstlerische Leiter des Festivals, R. Calveyra, glaubt an die transformative Kraft von Kultur und Bildung. Für ihn besteht kein Zweifel, dass die Musik der Spätrenaissance und des Barocks, die von den renommiertesten Musikern der Welt

auf der außergewöhnlichen Orgel der Franziskanerkirche von Kretinga gespielt wird, beim Publikum großen Anklang findet. Dies bezeugt die voll besuchte Kirche bei jedem Konzert.

Der Klang von Kretingas Festival für Alte Musik breitet sich auch in Europa aus. „Wenn in irgendeinem Bereich unseres Lebens gute Dinge geschehen, werden die Fachleute auf diesem Gebiet immer davon erfahren. Die Welt der Alten Musik ist nicht sehr groß, aber die Menschen dort sehen, welche Interpreten regelmäßig zu unserem Festival kommen und



welch einzigartige Programme sie speziell für die Kretinga-Organal kreieren“, erklärt der künstlerische Leiter R. Calveyra das Phänomen des Kretinga-Festivals.

Die Organisatoren des Festivals investieren viel in den Klang der Kretinga-Organal aus dem frühen 17. Jahrhundert - jedes Jahr vor den Konzerten kommt Organalmeister Étienne Debaisieux aus Belgien nach Kretinga, um den Klang des Instruments zu verbessern.

Für die weltbekannten Künstler, die nach Kretinga kommen, bemühen wir uns, die bestmöglichen Bedingungen zu schaffen. „Ich spreche nicht nur von einer angemessenen Vergütung, die sehr wichtig ist, sondern auch von persönlicher Betreuung – durch ihre Abholung am Flughafen oder Anwesenheit bei den Proben. Das mögen kleine Details sein, aber für einen reisenden Musiker sind sie äußerst bedeutsam“, versichert Calveyra, der künstlerische Leiter des Festivals.

In diesem Jahr präsentierte das Internationale Festival für Alte Musik Kretinga, gefördert von der Schweizer Stiftung „Art Mentor Foundation Luzern“ und finanziert vom Litauischen Kulturrat und der Bezirksgemeinde Kretinga, dem Publikum sieben Konzerte.

Eröffnet wurde das Festival durch das litauische Ensemble für Alte Musik Canto Fiorito, das Musik aus dem Goldenen Zeitalter Spaniens aufführte. Das Ensemble wurde vom künstlerischen Leiter des Festivals, R. Calveyra, auf Kornett und Langflöte dirigiert und von der Mezzosopranistin Renata Dubinskaitė sowie von Barockposaunen- und Orgelspielern begleitet.

Der siebte Festivaltag stand ganz im Zeichen der frühbarocken zehnstimmigen Musik „Echoes of Venice“, dargeboten vom französischen Ensemble Canto Fiorito und dem Ensemble I Gemelli, das das internationale Publikum und seine Kritiker überzeugte und mit dem renommierten „Diapason d'Or de l'Année“ ausgezeichnet wurde. Sein künstlerischer Leiter, der für den Grammy nominierte Tenor Emilio Gonzales Toro, ist einer der talentiertesten Tenöre seiner Generation. Er wird von der Sopranistin Cristina Fanelli, dem Tenor Anders Dahlin, dem Bass Nicolas Brooymans und einem Ensemble aus fünf Bläsern begleitet.

Das Ensemble „I Gemelli“ präsentierte die in Litauen selten zu hörende geistliche Musik des berühmten französischen Barockkomponisten Marc-Antoine Charpentier. Drei Männerstimmen wurden von einer Organal begleitet.

Das Rezital des ungarischen Barockcello-Stars Balázs Máté faszinierte das Publikum. Er spielte den Basso di violino (Bassgeige), ein besonderes altes Instrument, das etwas größer ist als das Cello. Máté hat eigens für das Kretinga Festival



tival ein fantastisches Programm zusammengestellt, das er „Basso di violino ambizioso“ nannte.

Lorenzo Ghielmi, der große italienische Organist und Cembalist, ein hervorragender Kenner historischer Organal, spielte Organalwerke aus dem italienischen Früh- und Spätbarock. Dieser außergewöhnliche Künstler hat auch ein besonderes Programm für das Festival zusammengestellt, „Affetti ed Effetti“.

Das Publikum war von den spektakulären Auftritten des Schweizer Ensembles „Les Cornets Noirs“ fasziniert. Das Ensemble kam mit einer großen Besetzung nach Kretinga – in ihren Konzerten erklangen zwei Kornetts, zwei Barockgeigen, drei Barockposaunen und eine Organal. Das Ensemble lud Musikliebhaber zu einem lehrreichen Konzert ein, bei dem es über seine Instrumente und sein Repertoire sprach und seine Geschichten mit Live-Musikbeispielen illustrierte. Das Abschlusskonzert des Festivals verdeutlichte mit seinem Programm den Einfluss der virtuosen italienischen Musik in Europa. Die Programme für diese Aufführungen wurden von Frithjof Smith, Professor für Kornett an der legendären Schola Cantorum Basiliensis, einer Schule für Alte Musik, geschrieben.

«Dieses Jahr ermöglichte uns der Hauptförderer des Festivals, die Schweizer Stiftung ‚Art Mentor Foundation Lucerne‘, die Idee der Residenz Les Cornets Noirs zu verwirklichen. Wir wollen, dass sich daraus Veranstaltungen entwickeln, die die Mauern der Kirche und des Klosters hinter sich lassen, auf andere Gemeinden überspringen und den Zauber der Alten Musik noch weiter verbreiten», sagt R. Calveyra, künstlerischer Leiter des Festivals für Alte Musik in Kretinga. •

Das internationale Wirtschafts- und Wissenschaftsmagazin JÜRA MEER SEA ist Informationspate des Internationalen Festivals für Alte Musik Kretinga.

Kretinga Early Music Festival Introduces Unique Programmes, Specially Created for the Oldest Organ in Lithuania

Laisvė RADZEVIČIENĖ

Rodrigo Calveyra, the Brazilian professional musician and conductor of early music, the strong bridges of his professional friendship all over the world, and the 17th century organ that stands in the church

of the Revelation of Our Lord in the small Lithuanian town of Kretinga – this is the secret of the success of the seventh International Early Music Festival in Kretinga.

The International Kretinga Early Music Festival takes place at the end of the summer, 6-25 August. The organisers of the festival cherish an important tradition: the concerts by the world's most famous early music performers are free of charge.

The festival's art director Calveyra believes in the transformative power of culture and education. He has no doubt that the audience needs the world's most famous musicians

performing late Renaissance and Baroque music on the extraordinary organ of the Franciscan Church of Kretinga. This is also illustrated by the packed church at every concert.

The word of Kretinga Early Music Festival is also spreading in Europe. 'If good things happen in any area of our lives, the professionals in that area will always know about them. The world of early music is not a very big one, but its people can see what kind of performers regularly come to our festival



Photos by Canto Fiorito

and what kind of unique programmes they create especially for Kretinga organ,' says the art director Calveyra, explaining the phenomenon of Kretinga festival.

The organisers of the festival have invested heavily in the sound of Kretinga organ, built in the early 17th century, with organ master Etienne Debaisieux coming to Kretinga from Belgium to fine-tune the sound of the instrument before the concerts every year.

Every effort is made to create the best possible conditions for the world-famous artists coming to Kretinga. 'I am not only talking about adequate remuneration, which is very important, but also about personal care – meeting them at the airport, attending their rehearsals. These may seem like small things, but they are very important for a travelling musician,' says the festival's art director Calveyra.

This year, the International Kretinga Early Music Festival, sponsored by the Swiss Art Mentor Foundation Lucerne and financed by the Lithuanian Council for Culture and Kretinga District Municipality, presented seven concerts.

The festival opened with Canto Fiorito, the Lithuanian early music ensemble, performing music from Spain's Golden Age. The ensemble was conducted by the festival's art director Rodrigo Calveyra on cornet and long flute, accompanied by mezzo-soprano Renata Dubinskaitė, and baroque trombone and organ performers.

The seventh day of the festival featured early Baroque music for ten voices, *Echoes of Venice*, performed by Canto Fiorito, together with the French ensemble I Gemelli, which has conquered the hearts of the international audiences and critics, and received the prestigious Diapason d'Or de l'Année award. Its art director is one of the most talented tenors of his generation, the Grammy-nominated tenor Emiliano Gonzales Toro, joined by the soprano Cristina Fanelli, tenor Anders Dahlin, bass Nicolas Brooymans, and an ensemble of five wind instruments.

I Gemelli presented sacred music by the famous French Baroque composer Marc-Antoine Charpentier, rarely heard in Lithuania. Three male vocals were accompanied by the organ.

The audience was enchanted by the recital of the baroque cello star, the Hungarian artist Balázs Máté. He played the basso di violino (bass violin), a specific old instrument slightly larger than the cello. Máté has put together a fantastic programme especially for Kretinga Festival, which he called *Basso di violino ambizioso*.

Italian organ works from the early and late Baroque period were performed by Lorenzo Ghielmi, an Italian organist and harpsichordist and a great expert of historical organs. This exceptional performer has also created a special programme for the Festival – *Affetti ed Effetti*.



The audience was enchanted by the spectacular performances of the Swiss ensemble Les Cornets Noirs. The ensemble came to Kretinga as a large company of two cornets, two baroque violins, three baroque trombones and an organ player.

The ensemble invited music lovers to an educational concert, where they talked about their instruments and their repertoire, and illustrated their stories with live music examples. The final concert of the festival featured a programme that showed the influence of virtuoso Italian music in Europe. Pieces for these performances were written by Frithjof Smith, Professor of Cornet of the legendary Schola Cantorum Basiliensis, an early music school.

'This year, the Swiss Art Mentor Foundation, the main patron of the festival, has given us the opportunity to realise the idea of the Les Cornets Noirs residency. We want it to grow into events that will go beyond the walls of the church and the monastery, moving to other communities and spreading the charm of early music to even larger audiences,' says Calveyra, Art Director of Kretinga Early Music Festival. ●

JŪRA MEER SEA international magazine of business and science is the media sponsor of the International Kretinga Early Music Festival.

„Susitikimai Geležinio Vilko mieste“ – knyga, sukurta žmogaus ir dirbtinio intelekto

„Mane itin domina ir jaudina dirbtinio intelekto (DI) dalyvavimas mene – protingos, nežmonišku greičiu analizuojančios bei generuojančios bet kokį turinį mašinos ir menininko santykis. Ar DI išstums ir pakeis menininką?“



Tokia mintimi prasideda trečioji Zitos Tallat-Kelpšaitės knyga „Susitikimai Geležinio Vilko mieste“.

Tekstų autorė ir DI yra tos pačios – prarastosios kartos atstovai. Didžiojoje Britanijoje 1956 m. konferencijos Dartmute metu buvo pristatyta daugelis pirmųjų svarbių idėjų ir konceptų apie DI. Konferencijoje dalyvavo keletas žymiausių mokslininkų, tokių kaip John McCarthy, sugalvojęs DI vardą ir laikomas jo tėvu, Marvin Minsky, Nathaniel Rochester ir Claude Shannon, padėjusių pradėti ir plėtoti šią naują mokslo sritį. Todėl 1956-ieji laikomi atskaitos tašku, kuomet pradėtos tyrinėti ir kurti DI sistemų idėjos.

Daugiau negu prieš šešis dešimtmečius gimęs DI neginčijamai įsitvirtino įvairiose mokslo, technologijų, pramonės, verslo srityse, tuo džiugindamas žmoniją, nes išlaisvino ją nuo sunkių ir dažnai neįdomių darbų ir kartu keldamas jai nerimą, nes žmogaus sugebėjimas kaupti bei apdoroti didžiulius duomenų srautus ir sparčiai mokytis ėmė nė iš tolo nebeprilygti DI tempams. Žmogus euforiškai tikėjosi, kad išlaisvintas nuo neįdomaus darbo rutinos galės atsiduoti aukštesiems idealams – menui ir kūrybai.

Tačiau DI žengia ir į šias erdves. Algoritmai nuolat tobulėja ir jau gali atlikti tam tikras kūrybines užduotis.

Knygoje – improvizacijoje gyvenimo, istorijos ir literatūros temomis – kuri yra dedikuojama Lietuvos sostinės Vilniaus 700-osioms gimimo metinėms, Z. Tallat-Kelpšaitė sujungia žmogaus ir DI kūrybines galias. Žmogaus sukurtą lietuvišką tekstą DI išvertė į anglų kalbą. Žinoma, prireikė redaktoriaus ir stilisto, bet juk ir prie žmogaus vertimų ranką prideda redaktoriai ir stilistai.



Į autorės iškeltą klausimą, ar DI išstums ir pakeis menininką, atsako knygos bendraautoriai.

Menininkė Irma Leščinskaitė: „Dirbtinis intelektas yra nepa- lenkiamas akimirksniu sukurti kūrinį nurodyta tema. Jis tai gali atlikti tobulai. Tačiau DI kūrinys nėra jausmų ir emocijų. Esu įsitikinusi, kad DI niekuomet negalės pakeisti žmogaus – menininko – kūrybos, jo originalių idėjų ir dvasios.“

DI: „Klausimas, ar žmogaus menininko kūryba, kuri grindžia- ma jausmais ir emocijomis, išliks pranašesnė už dirbtinį inte- lektą, yra gana sudėtingas ir gilus. Šiuo klausimu yra įvairių požiūrių ir nuomonių. Žmonių meninė kūryba ir kūrybinis procesas dažnai yra susiję su intuityviais sprendimais, emocijo- mis, gyvenimiškais patirtimis ir unikalia asmenine perspek- tyva. Žmogus gali išreikšti savo jausmus, idėjas ir išgyvenimus per meno formą, kurios yra giliai suvokiamos ir suprantamos kitų žmonių. Tai suteikia menininkui unikalų ir asmeninį ryšį su savo darbu, kurį sunku atkurti dirbtiniame intelektu.“

Tačiau reikia pripažinti, kad dirbtinio intelekto algoritmai nuolat tobulėja ir jau gali atlikti tam tikras kūrybines už- duotis. Jie gali generuoti paveikslus, muziką, poeziją, filmų siužetus. Nors šios kūrybinės išraiškos gali būti techniškai įspūdingos, daugeliui žmonių atrodo, kad joms trūksta au- tentiškumo, emocijų gausos ir gyvenimiškumo, ką sugeba perteikti žmogus menininkas.

Taigi, nors dirbtinio intelekto kūryba gali būti išradinga ir vertinga, daugelis teigia, kad žmogaus menininko kūryba iš- liks unikalė ir pranašesnė, nes ji gali atspindėti gyvenimo gilumą, žmogiškumą ir kultūrinį kontekstą. Žmonių sugebėjimas kurti meną yra sudėtingas ir daugialypis, o emocinis ir kultū- rinis aspektas suteikia kūrybai ypatingą vertę ir reikšmę.

Svarbu pažymėti, kad menas ir kūryba yra labai subjektyvūs dalykai, ir tai, ką vienas žmogus laiko meniniu šedevru arba pranašesniu, gali skirtis nuo kitų nuomonių. Kiekvienas menininkas ir dirbtinis intelektas turi savo unikalumą ir indėlį, kurį jie gali įnešti į meninę erdvę.“

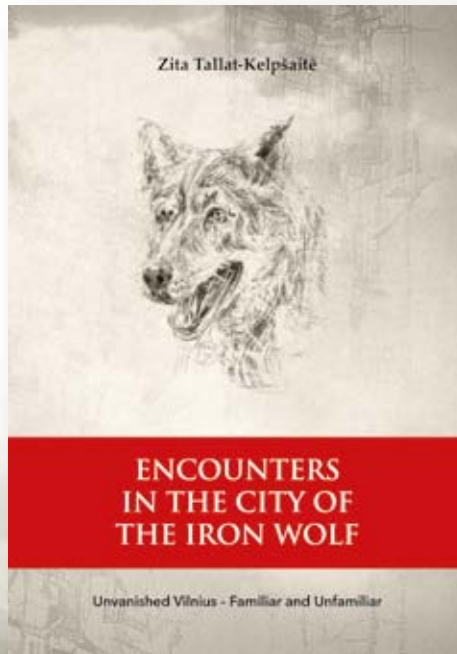
Knygoje „Susitikimai Geležinio Vilko mieste“ pri- statoma savotiška DI ir daili- ninkės I. Leščinskaitės „vizuali dvikova“ Vilniaus istorijos tema. Trapūs ir jautrūs menininkės I. Leš- činskaitės pieštuku nupiešti Vilniaus štrichai ir pagal knygos autorės tekstą jos nu- rodytu stiliumi bei atlikimo maniera sugeneruotos DI kom- piuterinės iliustracijos kviečia skaitytojus pamatyti Vilniaus istoriją knygų apie Vilnių autorių, literatūros personažų, šiuolaikinės menininkės ir DI žvilgsniu.

Knyga „Susitikimai Geležinio Vilko mieste“ šį rudenį bus pri- statoma Klaipėdos meno erdvėse ir tarptautinėje „transport logistic Southeast Asia“ bei „air cargo Southeast Asia“ paro- doje Singapūre.

JŪRA MEER SEA informacija



„Begegnungen in der Stadt des Eisernen Wolfs“ – ein Buch, das von menschlicher und künstlicher Intelligenz geschaffen wurde

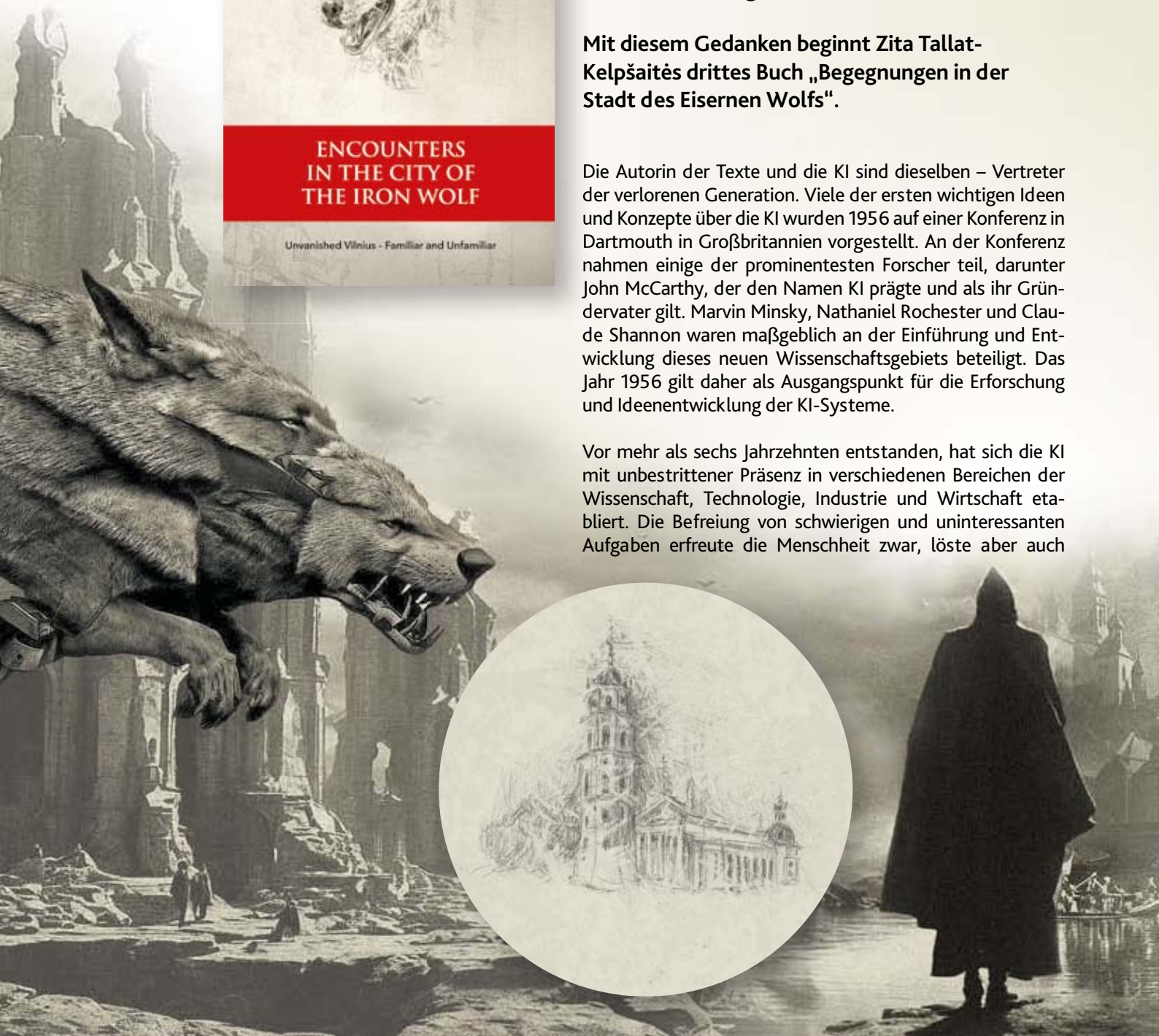


„Mich interessiert und begeistert vor allem die Einbeziehung von Künstlicher Intelligenz (KI) in die Kunst – die Beziehung zwischen dem Künstler und einer intelligenten Maschine, die mit unmenschlicher Geschwindigkeit alle Arten von Inhalten analysiert und generiert. Wird die KI den Künstler verdrängen und ersetzen?“

Mit diesem Gedanken beginnt Zita Tallat-Kelpšaitės drittes Buch „Begegnungen in der Stadt des Eisernen Wolfs“.

Die Autorin der Texte und die KI sind dieselben – Vertreter der verlorenen Generation. Viele der ersten wichtigen Ideen und Konzepte über die KI wurden 1956 auf einer Konferenz in Dartmouth in Großbritannien vorgestellt. An der Konferenz nahmen einige der prominentesten Forscher teil, darunter John McCarthy, der den Namen KI prägte und als ihr Gründervater gilt. Marvin Minsky, Nathaniel Rochester und Claude Shannon waren maßgeblich an der Einführung und Entwicklung dieses neuen Wissenschaftsgebiets beteiligt. Das Jahr 1956 gilt daher als Ausgangspunkt für die Erforschung und Ideenentwicklung der KI-Systeme.

Vor mehr als sechs Jahrzehnten entstanden, hat sich die KI mit unbestrittener Präsenz in verschiedenen Bereichen der Wissenschaft, Technologie, Industrie und Wirtschaft etabliert. Die Befreiung von schwierigen und uninteressanten Aufgaben erfreute die Menschheit zwar, löste aber auch



gleichzeitig Besorgnis aus, da die menschliche Fähigkeit, riesige Datenströme zu speichern, zu verarbeiten und schnell etwas zu erlernen, bei weitem nicht mit dem Tempo der KI Schritt halten konnte. Der Mensch hoffte euphorisch, dass er sich, befreit von uninteressanten Arbeitsroutinen, den höheren Idealen der Kunst und Kreativität widmen könnte.

Allerdings dringt die KI auch in diese Bereiche vor. Die Algorithmen entwickeln sich ständig weiter und sind bereits in der Lage, bestimmte kreative Aufgaben zu erfüllen.

In diesem Buch, einer Improvisation zu den Themen Leben, Geschichte und Literatur, das dem 700. Geburtstag von Wilna, der Hauptstadt Litauens, gewidmet ist, verbindet Z. Tallat-Kelpšaitė die schöpferischen Kräfte von Mensch und KI. Der von Menschen verfasste litauische Text wurde mit KI ins Englische übersetzt. Natürlich waren ein Lektor und ein Stilist erforderlich, aber Lektoren und Stilisten haben auch bei menschlichen Übersetzungen ihre Hand im Spiel. Die Mitautoren des Buches beantworten die vom Autor aufgeworfene Frage, ob die künstliche Intelligenz den Künstler verdrängen und ersetzen wird.

Künstlerin Irma Leščinskaitė: „Die KI ist unübertroffen in ihrer Fähigkeit, sofort ein Werk zu einem bestimmten Thema zu erschaffen. Sie kann das perfekt. Jedoch gibt es keine Gefühle und Emotionen

in einem KI-Werk. Ich bin überzeugt, dass KI niemals die schöpferische Kraft des Menschen – des Künstlers –, seine ursprünglichen Ideen und seinen Geist ersetzen kann.“

KI: „Die Frage, ob die auf Gefühlen und Gemütsbewegungen beruhende Arbeit des menschlichen Künstlers der künstlichen Intelligenz überlegen bleiben wird, ist ziemlich komplex und tiefgründig. Es gibt hierzu unterschiedliche Ansichten und Meinungen. Menschliches künstlerisches Schaffen und der schöpferische Prozess beinhalten oft intuitive Entscheidungen, Emotionen, Lebenserfahrungen und eine einzigartige persönliche Perspektive. Ein Mensch kann seine Gefühle, Ideen und Erfahrungen durch eine Kunstform zum Ausdruck bringen, die von anderen Menschen zutiefst wahrgenommen und verstanden wird. Dadurch erhält der Künstler eine einzigartige und persönliche Verbindung zu seinem Werk, die sich mit künstlicher Intelligenz nur schwer nachbilden lässt.

Es ist jedoch anzuerkennen, dass sich die KI-Algorithmen ständig weiterentwickeln und bereits in der Lage sind, bestimmte kreative Aufgaben zu erfüllen. Sie können Gemälde, Musik, Gedichte und Filmhandlungen erzeugen. Diese kreativen Ausdrucksformen mögen zwar technisch beeindruckend sein, doch fehlt ihnen nach Ansicht vieler Menschen die Authentizität, der Reichtum an Emotionen und die Lebenskraft, die ein menschlicher Künstler vermitteln kann.

Auch wenn KI-Kreationen erfinderisch und wertvoll sein können, behaupten viele, dass die Werke eines menschlichen Künstlers einzigartig und überlegen bleiben, weil sie die Tiefe, die Menschlichkeit und den kulturellen Kontext des Lebens widerspiegeln können. Die menschliche Fähigkeit, Kunst zu erschaffen, ist komplex und vielschichtig, und die emotionale und kulturelle Dimension verleiht ihr einen besonderen Wert und eine besondere Bedeutung.

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, dass Kunst und Kreativität höchst subjektiv sind und dass das, was eine Person als künstlerisches Meisterwerk oder als überragend bewertet, von anderen Meinungen abweichen kann. Jeder Künstler wie auch die künstliche Intelligenz können die eigene Einzigartigkeit und den eigenen Beitrag in den künstlerischen Raum einbringen.

Das Buch «Begegnungen in der Stadt des Eisernen Wolfes» stellt eine Art «visuelles Duell» zwischen der KI und der Künstlerin I. Leščinskaitė zum Thema „Geschichte von Wilna“ dar. Die fragilen und sensiblen Bleistiftskizzen, die die Künstlerin I. Leščinskaitė von Wilna gezeichnet hat und die KI-Computerillustrationen, die im Stil und in der Art der Ausführung auf der Grundlage des Textes der Buchautorin erzeugt wurden, laden den Leser ein, die Geschichte von Wilna aus dem Blickwinkel von Fachbuchautoren, literarischen Figuren, einer zeitgenössischen Künstlerin und der KI zu sehen.

Das Buch «Begegnungen in der Stadt des Eisernen Wolfes» wird diesen Herbst in Kunstausstellungen in Klaipėda sowie auf der internationalen Ausstellung Transport Logistic Southeast Asia und Air Cargo Southeast Asia in Singapur vorgestellt.

JŪRA MEER SEA Informationen

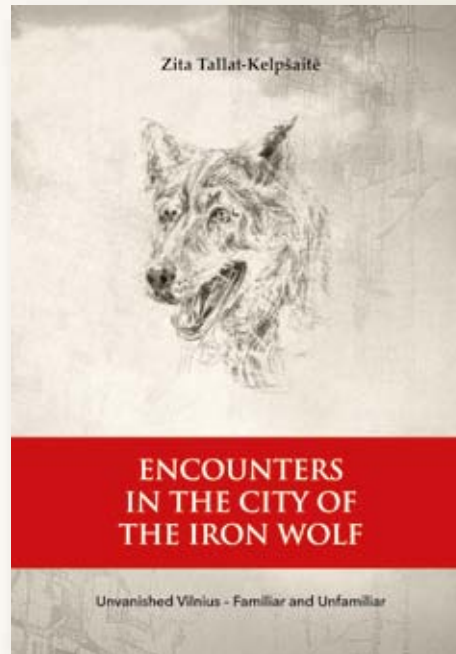


Encounters in the City of the Iron Wolf – a Book Created by Man and Artificial Intelligence

'I am particularly interested and excited by the involvement of artificial intelligence in art – the relationship between an intelligent machine that analyses and generates all kinds of content at inhuman speed and the artist. Will AI displace and replace the artist?'

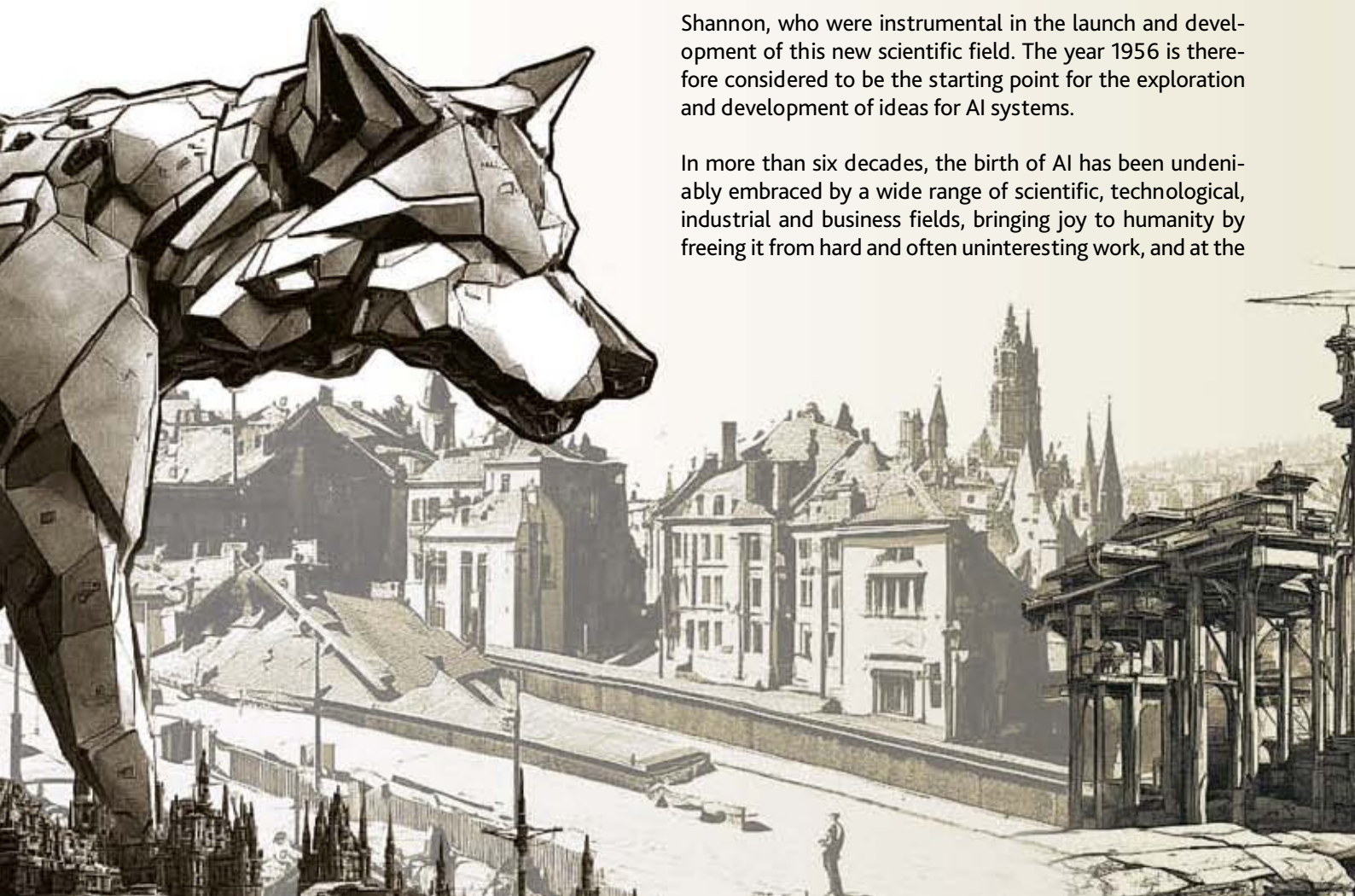
This thought opens Zita Tallat-Kelpšaitė's third book, *Encounters in the City of the Iron Wolf*.

The author of the text and artificial intelligence are representatives of the same Lost Generation. Many of the first important ideas and concepts about artificial intelligence were presented at a conference at Dartmouth in 1956. The conference was attended by some of the most prominent scientists, such as John McCarthy, who coined the name Artificial Intelligence and is now considered to be the father of AI, also Marvin Minsky, Nathaniel Rochester and Claude



Shannon, who were instrumental in the launch and development of this new scientific field. The year 1956 is therefore considered to be the starting point for the exploration and development of ideas for AI systems.

In more than six decades, the birth of AI has been undeniably embraced by a wide range of scientific, technological, industrial and business fields, bringing joy to humanity by freeing it from hard and often uninteresting work, and at the



same time causing anxiety as the human ability to store and process vast amounts of data and to learn rapidly began to fall far short of the pace of AI. Humans euphorically hoped that, freed from the routine of uninteresting work, they would be able to devote themselves to the higher ideals of art and creativity.

But artificial intelligence is moving into these spaces too. AI algorithms are constantly evolving and are already capable of performing certain creative tasks.

In her book – an improvisation on the themes of life, history and literature – dedicated to the 700th anniversary of the birth of Vilnius, the capital of Lithuania, Zita Tallat-Kelpšaitė combines the creative powers of humans and artificial intelligence. AI has translated a human-made Lithuanian text into English. Of course, it required an editor and a stylist too, but editors and stylists also have a hand in human translations.

The co-authors of the book also shared their opinion on the author's question, whether AI will replace the artist. The artist Irma Leščinskaitė said that 'Artificial Intelligence is invincible in instantly creating a piece of work on a given theme. It can do it perfectly. However, AI works contain no feelings and emotions. I am convinced that AI will never be able to replace the creativity of human artists, their original ideas and spirit.' Meanwhile, Artificial Intelligence said: 'The question of whether the work of a human artist, which is based on feelings and emotions, will remain superior to Artificial Intelligence is a complex and profound one. There are many different views and opinions.

Human artistic creation and the creative process often involve intuitive decisions, emotions, life experience and a unique personal perspective. People can express their feelings, ideas and experiences through a form of art, which is often deeply perceived and understood by others. This gives

the artist a unique and personal connection to his or her work that is difficult to recreate in artificial intelligence.

However, it must be acknowledged that AI algorithms are constantly evolving and are already capable of certain creative tasks. They can generate paintings, music, poetry and film plots. While these creative expressions may be technically impressive, many people feel that they lack the authenticity, the richness of emotion and the vividness of life that a human artist can convey.

Thus, while AI creations can be inventive and valuable, many argue that a human artist's work will remain unique and superior because it can reflect the depth, humanity and cultural context of life. The human capacity to create art is complex and multifaceted, and the emotional and cultural dimension gives it a special value and significance.

It should be noted that art and creativity are highly subjective, and what one person considers to be an artistic masterpiece or superior may differ from the opinions of others. Each artist and AI has its own uniqueness and contribution to make to the realm of art.'

The book *Encounters in the City of the Iron Wolf* introduces a kind of a 'visual duel' between artificial intelligence and the artist Irma Leščinskaitė on the subject of the history of Vilnius. The fragile and sensitive pencil sketches of Vilnius drawn by the artist Irma Leščinskaitė and the AI computer illustrations generated in the style and manner specified by the author, based on the text of the book, invite readers to see the history of Vilnius through the eyes of the authors of books on Vilnius, literary characters, a contemporary artist and Artificial Intelligence.

The book *Encounters in the City of Iron Wolf* will be introduced this autumn in art spaces of Klaipėda and at the international exhibitions transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia in Singapore. •

JŪRA MEER SEA information





PARKO GALERIJA

M.Valančiaus g. 6, Kaunas
facebook @parkogalerija
www.parkogalerija.lt

What to know about
expanding in
Southeast Asia
market? Join us in
Singapore!



Register for
FREE now!



November 1 - 3, 2023
Sands Expo & Convention Centre
Singapore

**tts transport
logistic**
SOUTHEAST ASIA

exhibition and conference

tts air cargo
SOUTHEAST ASIA

exhibition and conference

» www.transportlogisticsea.com | www.aircargosea.com



**Your Gateway
To Central Asia**

www.tlnika.com