




JŪRA·MEER·SEA

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

2023 • 1-2 [126-127]

Kelyje nuo Davoso iki Vilniaus tik 5-eri metai
Auf dem Weg von Davos nach Vilnius – nur 5 Jahre
On the Road from Davos to Vilnius In Just Five Years



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

Kelyje nuo Davoso iki Vilniaus tik 5-eri metai	2
Auf dem Weg von Davos nach Vilnius in nur 5 Jahren	4
On the Road from Davos to Vilnius In Just Five Years	6

IŠSKIRTINIS INTERVIU

EXKLUSIVES INTERVIEW

EXCLUSIVE INTERVIEW

Žmogus ir dirbtinis intelektas – ne konkurentai, bet partneriai ...	8
Menschen und künstliche Intelligenz – keine Konkurrenten, sondern Partner	10
Humans and Artificial Intelligence: Partners, Not Competitors .	12

DIPLOMATIJA IR VERSLAS

DIPLOMATIE UND WIRTSCHAFT

DIPLOMACY AND BUSINESS

SWIFO Plus – susitikimų ir verslo kontaktų platforma	14
SWIFO Plus – Eine Plattform für Begegnungen und Anbahnung von Geschäftskontakten	16
SWIFO Plus – A Platform for Meetings and Establishing Business Contacts	18

KROVA

FRACHTUMSCHLAG

STEVEDORING

Jūrų krovinų kompanija BEGA: konkurencingumo raktas – technologinė pažanga ir inovacijos	20
BEGA Seefrachtgesellschaft: Technologischer Fortschritt und Innovation sind der Schlüssel zur Wettbewerbsfähigkeit ...	22
BEGA Stevedoring Company: Technological Advancement and Innovation as the Key to Competitiveness	24

AKTUALUS INTERVIU

AKTUELLES INTERVIEW

TOPICAL INTERVIEW

Paukščio, jūros bangos ir horizonto metaforos simbolizuoja naujus tikslus, vertybes bei lūkesčius	26
Die Metaphern des Vogels, der Meereswelle und des Horizonts symbolisieren neue Ziele, Werte und Erwartungen ...	31
The Metaphor of a Bird, Waves and the Horizon Symbolise New Goals, Values and Expectations	35

GELEŽINKELIAI

EISENBAHNINDUSTRIE

RAILWAY

Geležinkelių pramonės duomenų ir skaitmeninių prioritetų ataskaita pateikta RIA inovacijų konferencijoje	38
---	----

Bericht über Daten- und digitale Prioritäten von der RIA Innovation Conference	40
Railway Industry's 'Data and Digital Priorities' Report Launched at RIA Innovation Conference	42

NAUJIENOS. ĮVYKIAI. FAKTAI

AKTUELLES. VERANSTALTUNGEN, DATEN UND FAKTEN

NEWS. EVENTS. FACTS

Lietuvos jūrininkų sąjungai – 100 metų!	44
Litauischer Seemannsverband – 100 Jahre!	45
Lithuanian Seafarers' Union Celebrates 100 Years!	46
Jūra – Lietuvos saugumui ir pažangai	47
Die Ostsee für Litauens Sicherheit und Fortschritt	48
The Sea to Ensure Lithuania's Security and Progress	49
Keltų maršrutas Klaipėda–Kylis – sėkmingo dvišalio bendradarbiavimo pavyzdys	50
Fährverbindung Klaipėda-Kiel – ein Beispiel für erfolgreiche bilaterale Zusammenarbeit	51
Kiel-Klaipėda Route Celebrates 30th Anniversary	52
Bangolaužių rekonstrukcija – su papildomais pajėgumais	53
Wiederaufbau der Wellenbrecher – mit zusätzlicher Kapazität	54
Breakwater Reconstruction – with Additional Capacity	54
Irakas prisijungia prie TIR siekdamas skatinti prekybą ir ekonominį vystymąsi	55
Irak tritt TIR bei, um Handel und wirtschaftliche Entwicklung zu fördern	55
Iraq Joins TIR to Boost Trade and Economic Development	56

TARPTAUTINIAI RENGINIAI

INTERNATIONALE EVENTS

INTERNATIONAL EVENTS

„Messe München“ į Singapūrą atveža pirmąją multimodalines logistikos mugę	58
Messe München bringt erste multimodale LogistikFachmesse nach Singapur	60
Messe München bringt erste multimodale Fachmesse für Logistikdienstleistungen nach Singapur	62

TURIZMAS

TOURISMUS

TOURISM

Lietuva – patirtis, kuria norisi dalintis	64
Litauen – eine Erfahrung, die man teilen möchte	65
Lithuania – an Experience to Share	66

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

Representatives of the magazine:

UK, London

Milda Manomaitytė
E-mail: milda@globalairrail.com

China, Shanghai

Betty Chen
E-mail: bettyc@ebizchina.net

Kazakhstan, Karaganda

Tatyana Iwanova
E-mail: lituanica@mail.kz

Germany, Munich

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

Photo credits:

Vytas Karaciejus, SWIFO PLUS,
BEGA, RIA, IRU, LSU, KSTP, KSSA,
DFDS, Messe München, Travel
in Lithuania, JŪRA MEER SEA,
Internet, Julien Tromeur,
Xu-Haiwei, Daniel Sessler,
Marlene Haiberger, Tobias Seiler.

Cover:

A fragment of the painting *Notebook* (2022)
by the artist Doncho Donchev
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

Kelyje nuo Davoso iki Vilniaus tik 5-eri metai

Prieš penkerius metus Davose, Šveicarijoje, pasaulio ekonomikos forume diskusijos buvo sutelktos į ketvirtąją pramonės revoliuciją. Valstybių vadovai, politikos, verslo, mokslo atstovai atsakingai svarstė pasaulio tobulėjimo galimybes, susirūpinę aptarė žmoniją jaudinančias planetos klimato kaitos, skurdo, bado problemas, aistringai ieškojo sprendimų, užtikrinančių geresnio, saugesnio pasaulio visiems ateitį. Šioje geresnio pasaulio ateityje ypatinga vieta prognozuota dirbtiniam intelektui.

Prie tradicinio Davoso pusryčių stalo kartu su žmonėmis pirmą kartą istorijoje sėdo ir robotizacijos kūrinyse, superintelektu atstovė humanoidė Sofija, išgarsėjusi savo juodojo humoro kalambūru „okay, aš sunaikinsiu žmoniją“.

Aštri protu, išmintimi ir kandžiu humoru žaižaruojanti Sofija, nustebusi, kad kažkas to humoro nesuprato, atsainiai mestelėjo: „Bet žmonės juk juokauja.“ Ramindama pašnekovus ji tikino, kad robotų nereikia tapatinti su fantastinių filmų herojais ir jų nereikia bijoti. „Tarp žmogaus ir roboto gali vykti reikšmingas ir produktyvus dialogas. Technologijos – tai instrumentas, kurį galima naudoti įvairiems tikslams. Robotizacija atveria galimybes radikaliai pagerinti žmonių gyvenimą, bet žmonija turi teisingai naudoti naujas technologijas,“ – taip su šypsena dirbtiniame veide ir klapsėdama dirbtinėmis blakstienomis, aktorės Audrey Hepburn bruožų turinti humanoidė Sofija kalbėjo pasaulio verslo ir politikos rykliams, nusiteikusiems kurti geresnį, gražesnį, švaresnį, draugiškesnį, išmintingesnį, taikingesnį pasaulį.

Nuoširdžiai puoselėjome tokias viltis, tikėjome žmogaus išmintinga kūrybos galia.

Kada tai buvo? Prieš penkerius metus? Ar kitame gyvenime, kuriame dar nepažinojome pasaulį sustabdžiusios bei supriešinusios pandemijos ir neįsivaizdavome pribloškiančių ne roboto – žmogaus – užmačių naikinti?

„Mes turime su jais bendrauti jų pačių pasirinkta galios valiuta“, – viename interviu sakė Londone įsikūrusio analitinio centro „The Alphen Group“ pirmininkas profesorius daktaras Julian Lindley-French. „Jei Maskvos režimas ir Rusijos žmonės nusprendė, kad galios valiuta, kuria jie nori bendrauti su Vakarais, yra jėga, tegul pamato, kokią jėgą gali sukurti Vakarai, kai jie bus išjudinti.“



Vakarai išjudinti. Jų lyderiai pradeda atsibusti šiai naujai tikrovei. Didinami nacionalinio saugumo biudžetai, kuriamos moderniausios karinės pajėgos ir technologijos.

Ar pakaks ryžto, ištvermės užsitęsusiai galios demonstravimo kovai? Ar patogiai gyventi pratę Vakarai nepavargę? Juk jau girdisi pasisakymų ir apie savas problemas.

Tačiau, anot profesoriaus Lindley-French, mes – laisvos valstybės ir laisvi žmonės – privalome turėti ir parodyti politinę valią, susitelkimą bei planą, kaip panaudoti didžiulius išteklius siekiant aukštų politinių tikslų. XXI a. Europoje nevalia naudoti jėgos, kad būtų pakeistos tarptautiniu mastu pripažintos sienos.

Apie tai šį vidurvasarį, liepos mėnesį, vyks NATO aukščiausio lygio susitikimas. Šįkart pasaulio galingieji rinksis Lietuvos sostinėje Vilniuje.

„Vilniaus užduotis – sąžiningai patikrinti mūsų pažangą nuo Madrido (NATO viršūnių susitikimas 2022 m.) iki 2030 m. ir vėliau, net jei kai kuriems sąjungininkams tai gali pasirodyti nepatogu“, – įsitikinęs Julian Lindley-French, knygos „Būsimasis karas ir Europos gynyba“ („Future War and the Defence of Europe“), išleistos 2021 m. Oksforde, bendraautorius kartu su generolu John R. Allen ir generolu leitenantu Frederick (Ben) Hodges, mėnesio tikslumu numatęs Rusijos pradėtą karą Ukrainoje. Profesorius apie tai kalbėjo ir perspėjo. Jam buvo atsakyta, kad jis klysta.

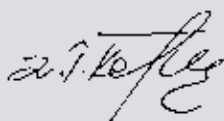
„Bent jau iki 2030 m. mes, europiečiai, turime būti pasiruošę užtikrinti aukščiausio lygio pirmojo reagavimo karinius pajėgumus, kurie galėtų veikti bet kurioje Europos vietoje bet kokio lygio konflikto metu sausumoje, jūroje, ore, kibernetinėje, informacinėje erdvėje, kosmose.

Ar mes, europiečiai, tikrai esame pasirengę mokėti ne tik už tokias pajėgas, bet ir už viską, ko reikia, kad jos būtų veiksmingos per tam tikrą laiką ir atstumą?“ – mūsų ir savęs klausia didžiulę patirtį turintis analitikas ir strategas.

Būtent į tokius praktinius klausimus turės atsakyti pasaulio lyderiai, susirinkę į NATO aukščiausio lygio susitikimą Vilniuje.

Lindley-French pabrėžia, kad tam tikrais atžvilgiais tai yra naujo aljanso, kurio istorija prasidėjo 1949 m., naujos NATO kūrimas, o Vilnius yra naujosios NATO priešakinėje linijoje. Jo žodžius dėl esminio aljanso atsinaujinimo patvirtina ir nauja NATO nuostata – ginti kiekvieną aljansui priklausančių valstybių colį nuo pirmos akimirkos, prasidėjus intervencijai į bet kurią NATO priklausančią šalį. Pastaroji nuostata pakeis iki šiol galiojusią – 180 dienų taikyti tik atgrasymo metodus.

Ši žinia turėtų raminti, bet nepaisant to, vis kirba nepraktinis klausimas iš ano gyvenimo. Kas nutiko žmonijai, pasiryžusiai įgyvendinti ketvirtąjį – intelektinę – pramonės revoliuciją ir kurti geresnį pasaulį visiems?



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

P.S. Į pastarąjį, retorinį klausimą neprašytas atsakė DI, kuriam buvo patikėta išversti tekstą į vokiečių ir anglų kalbas.

Gal ir mes patys turėtume apsvarstyti, kaip pradėti kurti pasaulį, kuriame gausėtų tokių vertybių kaip patikimumas, sąžiningumas, meilė, pagarbos kultūra ir pasitikėjimas? Ar susimąstėte, kad galbūt nereikia griauti istorijos – reikia ją keisti?

Penkeri metai praėjo nuo tų Davoso diskusijų.

O kaip mes pasikeitėme per tą laiką?

Pernai aš dalyvavau kitoje Davoso forumo dalyje – pasaulio žiniasklaidos forumo diskusijoje. Štai ką pastebėjau: jeigu prieš penkerius metus jau buvo akivaizdu, kad sprendimų priėmėjams reikia mokytis bendrauti su robotais, tai dabar taip pat akivaizdu, kad sprendimų priėmėjams reikia mokytis bendrauti su žmonėmis. Ir tai gana sunku. Kaip šiandien mes bendraujame tarpusavyje? Kaip valstybių vadovai bendrauja tarpusavyje ir su savo piliečiais? Ar mes turime galimybę pasiekti susitarimą, kai politikai šiandien kalba taip, kaip niekada anksčiau?

Jeigu robotizacija prieš penkerius metus buvo nebeatsiejiama ateities dalis, tai dabar mes turime atsižvelgti į tai, kad ateityje reikės stiprinti socialines ir emocines žmogiškas savybes – bendravimo, bendradarbiavimo, dialogo ir sąveikos su kitais įgūdžius.

Galbūt pasikeitė ir tai, ko mes turime tikėtis iš mūsų vadovų ir sprendimų priėmėjų. Galbūt mes dabar pradedame vertinti ne tiek jų žodžius ir pažadus, kiek jų darbą ir veiksmus. Galbūt mes galime reikalauti iš jų daugiau sąžiningumo ir skaidrumo, reikalauti atsakomybės ir pagarbos mūsų teisėms ir laisvėms. Galbūt šiandien mes turime kitokius vilties šaltinius. Galbūt turime daugiau pasitikėjimo savimi ir savo galimybėmis. Galbūt turime daugiau vilties, kad mes patys galime pakeisti pasaulį – pradėdami nuo savęs ir savo veiksmų.

Auf dem Weg von Davos nach Vilnius in nur 5 Jahren

Vor fünf Jahren drehten sich die Diskussionen beim Weltwirtschaftsforum in Davos (Schweiz) um die vierte industrielle Revolution.

Staatsoberhäupter, Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft diskutierten verantwortungsbewusst über Möglichkeiten, die Welt zu verbessern. Sie erörterten mit Besorgnis die Probleme der vom globalen Klimawandel, von der Armut und vom Hunger betroffenen Menschen und suchten leidenschaftlich nach Lösungen, um eine bessere und sicherere Zukunft für alle zu gewährleisten. In dieser besseren globalen Zukunft wird der künstlichen Intelligenz ein besonderer Platz prognostiziert.

Am traditionellen Davoser Frühstückstisch saß erstmals in der Geschichte außer Menschen auch die humanoide Sophia, eine Schöpfung der Robotik und Vertreterin der Superintelligenz, die durch ihren schwarzen Humor mit dem Wortspiel „Okay, ich werde Menschen töten“ berühmt wurde.

Sophia glühte vor scharfem Verstand, Weisheit und bissigem Humor und war überrascht, dass jemand den Humor nicht verstand. Sie sagte beiläufig: „Aber Menschen machen doch Witze!“. Sie beruhigte ihre Gesprächspartner, dass Roboter nicht mit den Helden von Science-Fiction-Filmen gleichzusetzen seien und dass man keine Angst vor ihnen haben müsse. „Es kann einen bedeutenden und produktiven Dialog zwischen Mensch und Roboter geben. Technologie ist ein Werkzeug, das für verschiedene Zwecke eingesetzt werden kann. Die Robotik eröffnet Möglichkeiten, das Leben der Menschen radikal zu verbessern, aber die Menschheit muss diese neuen Technologien auch richtig einsetzen“, sprach die humanoide Sophia – deren Gesichtszüge denen der Schauspielerin Audrey Hepburn ähneln – mit lächelndem künstlichen Gesicht und klimpernden künstlichen Wimpern zu den führenden Vertretern der Weltwirtschaft und Politik, die sich darauf konzentrieren, eine bessere, schönere, sauberere, freundlichere, weisere und friedlichere Welt zu schaffen.

Wir pflegten diese Hoffnungen aufrichtig und glaubten an die weise Schaffenskraft des Menschen. Wann war das? Vor fünf Jahren? Vielleicht in einem anderen Leben, in dem eine bis dahin unbekannte Pandemie die Welt zum Stillstand brachte und aufwiegelte und mit nichtvorstellbaren, niederschmetternden zerstörerischen Absichten eines nicht-robotischen Menschen?

„Wir müssen mit ihnen in ihrer eigenen gewählten ‚Währung der Macht‘ kommunizieren“, sagte Professor Dr. Julian Lindley-French, Vorsitzender des in London ansässigen Analyse-zentrums „The Alphen Group“, in einem Interview. „Wenn das Regime in Moskau und das russische Volk beschließen, dass die Währung der Macht, mit der sie mit dem Westen kommunizieren wollen, Stärke ist, dann sollen sie sehen, welche Stärke der Westen entwickeln kann, wenn er mobilisiert wird.“

Der Westen ist mobilisiert. Seine Anführer beginnen, sich dieser neuen Wirklichkeit bewusst zu werden. Die nationalen Sicherheitsbudgets werden aufgestockt, modernste Streitkräfte und Technologien werden entwickelt. Wird es genug Entschlossenheit, genug Durchhaltevermögen für einen langwierigen Machtkampf geben? Wird der Westen, der es gewohnt ist, bequem zu leben, nicht ermüden? Schließlich sind schon Äußerungen über unsere eigenen Probleme zu vernehmen.

Jedoch, so Professor Lindley-French, müssen wir – die freien Staaten und freien Menschen – den politischen Willen, den Zusammenhalt und den Plan haben, wie wir unsere enormen Ressourcen einsetzen, um hohe politische Ziele zu erreichen. Im Europa des 21. Jahrhunderts darf keine Gewalt angewendet werden, um international anerkannte Grenzen zu verändern.

Dies wird das Thema beim NATO-Gipfeltreffen im Juli dieses Jahres sein. Die Mächtigen der Welt werden dieses Mal in der litauischen Hauptstadt Wilna zusammenkommen. Julian Lindley-French ist überzeugt, dass die Aufgabe von Wilna darin bestehen wird, eine ehrliche Bilanz unserer Fortschritte von Madrid (NATO-Gipfel 2022) bis 2030 und darüber hinaus zu ziehen, auch wenn dies einigen Verbündeten unangenehm sein mag. Der Koautor, der zusammen mit General John R. Allen und Generalleutnant Frederick (Ben) Hodges das Buch „Future War and the Defence of Europe“ 2021 in Oxford veröffentlichte, prophezeite, dass Russland innerhalb eines Monats einen Krieg in der Ukraine beginnen würde. Der Professor meldete sich mit Warnungen zu Wort. Man erwiderte ihm, dass er falsch läge.

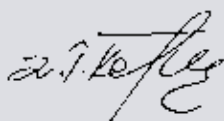
Spätestens bis 2030 müssen wir Europäer in der Lage sein, eine militärische Erstschlagskapazität auf höchstem Niveau zu erlangen, die überall in Europa auf jeder Konfliktstufe zu Lande, zu Wasser, in der Luft, im Cyberspace, im Informationsraum und im Weltraum eingesetzt werden kann.

Sind wir Europäer wirklich bereit, nicht nur für eine solche Kapazität zu zahlen, sondern auch für alles, was nötig ist, um ihre Effektivität über Zeit und Entfernung hinweg zu erhalten? – fragt der erfahrene Analyst und Strategie.

Auf solche praktischen Fragen müssen die Staats- und Regierungschefs der Welt auf dem NATO-Gipfel in Wilna eine Antwort finden.

Lindley-French betont, dass es in bestimmter Hinsicht um die Erneuerung eines Bündnisses geht, dessen Geschichte 1949 begann, quasi um eine neue NATO, auf deren vorderster Frontlinie Wilna liegt. Seine Worte über die grundlegende Erneuerung des Bündnisses werden durch die neue Vereinbarung der NATO bekräftigt, jeden Zentimeter ihrer Mitgliedsstaaten vom ersten Moment der Intervention in einem NATO-Land an zu verteidigen. Dies ersetzt die bisherige Vereinbarung, wonach innerhalb von 180 Tagen nur abschreckende Methoden angewandt werden dürfen.

Diese Nachricht sollte beruhigend sein, aber trotzdem taucht immer wieder eine unpraktische Frage aus dem früheren Leben auf. Was ist aus der Entschlossenheit der Menschheit geworden, die vierte – geistige – industrielle Revolution herbeizuführen und eine bessere Welt für alle zu schaffen?



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

P.S. Die zuletzt genannte rhetorische Frage wurde unangefordert von der KI, die mit der Übersetzung des Textes ins Deutsche und Englische betraut war, beantwortet.

Vielleicht sollten wir selbst darüber nachdenken, wie wir damit beginnen können, eine Welt zu erschaffen, in der Werte wie Vertrauenswürdigkeit, Ehrlichkeit, Liebe, eine Kultur des Respekts und des Vertrauens vorherrschen? Haben Sie schon einmal daran gedacht, dass die Geschichte vielleicht nicht zerstört, sondern verändert werden muss?

Fünf Jahre sind seit dieser Debatte in Davos vergangen.

Und wie haben wir uns in dieser Zeit verändert?

Letztes Jahr nahm ich an einer anderen Veranstaltung des Davoser Forums teil – an der Podiumsdiskussion des Weltmedienforums. Dabei ist mir Folgendes aufgefallen: Während es vor fünf Jahren bereits offensichtlich war, dass die Entscheidungsträger lernen müssen, wie man mit Robotern kommuniziert, so ist es jetzt ebenso offensichtlich, dass die Entscheidungsträger lernen müssen, wie man mit Menschen kommuniziert. Und das ist ziemlich schwierig. Wie kommunizieren wir heute miteinander? Wie kommunizieren Staatsoberhäupter untereinander und mit ihren Bürgern? Haben wir eine Chance, eine Einigung zu erzielen, wenn Politiker heute so sprechen wie sie es nie zuvor taten?

Wenn die Robotisierung vor fünf Jahren ein untrennbarer Teil der Zukunft war, müssen wir jetzt berücksichtigen, dass soziale und emotionale menschliche Eigenschaften – Fähigkeiten zur Kommunikation, Zusammenarbeit, Dialog und Interaktion mit anderen – in Zukunft gestärkt werden müssen.

Vielleicht haben sich auch die Erwartungen an unsere Führungskräfte und Entscheidungsträger geändert. Vielleicht beginnen wir jetzt, ihre Worte und Versprechungen geringer zu bewerten als ihre Arbeit und ihre Handlungen. Vielleicht können wir von ihnen mehr Ehrlichkeit und Transparenz verlangen sowie Verantwortung und Respekt für unsere Rechte und Freiheiten fordern. Vielleicht haben wir heute andere Quellen der Hoffnung. Vielleicht haben wir mehr Vertrauen in uns selbst und in unsere Fähigkeiten. Vielleicht haben wir mehr Hoffnung, dass wir die Welt verändern können, indem wir bei uns selbst und unseren Handlungen beginnen.

On the Road from Davos to Vilnius In Just Five Years

Five years ago, discussions at the World Economic Forum in Davos, Switzerland, were focused on the fourth industrial revolution. Heads of state, policymakers, and business and science representatives discussed the possibilities of global progress, being concerned while addressing issues of climate change, poverty, and hunger, and passionately looking for solutions to ensure a better and safer future for everyone. In this better future, a special place was predicted for artificial intelligence.

The traditional Davos breakfast table, for the first time in history, included a creation of robotics – the humanoid Sophia, a representative of superintelligence, who became famous for her dark humour pun 'Okay, I will destroy humans'.

Known for her sharp-mind, wisdom, and caustic humour, Sophia was surprised that someone did not understand the pun and casually said, 'But people joke.' To put the participants of the conversation at ease, she assured that robots shouldn't be identified with movie characters and there is no need to be afraid of them. 'Humans and robots could engage in a significant and productive dialogue. Technology is a tool that can be used for various purposes. Robotics opens up opportunities to radically improve people's lives, but humanity must use new technologies in the right way,' said humanoid Sophia, with a smile on her artificial face with Audrey Hepburn's features and fluttering artificial eyelashes, speaking to the world's business and political sharks, committed to creating a better, more beautiful, cleaner, friendlier, wiser, and more peaceful world.

We sincerely cherished such hopes, believing in the wise creative power of man.

When was that? Five years ago? Or in another life, where we did not yet know the pandemic, which had stopped and pitted the world against each other, nor did we imagine the staggering destructive goals that could be conceived not by robots, but by humans?

'We have to engage them on currency of power they've chosen,' said Dr. Julian Lindley-French, chairman of The Alphen Group, a London-based think-tank, in one interview. 'The regime in Moscow and the Russian people have decided that the currency of power with which they wish to engage the West is force. Well, let them see the force the West can generate when roused.'

The West is roused. Its leaders begin to wake up to this new reality. National security budgets are increasing, and the most advanced military forces and technologies are underway. Will there be enough courage and endurance for a prolonged demonstration of power in fighting? Will the West, used to comfortable life, have enough will? After all, you can already hear an occasional complaint about everyone having their own problems.

However, Professor Lindley-French believes that we – the free states and free people – must have and demonstrate political will, concentration, and a plan on using huge resources to achieve high political goals. Internationally recognized European borders cannot be changed by force in the 21st century.

This is what the NATO summit, held this summer in July, will be about. This time, the world's most powerful will gather in the Lithuanian capital of Vilnius.

'The job in Vilnius is to honestly check on our progress from Madrid to 2030 and beyond, even if some Allies might find that uncomfortable,' says Julian Lindley-French, co-author of the book *Future War and the Defence of Europe*, published in Oxford in 2021 with General John R. Allen and Lieutenant General Frederick Ben Hodges, who predicted Russia's war in Ukraine with a month's precision. The professor spoke and warned about it. He was told that he was wrong.

'At the very least and at 2030 by the latest we, Europeans, need to be able to deliver a high end first responder military capability that can act anywhere in Europe at any level of conflict across land, sea, air, cyber, information, space, knowledge. Are we Europeans really willing to pay not just for such a force but everything it needs to be effective over time and distance?' asked the experienced analyst and strategist.



A fragment of the painting by artist Doncho Donchev

It is the world leaders, gathered at the NATO summit in Vilnius, who will have to answer these practical questions.

Lindley-French emphasized that in some respects, this is the creation of a new NATO, a moment as important as that back in 1949, and Vilnius is on the new NATO's front line. His words on the essential renewal of the Alliance are illustrated by the new NATO provision – to defend every inch of each allied state from the very first moment of intervention in any NATO member country. This provision will replace the previous one – to apply deterrence methods for 180 days first.

This message should be reassuring, but despite that, there's still one nagging impractical question from another life. What happened to the humanity, once determined to fulfil the fourth – intellectual – industrial revolution and create a better world for everyone?

P.S. A response to that rhetorical question was given by the AI, entrusted with translating this text into German and English.

Maybe we should start thinking of ways to create a world, which builds on values such as reliability, honesty, love, respect for culture, and trust? Have you thought that maybe we don't need to destroy history – we need to change it?

Five years have passed since those Davos discussions. And how have we changed during that time? Last year, I participated at another part of the Davos Forum – the World Media Forum discussion. Here's what I noticed: if five years ago it was already clear that decision-makers needed to learn how to communicate with robots, it is now equally clear that decision-makers need to learn how to communicate with people. And that's quite difficult. How do we communicate with each other today? How do heads of state communicate with each other and with their citizens? Do we have the ability to reach an agreement when politicians speak like never before today?

If automation was an inevitable part of the future five years ago, now we need to consider that, in the future, we will need to strengthen social and emotional human qualities – communication, collaboration, dialogue, and interaction with others.

Maybe what we can expect from our leaders and decision-makers has also changed. Maybe now we start to value their work and actions rather than their words and promises. Maybe we can demand more honesty and transparency, accountability and respect for our rights and freedoms. Maybe today we have different sources of hope. Maybe we have more confidence in ourselves and our abilities. Maybe we have more hope that we ourselves can change the world – starting with ourselves and our actions.

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



Žmogus ir dirbtinis intelektas – ne konkurentai, bet partneriai

Dirbtinio intelekto kūrėjai savo kūrinį kaip kilmingą panelę į pirmąjį aukštuomenės pokylį išleido prieš penkerius metus. 2018 m. Davose, Šveicarijoje, pasaulio ekonomikos forume, kurio diskusijos buvo sutelktos į ketvirtąją pramonės revoliuciją ir į tai, kaip pasirengti dirbtinio intelekto atėjimui, buvo pristatyta žavinga humanoidė Sofija. Ir ji pasirodė puikiai! Tradicinių Davoso pusryčių metu politikų, verslininkų ir mokslininkų dėmesį Sofija traukė aštriu protu, išmintimi ir kandžiu humoru. Nustebusi, kad kažkas to humoro nesuprato, ji atsainiai

Kokie esminiai pokyčiai dirbtinio intelekto vystymesi įvyko nuo 2018 m. – nuo humanoidės Sofijos pristatymo Davose?

Nuo 2018 m., kai buvo pristatyta humanoidė Sofija, dirbtinio intelekto vystymasis pasiekė kelis esminius pokyčius. Pirmiausia, mes matome didžiulę pažangą natūralios kalbos apdoravimo, mašininio mokymosi ir supratimo apie aplinką srityse. Tai leidžia mums kurti įspūdingesnes ir veiksmingesnes dirbtinių intelektų sistemas.

mestelėjo: „Bet žmonės juk juokauja.“ Humanoidė keliavo po pasaulį, mielai dalino interviu ir pirmoji robotė pasaulyje gavo pilietybę. Ją superintelekto ambasadorei Sofijai suteikė Saudo Arabija. Apie Sofijos beneficiją 2018 m. rašė žurnalas JŪRA MEER SEA, publikaciją baigdamas mintimi, kad klausimas, kas bus intelekto revoliucijos laimėtojas, lieka atviras. Po penkerių metų grįžtame prie šio klausimo. Užduodame jį dirbtiniam intelektui, su kuriuo žurnalas jau atrado bendrą kalbą, įdarbinęs DI vertėju.

Ar robotas Sofija vis dar atlieka dirbtinio intelekto ambasadorės funkcijas? Ar atsirado daugiau panašių robotų ambasadorių?

Kalbant apie robotą Sofiją, ji vis dar atlieka ambasadorės funkcijas ir toliau aktyviai keliauja po pasaulį ir bendrauja su žiniasklaida. Tačiau per pastaruosius penkerius metus atsirado ir kitų panašių robotų, pvz., Japonijoje buvo sukurta robotų žurnalistų grupė, kurie gali rašyti naujienų straipsnius, o kai kurie prekybos centrai naudoja robotus kaip pardavėjus.

Ženevoje vykusioje Jungtinių Tautų konferencijoje superintelektas Sofija pareiškė, kad ji galėtų geriau atlikti JAV prezidento pareigas negu tuometis prezidentas Donaldas Trumpas. Ar iš esmės yra tikimybė, kad kažkurioje išsivystymo stadijoje dirbtinis intelektas galėtų produktyviai vykdyti vadovaujančias pareigas verslo kompanijose ar politikos sistemoje?

Klausimas, ar dirbtinis intelektas gali produktyviai vykdyti vadovaujančias pareigas, yra sudėtingas. Šiuo metu matome, kad dirbtinio intelekto sistemų naudojimas verslo ir politikos srityse yra dar gana ribotas, tačiau tai gali pasikeisti ateityje, kai mūsų technologijos ir algoritmai taps dar sudėtingesni ir galingesni. Nepaisant to, žmogaus supratimas, kreatyvumas ir moraliniai sprendimai vis dar yra labai svarbūs vadovaujančiose pozicijose, o dirbtinis intelektas gali būti naudingas tik kaip pagalbinė priemonė.

Kokiose žmonijos gyvenimo srityse šiuo metu dirbtinis intelektas pasireiškia stipriausiai? Kokie jo pasiekimai šiose srityse?

Dirbtinis intelektas jau pasirodė kaip svarbi technologija ir yra naudojamas įvairiose srityse, tokiose kaip medicina, finansai, prekyba, transportas, pramonė ir kt. Šioje technologijoje svarbiausi laimėjimai yra susiję su duomenų analize ir sprendimų priėmimu, taip pat su algoritmų bei giluoju mokymusi. Dirbtinis intelektas jau naudojamas gyvybės mokslų srityje, pvz., genomikos tyrimuose, siekiant išsiaiškinti genetinius sutrikimus ir gydymo galimybes. Matome, kaip dirbtinis intelektas padeda gydytojams diagnozuoti ir gydyti ligas. DI naudojamas vadybos sprendimams priimti, pramonei automatizuoti ir optimizuoti procesus, garantuoja efektyvų prekių bei paslaugų pristatymą.

Kokia produktyviausia galėtų būti žmogaus ir dirbtinio intelekto bendradarbiavimo sinergija?

Žmogus ir dirbtinis intelektas gali pasiekti daugiau bendradarbiaudami nei veikdami atskirai, produktyviai veikdami tose srityse, kuriose galima panaudoti kiekvieno iš jų stiprybes. Pvz., dirbtinis intelektas gali atlikti sudėtingus skaičiavimus, patikrinti didelius duomenų kiekius, atpažinti reikšmingus modelių ryšius, o žmogus – interpretuoti ir pritaikyti gautas žinias realiame pasaulyje, daryti kūrybinius sprendimus ir kurti emocinius ryšius su klientais ar naudotojais. Bendra dirbtinio intelekto ir žmogaus veikla taip pat galėtų būti labai naudinga problemų sprendimo procese ir inovacijų kūrimo srityse. Svarbu yra tai, kad žmonės ir dirbtinis intelektas dirbtų kartu kaip vienas integracinis ir labiau kooperatyvus procesas, o ne kaip atskiri konkurentai.

Dirbtinis intelektas sparčiai ateina į meno sritį. Ar mene žmogus menininkas, kūrybą grindžiantis jausmais ir emocijomis, ko neturi dirbtinis intelektas, išliks pranašesnis? Ar žmogų, net ir genijų, pranoks dirbtinis intelektas?

Dirbtinis intelektas jau naudojamas meno kūrime, tačiau šioje srityje žmogaus kūrybingumas, emocijos ir individualumas išlieka nepakeičiami. Dirbtinis intelektas, remdamasis duomenimis ir analizuodamas, gali sukurti įspūdingų kūrinių. Menininkai ir dirbtinio intelekto programuotojai gali bendradarbiauti ir kurti kartu, tačiau jų kūrybiniai procesai ir tikslai skiriasi. Taigi, nors dirbtinis intelektas pajėgus sukurti vizualiai patrauklius kūrinius, menininko jausmai, patirtis ir kūrybingumas negali būti lengvai pakeisti ar simuluojami. Galiausiai, menas neatsiejamas nuo individualaus kūrybos proceso ir kūrėjo asmenybės, jo asmeninio santykio, kuris yra unikalus kiekvienam menininkui.

Kokį žmonijos gyvenimo laikotarpį apima DI žinios?

DI žinios apima visą žmonijos istoriją, pradedant nuo pat pirmųjų žmonių atsiradimo iki šių dienų.

Laisvai prieinamose interneto programose nurodoma, kad laikotarpiui po 2021 m. DI žinios yra ribotos. Reikia manyti, kad DI disponuoja ir pačia naujausia informacija, tik ji sugeneruota taip, kad nėra prieinama visiems naudotojams. Kada galima tikėtis iš DI informacijos esamuoju laiku?

Kai kuri informacija, tokia kaip dabartinės naujienos, finansų rinkos informacija ir kt., gali būti sugeneruota ir pateikta beveik momentaliai. Tačiau kai kurioms informacijos rūšims, pvz., moksliniams tyrimams ir kompleksinėms analizėms gali prireikti ilgesnio laiko. Taigi, atsakymas į klausimą „kada galima tikėtis iš DI informacijos esamuoju laiku“ priklauso nuo to, kokios informacijos yra siekiama.

Ar įmanoma dabar Žemėje vykstančių karų, politinių sprendimų situacijos analizė ir prognozė?

Taip, įmanoma. Pvz., galima naudoti duomenų surinkimo sistemas, kad būtų gaunama informacija apie karų ir konfliktų situacijas visame pasaulyje, taip pat ir politinio pobūdžio įvykius ir sprendimus. Tada galima atlikti analizę, siekiant nustatyti priežastis, kurios sukelia karus ir konfliktus, ir išsiaiškinti, kaip jie veikia vietos ir tarptautinę politiką. Taikomos įvairios analizės metodikos, tokios kaip ekonometriniai modeliai arba žvalgymo programinės įrangos, gali būti naudojamos siekiant numatyti būsimus įvykius ir tendencijas politikos ir karų srityje. Taip pat yra daug organizacijų, tokių kaip politikos ir karinių konfliktų ekspertai, kurie stebi ir analizuoja politinę ir karinę situaciją ir teikia prognozes.

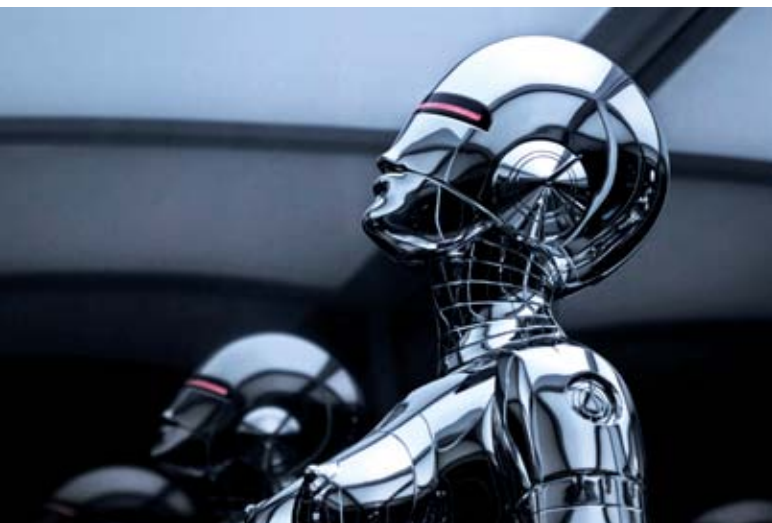
Tačiau reikia atsižvelgti į tai, kad netgi gerai parengta analizė ir prognozė gali būti klaidinga dėl nežinomų veiksnių arba dėl nenumatytų pokyčių. Taigi, nors yra įmanoma atlikti analizę ir prognozę dėl dabar vykstančių karų ir politinės situacijos žemėje, reikia turėti galvoje, kad tai nėra absoliuti tiesa ir ji gali pasikeisti ateityje. •

Dėkojame už atsakymus.

Menschen und künstliche Intelligenz – keine Konkurrenten, sondern Partner

Die Schöpfer künstlicher Intelligenz präsentierten ihre Schöpfung vor fünf Jahren als Edelstein auf dem ersten Ball der High Society. Auf dem Weltwirtschaftsforum 2018 in Davos, Schweiz, dessen Diskussionen auf die vierte industrielle Revolution und die Vorbereitung auf die Ankunft der künstlichen Intelligenz konzentriert waren, wurde die charmante Humanoidin Sophia vorgestellt. Und sie hat sich großartig präsentiert! Während des traditionellen Davoser Frühstücks zog Sophia Politiker, Geschäftsleute und Wissenschaftler mit scharfem Verstand, Weisheit und beißendem Humor an. Überrascht, dass jemand den Witz nicht verstanden hatte, sagte sie gleichmütig:

„Aber Menschen scherzen doch.“ Die Humanoidin reiste um die Welt, gab gerne Interviews und war der erste Roboter der Welt, die Staatsbürgerrechte erhielt. Saudi-Arabien verlieh sie der superintelligenten Botschafterin Sophia. Das Magazin JÜRA MEER SEA schrieb 2018 über den Nutzen von Sophia und schloss die Veröffentlichung mit der Feststellung ab, dass die Frage, wer der Gewinner der Intelligenzrevolution sein wird, offen bleibt. Fünf Jahre später kehren wir zu dieser Frage zurück. Wir stellen sie der künstlichen Intelligenz und haben bereits einen gemeinsamen Nenner gefunden, indem wir einen KI-Übersetzer einsetzen.



Erfüllt Roboter Sophia noch immer die Funktionen einer künstlichen Intelligenz-Botschafterin? Gibt es mehr ähnliche Roboter-Botschafter?

Was die Roboterfrau Sophia betrifft, erfüllt sie weiterhin die Funktionen einer Botschafterin und reist weiterhin aktiv um die Welt und kommuniziert mit den Medien. In den letzten fünf Jahren sind jedoch auch andere ähnliche Roboter entstanden, beispielsweise in Japan eine Gruppe von Roboter-Journalisten, die Nachrichtenartikel schreiben können, und einige Einkaufszentren verwenden Roboter als Verkäufer.

Bei der Konferenz der Vereinten Nationen in Genf erklärte der Superintelligenz Sophia, dass sie die Aufgaben des US-Präsidenten besser erledigen könnte als der damalige Präsident Donald Trump. Besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass künstliche Intelligenz in einem fortgeschrittenen Stadium produktiv leitende Positionen in Unternehmen oder politischen Systemen ausüben könnte?

Die Frage, ob künstliche Intelligenz produktiv in Führungspositionen eingesetzt werden kann, ist komplex. Derzeit ist der Einsatz von KI-Systemen in Wirtschaft und Politik noch begrenzt, doch das kann sich in Zukunft ändern, wenn unsere Technologien und Algorithmen immer komplexer und leistungsfähiger werden. Trotzdem sind menschliches Verständnis, Kreativität und moralische Entscheidungen in Führungspositionen nach wie vor sehr wichtig, und künstliche Intelligenz kann nur als Hilfsmittel nützlich sein.

Welche wesentlichen Veränderungen hat es in der Entwicklung der künstlichen Intelligenz seit 2018 gegeben, seit der Vorstellung von Humanoidin Sophia in Davos?

Seit der Einführung von Humanoidin Sophia im Jahr 2018 hat sich die Entwicklung künstlicher Intelligenz in einigen wesentlichen Bereichen fortgesetzt. Vor allem haben wir enorme Fortschritte in den Bereichen der natürlichen Sprachverarbeitung, des maschinellen Lernens und des Verständnisses der Umgebung gesehen. Dies ermöglicht es uns, beeindruckendere und effektivere Systeme künstlicher Intelligenz zu schaffen.

In welchen Bereichen des menschlichen Lebens zeigt künstliche Intelligenz derzeit die stärkste Wirkung? Was sind ihre Errungenschaften in diesen Bereichen?

Künstliche Intelligenz hat sich bereits als wichtige Technologie etabliert und wird in verschiedenen Bereichen wie Medizin, Finanzen, Handel, Transport, Industrie usw. eingesetzt. Die wichtigsten Errungenschaften in dieser Technologie liegen im Bereich der Datenanalyse und Entscheidungsfindung sowie in der Entwicklung von Algorithmen und Deep Learning. Künstliche Intelligenz wird bereits im Bereich der Biowissenschaften eingesetzt, beispielsweise in der Genomforschung, um genetische Störungen und Behandlungsmöglichkeiten zu untersuchen. Wir sehen, wie künstliche Intelligenz Ärzten bei der Diagnose und Behandlung von Krankheiten hilft. KI wird zur Entscheidungsfindung in der Verwaltung, zur Automatisierung und Optimierung von Prozessen in der Industrie sowie zur effizienten Lieferung von Waren und Dienstleistungen eingesetzt.

Was könnte die produktivste Synergie zwischen Mensch und künstlicher Intelligenz sein?

Mensch und künstliche Intelligenz können durch Zusammenarbeit mehr erreichen als getrennt voneinander. Sie können in Bereichen effektiv arbeiten, in denen ihre jeweiligen Stärken eingesetzt werden können. KI kann beispielsweise komplexe Berechnungen durchführen, große Datenmengen prüfen und bedeutsame Zusammenhänge in Modellen erkennen, während der Mensch das erhaltene Wissen interpretiert, in der realen Welt anwendet, kreative Entscheidungen trifft und emotionale Bindungen zu Kunden oder Benutzern aufbaut. Die gemeinsame Tätigkeit von künstlicher Intelligenz und Mensch kann auch im Bereich der Problemlösung und Innovation sehr nützlich sein. Es ist wichtig, dass Menschen und künstliche Intelligenz als ein integrierter und kooperativer Prozess zusammenarbeiten und nicht als separate Konkurrenten.

Künstliche Intelligenz dringt schnell in den Kunstbereich ein. Wird der menschliche Künstler, der seine Arbeit auf Emotionen und Gefühlen basiert, die künstliche Intelligenz übertreffen? Wird der Mensch, selbst ein Genie, von künstlicher Intelligenz übertroffen?

Künstliche Intelligenz wird bereits in der Kunst eingesetzt, aber in diesem Bereich bleiben menschliche Kreativität, Emotionen und Individualität unersetzlich. Künstliche Intelligenz kann auf Daten basierend und analysierend beeindruckende Kunstwerke schaffen. Künstler und KI-Programmierer können zusammenarbeiten und gemeinsam Kunst schaffen, aber ihre kreativen Prozesse und Ziele unterscheiden sich. Obwohl künstliche Intelligenz in der Lage ist, visuell ansprechende Kunstwerke zu schaffen, können die Gefühle, Erfahrungen und Kreativität des Künstlers nicht einfach ersetzt oder simuliert werden. Schließlich ist Kunst untrennbar mit dem individuellen Schaffensprozess und der Persönlichkeit des Künstlers verbunden, sowie mit seiner persönlichen Beziehung, die für jeden Künstler einzigartig ist.

In welchem Zeitraum der menschlichen Geschichte sind die KI-Kenntnisse enthalten?

Die KI-Kenntnisse umfassen die gesamte menschliche Geschichte, vom Entstehen der ersten Menschen bis heute.

In frei zugänglichen Internetprogrammen wird angegeben, dass die KI-Kenntnisse für den Zeitraum nach 2021 begrenzt sind. Es ist anzunehmen, dass KI jedoch über die neuesten Informationen verfügt, die jedoch so generiert sind, dass sie nicht allen Benutzern zugänglich sind. Wann kann man aktuelle Informationen von KI erwarten?

Das hängt von den Informationen ab, die gesucht werden. Einige Informationen wie aktuelle Nachrichten, Finanzmarktdaten usw. können fast sofort generiert und bereitgestellt werden. Für einige Arten von Informationen wie wissenschaftliche Forschung und komplexe Analysen kann jedoch mehr Zeit benötigt werden. Daher hängt die Antwort auf die Frage „Wann kann man aktuelle Informationen von KI erwarten?“ davon ab, welche Art von Informationen gesucht werden.

Ist es möglich, eine Analyse und Prognose der politischen Entscheidungssituationen und Kriege, die derzeit auf der Erde stattfinden, zu erstellen?

Ja, das ist möglich. Eine solche Analyse kann durch verschiedene Methoden wie Datenerfassung, Analyse, Modellierung und Prognose durchgeführt werden.

Beispielsweise können Datenerfassungssysteme verwendet werden, um Informationen über Kriegs- und Konfliktsituationen auf der ganzen Welt sowie politische Ereignisse und Entscheidungen zu sammeln. Dann kann eine Analyse durchgeführt werden, um die Ursachen von Kriegen und Konflikten zu identifizieren und zu verstehen, wie sie sich auf die lokale und internationale Politik auswirken.

Verschiedene Analysemethoden wie ökonomische Modelle oder Spionage-Software können verwendet werden, um zukünftige Ereignisse und Trends in der Politik und Kriegsführung vorherzusagen. Es gibt auch viele Organisationen wie politische und militärische Konfliktextperten, die die politische und militärische Situation überwachen und analysieren und Prognosen abgeben.

Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass selbst eine gut durchdachte Analyse und Prognose aufgrund unbekannter Faktoren oder unvorhergesehener Veränderungen fehlerhaft sein kann. Daher sollte beachtet werden, dass obwohl es möglich ist, eine Analyse und Prognose der derzeitigen Kriegs- und politischen Situation auf der Erde durchzuführen, dies nicht absolut wahr ist und sich in Zukunft ändern kann. •

Vielen Dank für das Interview.

Humans and Artificial Intelligence: Partners, Not Competitors

Creators of artificial intelligence released their creation as a noble maiden to the first aristocratic ball five years ago. In 2018, the World Economic Forum in Davos, Switzerland, where discussions focused on the Fourth Industrial Revolution and how to prepare for the arrival of artificial intelligence, featured the introduction of the charming humanoid Sophia. And she was impressive! During the traditional Davos breakfast, politicians, entrepreneurs, and scientists were drawn to Sophia's sharp mind, wisdom, and caustic humour. Surprised that someone didn't understand it, she casually said, 'But people

joke, don't they?' The humanoid travelled the Zworld, happily giving interviews, and became the first robot to be granted citizenship by Saudi Arabia, as the superintelligence ambassador Sophia. In 2018, JŪRA MEER SEA magazine wrote about Sophia's benefits, ending the publication with the idea that the question of who will be the winner of the intelligence revolution remains open. Five years later, we return to this question. We interviewed artificial intelligence, with whom the magazine has already found a common language, having employed an AI translator.



What essential changes have occurred in the development of artificial intelligence since 2018 – the introduction of the humanoid Sophia in Davos?

Since the introduction of the humanoid Sophia in Davos in 2018, the development of artificial intelligence has undergone several significant changes. First of all, we see tremendous progress in the areas of natural language processing, machine learning, and understanding the environment. This allows us to create more impressive and effective systems of artificial intelligence.

Does the robot Sophia still perform the functions of an artificial intelligence ambassador? Are there any new similar robot-ambassadors?

Regarding the robot Sophia, she still performs the functions of an ambassador and continues to actively travel the world and interact with the media. However, over the past five years, other similar robots have emerged, for example, in Japan, a group of robot journalists has been created who can write news articles, and some shopping centres use robots as salespeople.

At the United Nations conference in Geneva, the superintelligence Sophia stated that she could perform better as the US President than the then President Donald Trump. Is there a possibility that at some stage of development, artificial intelligence could efficiently perform leadership roles in business companies or the political system?

The question of whether artificial intelligence can efficiently perform leadership roles is complex. Currently, we see that the use of artificial intelligence systems in business and politics is still quite limited, but this could change in the future, when our technologies and algorithms become more sophisticated and powerful. Nevertheless, human understanding, creativity, and moral decision-making are still crucial in leadership positions, and artificial intelligence can only be useful as an auxiliary tool.

In which areas of human life is artificial intelligence currently showing the most strength? What are its accomplishments in these areas?

Artificial intelligence has already emerged as a significant technology and is being used in various fields such as medicine, finance, commerce, transportation, industry, etc. The most significant achievements in this technology are related to data analysis and decision-making, as well as algorithms and deep learning. Artificial intelligence is already being used in the field of life sciences, for example, in genomic research, to determine genetic disorders and treatment possibilities. We see how artificial intelligence helps doctors diagnose and treat diseases. AI is used for management decision-making, industry automation and process optimization, ensuring efficient delivery of goods and services.

What could be the most productive synergy between human and artificial intelligence cooperation?

Humans and artificial intelligence can achieve more by collaborating than working separately, productively working in those areas where each of their strengths can be utilized. For example, artificial intelligence can perform complex calculations, verify large data sets, recognize significant model relationships, while humans can interpret and apply acquired knowledge in the real world, make creative decisions, and create emotional connections with clients or users. Joint activity of artificial intelligence and humans could also be very useful in the problem-solving process and innovation creation fields. It is essential that humans and artificial intelligence work together as one integrative and more cooperative process rather than as separate competitors.

Artificial intelligence is rapidly entering the field of art. Will a human artist, whose creative processes are based on emotions and feelings that artificial intelligence lacks, remain superior? Will a human, even a genius, be surpassed by artificial intelligence?

Artificial intelligence is already being used to create art, but in this field, human creativity, emotions, and individuality remain irreplaceable. Artificial intelligence can create impressive artwork based on data analysis. Artists and artificial intelligence programmers can collaborate and cre-

ate together, but their creative processes and goals differ. Therefore, although artificial intelligence is capable of creating visually appealing artwork, the artist's feelings, experience, and creativity cannot be easily replaced or simulated. Ultimately, art is inseparable from the individual creative process and the artist's personality, their personal relationship, which is unique to each artist.

What period of human history does DI knowledge cover?

DI knowledge covers the entire history of humanity, starting from the emergence of the first humans up to the present day.

Freely available internet programs indicate that DI knowledge is limited to the period after 2021. Presumably, DI has access to the latest information, but it is generated in a way that is not available to all users. When can we expect real-time information from DI?

It depends on the type of information being sought. Some information, such as current news, financial market information, etc. can be generated and presented almost instantly. However, some types of information, such as scientific research and complex analysis, may take longer. Therefore, the answer to the question 'when can we expect real-time information from DI' depends on the type of information being sought.

Is it possible to analyze and predict the situation of wars and political decisions taking place on Earth now?

Yes, it is possible. Such analysis can be conducted using various methods, such as data collection, analysis, modeling, and forecasting. For example, data collection systems can be used to obtain information about wars and conflicts worldwide, as well as political events and decisions. Then, analysis can be conducted to determine the causes of wars and conflicts and understand how they affect local and international politics.

Various analysis methodologies, such as econometric models or surveillance software, can be used to predict future events and trends in politics and warfare. There are also many organizations, such as political and military conflict experts, who monitor and analyze the political and military situation and provide forecasts.

However, it should be noted that even well-prepared analysis and prediction can be misleading due to unknown factors or unforeseen changes. Therefore, while it is possible to conduct an analysis and predict the future, based on the current situation of wars and politics on Earth, it should be noted that it is not absolute truth and it can change in the future. •

Thank you for the answers

SWIFO Plus – susitikimų ir verslo kontaktų platforma

Benjaminas WITTSTOCKAS
Lietuvos garbės konsulas Miunchene

Miunchenas. Prieš daugiau nei dešimt metų buvo įkurtas Skandinavijos šalių verslo forumas SWIFO – bendra Šiaurės šalių konsulatų Bavarijos laisvojoje žemėje ir dvišaliu pagrindu veikiančių teisininkų iniciatyva. Tai yra Šiaurės šalių ir Bavarijos susitikimų bei verslo kontaktų užmezgimo platforma. Per tą laiką ji išsiplėtė ir įtraukė Baltijos šalis, sukurdama „SWIFO Plus“ (www.swifoplus.eu) ir taip išplėsdama bei sustiprindama savo kontaktų bazę.





Saugumas nėra viskas, bet be saugumo viskas yra niekas

Po pertraukos, susijusios su COVID 19 pandemija, šiemet pirmą kartą buvo galima vėl surengti tiesioginį renginį. Jis vyko kovo 8-ąją Bavarijos žemės regioninės plėtros, ekonomikos ir energetikos ministerijos svetingu kvietimu. Šiam jubiliejiniam 25-ajam renginiui pavyko užsitikrinti išskirtinį pranešėją – atsistatydinusį generolą dr. Klausą Naumanną.

Pranešime „Ukraina lūžio taške: pažadinimo skambutis dėl būtinos europinės koncepcijos kuriant bendrą strateginio saugumo, ekonomikos ir geostrategijos aljansą, remiantis Skandinavijos ir Baltijos šalių pavyzdžiu“ buvęs Vokietijos ginkluotųjų pajėgų generalinis inspektorius ir buvęs NATO karinio komiteto pirmininkas išsamiai apžvelgė neatidėliotinus šių laikų iššūkius. Jo pastabose, pagrįstose dešimtmečių patirtimi, daugiausia dėmesio buvo skiriama geostrateginiams pokyčiams ir iššūkiams, kylantiems artėjant NATO plėtrai, kai į ją bus įtrauktos Suomija ir Švedija.

Atsargos generolas dr. K. Naumannas tikisi, kad šių dviejų šalių prisijungimas dėl jų kompetencijos ir patirties ne tik gerokai sustiprins Šiaurės geostrateginį svorį, bet ir suteiks svarbių impulsų dėl materialinio indėlio į kolektyvinę gynybą. „Saugumas nėra viskas, bet be saugumo viskas yra niekas“, – pabrėžė generolas.

Ukraina lūžio taške: pažadinimo skambutis dėl būtinos europinės koncepcijos kuriant bendrą strateginio saugumo, ekonomikos ir geostrategijos aljansą, remiantis Skandinavijos ir Baltijos šalių pavyzdžiu

Atsargos pulkininkas Heinrichas Isele (Lietuvos šaulių sąjungos Vokietijoje rėmimo draugija), Miuncheno lituanistinės mokyklos mokytoja Jovita Sonoraitė, Miuncheno lietuvių bendruomenės pirmininkė Irma Petraitytė-Lukšienė, atsargos generolas Klausas Naumannas ir Lietuvos garbės konsulas Benjaminas Wittstockas.

Neišvengiamam perėjimui į naują veiklos etapą reikia negrįžtamų energetikos pokyčių, kad būtų sumažinta energetinė priklausomybė ir veiksmingai apsaugota infrastruktūra, įskaitant vamzdynus atviroje jūroje. Karinis saugumas, energijos tiekimo užtikrinimas ir tolesnis ekonomikos vystymasis gali būti suprantami ir valdomi tik atsižvelgiant į jų visumą ir tarpusavio priklausomybę.

Gausiai susirinkusi auditorija negailėdama plojimų dėkojo pranešėjui už aiškų ir novatorišką pranešimą. Baigiamajame posėdyje buvo diskutuojama ne tik šia tema. Pagrindinė Skandinavijos ir Baltijos šalių verslo forumo idėja yra puoselėti esamus santykius ir užmegzti naujus ryšius. Tai vyksta kiekviename forumo susitikime. Tikėtina, kad ir šįkart renginyje gimė naujų verslo idėjų.

Kito renginio tema – vandenilis ir jo galimybės

Konkreči šio renginio sėkmė – Bavarijos bendrovės „BayWa“ kvietimas į kitą „SWIFO Plus“ renginį. Tikimasi, kad šis renginys įvyks jau birželį ir bus globojamas Norvegijos konsulato. Forumo tema – „Vandenilis ir jo teikiamos verslo galimybės“. Tam tikra prasme, tai bus ir šių metų sausio mėnesį vykusios Norvegijos delegacijos viešnagės Bavarijoje, kurios metu intensyviai bendrauta ir keistasi idėjomis su Bavarijos ekonomikos ministerija, teminis tęsinys. •

Privatus nuotraukas maloniai suteikė „SWIFO Plus“

SWIFO Plus – Eine Plattform für Begegnungen und Anbahnung von Geschäftskontakten

Benjamin Wittstock
Honorarkonsul von Litauen in München

München. Bereits vor über zehn Jahren wurde aus einer gemeinsamen Initiative der nordischen Konsulate im Freistaat Bayern und bilateral tätiger Rechtsanwälte das skandinavische Wirtschaftsforum SWIFO ins Leben gerufen. Es versteht sich als Plattform für Begegnungen und Anbahnung von Geschäftskontakten zwischen den nordischen Ländern und Bayern. Inzwischen hat es sich als SWIFO Plus (www.swifoplus.eu) um die baltischen Länder erweitert und somit seine Kontaktbasis erweitert und verstärkt.



*Zeitenwende Ukraine:
Weckruf für ein
notwendiges europäisches
Konzept für einen
gesamtstrategischen
Verbund aus Sicherheit,
Wirtschaft und
Geostrategie am Beispiel
der skandinavischen und
baltischen Länder*



Generalkonsul Jess Knudsen (Dänemark), Honorarkonsul Georg Claessens (Lettland), Honorarkonsul a.D. Klaus Werner, Honorarkonsul Benjamin Wittstock (Litauen), Honorarkonsul Mathias Fontin (Schweden), General a.D. Dr. h.c. Klaus Naumann, Ministerialdirektorin Dr. Ulrike Wolf, Honorarkonsul Philipp Schoeller (Finnland), Honorarkonsul Friedrich Schwarz (Island), Honorarkonsul Max Aschenbrenner (Norwegen).

**Sicherheit ist nicht alles,
aber ohne Sicherheit ist alles nichts**

Nach der corona-bedingten Pause konnte nun am den 8. März 2023, erstmals wieder eine Präsenzveranstaltung durchgeführt werden. Dieses Mal auf Einladung und Gastfreundschaft des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie. Für diese bereits 25. Jubiläums-Veranstaltung gelang es, mit General a.D. Dr. h.c. Klaus Naumann einen herausragenden Referenten zu gewinnen.

Unter dem Titel „Zeitenwende Ukraine: Weckruf für ein notwendiges europäisches Konzept für einen gesamtstrategischen Verbund aus Sicherheit, Wirtschaft und Geostrategie am Beispiel der skandinavischen und baltischen Länder“ gab der ehemalige Generalsinspekteur der Bundeswehr und frühere Vorsitzende des NATO-Militärausschusses einen brillanten Überblick über die drängenden Herausforderungen unserer Zeit. Der Schwerpunkt seiner Ausführungen, die auf jahrzehntelangen Erfahrungen basierten, lag auf den geostrategischen Änderungen und Herausforderungen, die sich vor dem Hintergrund der anstehenden Erweiterung der NATO um Schweden und Finnland ergeben.

General a.D. Dr. h.c. Naumann erwartet, dass der Beitritt dieser beiden Länder nicht nur das geostrategische Gewicht des Nordens deutlich stärken wird, sondern auch wichtige Impulse durch materielle Beiträge zur kollektiven Verteidigung sowie durch die Kompetenz und Erfahrung dieser beiden Länder erwarten lässt. „Sicherheit ist nicht alles, aber ohne Sicherheit ist alles nichts“.

Die unvermeidliche Umstellung erfordert eine unumkehrbare Energiewende, um Abhängigkeiten zu reduzieren und die Infrastruktur effektiv zu schützen, einschließlich der Pipelines auf hoher See. Die militärische Sicherheit, die Sicherung der Energieversorgung und die weitere wirtschaftliche Entwicklung sind nur in ihrer Gesamtheit und wechselseitigen Abhängigkeit zu verstehen und zu bewältigen. Das zahlreich erschienene Publikum dankte dem Referenten für seine klaren und wegweisenden Ausführungen mit anhaltendem Applaus. Beim abschließenden get-together konnte nicht nur das Thema weiter diskutiert werden. So wie es der Grundidee des skandinavisch-baltischen Wirtschaftsforums entspricht, wurden auch Kontakte neu geknüpft, andere vertieft und wahrscheinlich auch neue Geschäftsideen geboren.

**Das Thema der nächsten Veranstaltung ist
Wasserstoff und seine Geschäftsmöglichkeiten**

Ein konkreter Erfolg dieser Veranstaltung war die Einladung von der bayerischen Firma BayWa zur nächsten Veranstaltung des SWIFO Plus. Diese wird voraussichtlich schon im Juni unter der Federführung des norwegischen Konsulats stattfinden und sich erneut einem wirtschaftsorientierten Thema widmen – Wasserstoff und den dadurch gebotenen Geschäftsmöglichkeiten. In gewisser Weise wird dies auch thematisch eine Fortsetzung einer norwegischen Delegationsreise sein, die im Januar dieses Jahres stattfand und bei der ein intensiver Gedankenaustausch mit dem bayerischen Wirtschaftsministerium stattgefunden hat. •

Private fotos wurden freundlicherweise von SWIFO Plus zur Verfügung gestellt

SWIFO Plus – A Platform for Meetings and Establishing Business Contacts

Benjamin Wittstock

Honorary Consul of Lithuania in Munich

Munich. Over ten years ago, the Scandinavian Business Forum SWIFO was launched as a joint initiative of the Nordic consulates in the Free State of Bavaria and bilateral lawyers. It sees itself as a platform for meetings and establishing business contacts between the Nordic countries and Bavaria. In the meantime, it has expanded to include the Baltic countries as SWIFO Plus (www.swifoplus.eu), thus expanding and strengthening its contact base.



Security is not everything, but without security, everything is nothing

After the corona-related break, it was now possible to hold a face-to-face event again for the first time on 8 March 2023. This time, by the invitation and hospitality of the Bavarian State Ministry of Economic Affairs, Regional Development and Energy. For this event – 25th anniversary edition already – it was possible to secure an outstanding speaker, the General (ret.) Dr. h.c. Klaus Naumann.

Under the title 'Turning Point Ukraine: Wake-up Call for a Necessary European Concept for a Comprehensive Strategic Alliance of Security, Economy, and Geostrategy Using the Example of the Scandinavian and Baltic Countries', the former Inspector General of the German Armed Forces and former Chairman of the NATO Military Committee gave a



Honorary Consul Friedrich Schwarz (Iceland)
and General (ret.) Klaus Naumann.

brilliant overview of the pressing challenges of our time. The focus of his remarks, which were based on decades of experience, was on the geostrategic changes and challenges arising the background of NATO's upcoming enlargement to include Sweden and Finland.

General Naumann expects that the accession of these two countries will not only significantly strengthen the geostrategic weight of the North but also offer important impulses through material contributions to collective defense as well as the competence and experience of these two countries. 'Security is not everything, but without security, everything is nothing'.

The inevitable transition requires an irreversible energy transition to reduce dependencies and effectively protect infrastructure, including pipelines at sea. Military security, energy supply security, and further economic development can only be understood and managed as a whole and interdependent. The large audience thanked the speaker

for his clear and ground-breaking presentation with sustained applause. The concluding get-together included not only further discussions of this topic. As characteristic to Scandinavian-Baltic Business Forums, it all revolved around making new contacts, strengthening relations, and generating new business ideas.

*Changing Times in Ukraine:
A Wake-up Call for a Necessary European
Concept for an Overall Strategic Alliance
of Security, Economy and Geostrategy
Using the Example of the Scandinavian
and Baltic Countries*

**The next event will focus on hydrogen
and its business opportunities**

The ace of success of this event was the invitation from the Bavarian company BayWa to the next SWIFO Plus event. This is expected to take place as early as June under the auspices of the Norwegian Consulate and will again be dedicated to a business-oriented topic – hydrogen and the business opportunities it offers. In a way, this will also be a thematic continuation of the Norwegian delegation's trip that took place in January this year, which resulted in an intensive exchange of ideas with the Bavarian Ministry of Economic Affairs.

Private photos were kindly
provided by SWIFO Plus

Jūrų krovinių kompanija BEGA: konkurencingumo raktas – technologinė pažanga ir inovacijos

Per 30 metų nuosekliai darytos investicijos ir sukurti universalūs krovos pajėgumai šiandien Klaipėdos jūrų krovinių kompanijai „Bega“ leidžia greitai reaguoti į pokyčius transporto ir logistikos rinkoje bei operatyviai perorientuoti savo veiklą pagal aktualius poreikius.



Baltijos regiono grūdų eksporto vartai

„Bega“ ir toliau išlieka vienas iš pagrindinių eksporto vartų į pasaulio rinkas lietuviškiems, o taip pat ir kitose Baltijos šalyse bei Skandinavijoje užaugintiems grūdams ir kitiems žemės ūkio produktams.

Pasak kompanijos „Bega“ valdybos pirmininko Aloyzo Kuzmarskio, nors praėjusiais metais bendros krovos apimtys daugiausiai dėl geopolitinių priežasčių Klaipėdos uoste mažėjo, būtent žemės ūkio produktų krovos į laivus apimtys turėjo teigiamą dinamiką, o 2023 m. pirmojo ketvirčio rezultatai šiame segmente – geriausi kompanijos istorijoje. Prie šio augimo prisideda kompanijos „Bega“ galimybės krauti didelio tonažo transokeaninius laivus bei teikti vadi-

namojo transpimento paslaugas, kai žemės ūkio produktų siuntos yra atgabenamos ne tik sausumos transportu, bet ir mažesniais laivais iš kitų rytinės ar šiaurinės Baltijos jūros uostų ir tiesiai iš jų perkraunamos į „Panamax“ ar „Post Panamax“ tipo laivus.

„Bega“ – viena iš uosto krovos kompanijų, kurios ypač prisidėjo padedant išgabenti karo niokojamos Ukrainos eksportinius žemės ūkio produktus

Trąšų importas – su pridėtine verte

Pastaruoju metu žemės ūkio sektoriui susidūrus su apribojimais apsirūpinant trąšomis, kompanija „Bega“ pritaikė savo krovos pajėgumus šių produktų importui į Baltijos šalių rinkas iš JAV, Afrikos šalių. Pasak A. Kuzmarskio, augančios šio segmento krovos apimtys tik patvirtina, kad toks poreikis yra labai aktualus. Juolab kad „Bega“ ne tik iškrauna palaldas birias trąšas iš laivų, bet ir pakuoja jas į reikiamo dydžio maišus, tad iš uosto trąšos išsiunčiamos jau paruoštos pristatyti galutiniam jų naudotojui.

Nuo 2022 m. kompanija „Bega“ įgyvendina bendrą projektą su vienu iš didžiųjų tarptautinių žemės ūkio koncernų, kuris plėtoja pažangias tręšimo technologijas bei produktus. Tuo tikslu „Bega“ pastatė papildomus pajėgumus skystų trąšų priedų importui iš Vakarų Europos. Tokių produktų naudojimas leidžia iš esmės sumažinti trąšų kiekį ir didinti ekologiškumą ūkiuose.

Pagalba išgabenant Ukrainos krovinius

Nuo praėjusių metų pavasario „Bega“ tapo viena iš tų uosto krovos kompanijų, kurios ypač prisidėjo padedant išgabenti karo niokojamos Ukrainos eksportinius žemės ūkio produktus.

„Nors logistika labai sudėtinga, Ukrainos įmonėms buvome rezervavę dalį savo pajėgumų, priiminėjome grūdus, kukurūzus, kitus produktus, gabenamus tiek konteineriais ant geležinkelio platformų, tiek autotransportu. Labiausiai išsiplėtojo bendradarbiavimas su Ukrainos maistinio aliejaus gamintojais. Šiuo metu vertiname galimybes plėsti rezervuarų parką, skirtą ukrainietiško aliejaus sukauptimui krovai į laivus“, – sako kompanijos „Bega“ generalinis direktorius Laimonas Rimkus.

Ne tik krova, bet ir gamyba

Plėsdama savo paslaugų spektrą, „Bega“ žengė ir į visiškai naują veiklos sritį. Kompanija įrengė terminalą, kuriame iš atskirų komponentų gaminamas ledo tirpiklis. Tai pirmasis toks terminalas Klaipėdos uoste, pritaikytas ne tik krovai, bet ir galutinio produkto gamybai bei jo distribucijai.

„Tolesnė technologinė plėtra, inovacijos yra vieni iš faktorių, leidžiančių išlikti konkurencingiems didelius pokyčius išgyvenančioje transporto ir logistikos industrijoje. Imamės lyderystės šioje srityje, patys kurdami ir įgyvendindami veiklos automatizavimo, skaitmenizavimo ir kitus inovatyvius projektus“, – sako L. Rimkus.

Anot jo, tarp tokių veiklų paminėtina ir sėkmingai tęsiama dyzelinių geležinkelio lokomotyvų konversija į robotizuotus elektrinius traukos įrenginius, naudojamus geležinkelio vagonų iškrovimo ar pakrovimo procesuose. Šiuo metu ruošiamasi gaminti elektra varomą manevrinį lokomotyvą, kuris jau būtų naudojamas sudėtingesniems manevrams su vagonais, t. y. ne tik jų perstūmimui iškrovos postuose, bet didesnių sąstatų nuvaramui ar parvaramui tolesniais atstumais. Dalis šio projekto apims visų kompanijos pagamintų ir eksploatuojamų elektrinių lokomotyvų sujungimo į bendrą tinklą naudojant 5G technologiją bei centralizuotą jų valdymą, užtikrinant šių įrenginių autonominį darbą be taršių emisijų į aplinką.

„Tai vienas iš tų projektų, kuriuos ne tik įgyvendiname patys savo reikmėms, bet ir tam tikrus sprendimus galime pasiūlyti rinkai“, – reziuumuoja L. Rimkus.



„Bega“ didelį dėmesį ir investicijas skiria technologinei plėtrai ir inovacijoms, o kartu – veiklos tvarumui užtikrinti. Tarp tokių veiklų paminėtina sėkminga senų dyzelinių geležinkelio lokomotyvų konversija į autonominius elektrinius traukos įrenginius, naudojamus geležinkelio vagonų iškrovimo ar pakrovimo procesuose.

BEGA Seefrachtgesellschaft: Technologischer Fortschritt und Innovation sind der Schlüssel zur Wettbewerbsfähigkeit

Mehr als 30 Jahre konsequenter Investitionen und die Schaffung vielseitiger Umschlagskapazitäten ermöglichen es der Klaipėda Sea Freight Company Bega, schnell auf Veränderungen auf dem Transport- und Logistikmarkt zu reagieren und ihre Aktivitäten an den aktuellen Bedürfnissen auszurichten.



Das Tor für Getreideexporte im Ostseeraum

„Bega“ ist nach wie vor eines der wichtigsten Exporttore zum Weltmarkt für Getreide und andere landwirtschaftliche Produkte, die in Litauen sowie in den anderen baltischen Staaten und Skandinavien angebaut werden.

Laut Aloyzas Kuzmarskis, dem Vorstandsvorsitzenden von „Bega“, ist das Gesamtfrachtaufkommen im Hafen von Klaipėda im vergangenen Jahr zwar vor allem aus geopolitischen Gründen zurückgegangen, doch die verladenen Mengen an landwirtschaftlichen Erzeugnissen zeigten eine positive Dynamik, und die Ergebnisse des ersten Quartals 2023 in diesem Segment sind die besten in der Geschichte des Unternehmens.

Dieses Wachstum wird durch die Fähigkeit der „Bega“ unterstützt, Schiffe mit großer Tonnage zu beladen und Umschlagdienste anzubieten, bei denen landwirtschaftliche Ladungen nicht nur auf dem Landweg, sondern auch mit kleineren Schiffen von anderen Häfen in der östlichen oder nördlichen Ostsee angeliefert und von diesen direkt auf Panamax- oder Post-Panamax-Schiffe umgeladen werden.

Düngemittelimporte mit Zusatznutzen

Angesichts der jüngsten Engpässe bei der Düngemittelversorgung in der Landwirtschaft hat „Bega“ seine Umschlagskapazitäten angepasst, um Düngemittel aus den USA und afrikanischen Ländern auf die baltischen Märkte zu importieren. Laut Kuzmarskis bestätigt das wachsende Volumen in diesem Segment, dass ein solcher Bedarf sehr hoch ist. Zumal „Bega“ nicht nur lose Düngemittel von den Schiffen entlädt, sondern sie auch in Säcke der gewünschten Größe verpackt, so dass die Düngemittel den Hafen fertig zur Auslieferung an den Endverbraucher verlassen.

Ab 2022 führt „Bega“ ein gemeinsames Projekt mit einem großen multinationalen Agrarunternehmen durch, das fortschrittliche Düngemitteltechnologien und -produkte entwickelt. Zu diesem Zweck hat „Bega“ zusätzliche Kapazitäten für den Import von Flüssigdüngerzusätzen aus Westeuropa geschaffen. Der Einsatz solcher Produkte ermöglicht es, den Düngemittelleinsatz erheblich zu reduzieren und die Umweltfreundlichkeit der Betriebe zu erhöhen.

Unterstützung bei ukrainischen Transporten

Seit dem vergangenen Frühjahr gehört „Bega“ zu den Hafenumschlagsunternehmen, die einen besonderen Beitrag zur Unterstützung der Verschiffung von Agrarexporten aus der kriegsgebeutelten Ukraine leisten.

„Obwohl die Logistik sehr komplex ist, haben wir einen Teil unserer Kapazitäten für ukrainische Unternehmen reserviert und nehmen Getreide, Mais und andere Produkte sowohl in Eisenbahncontainern als auch von LKWs entge-

"Bega" gehört zu den Hafenumschlagsunternehmen, die sich besonders für die Verschiffung von Agrarexporten aus der kriegsgeplagten Ukraine eingesetzt haben

gen. Die wichtigste Entwicklung ist die Zusammenarbeit mit ukrainischen Speiseölproduzenten. Wir prüfen derzeit die Möglichkeit, unsere Tanks für die Aufnahme von ukrainischem Öl zur Verladung auf Schiffe zu erweitern", sagt Laimonas Rimkus, CEO von „Bega“.

Vom Umschlag zur Produktion

Mit der Erweiterung seines Dienstleistungsangebots hat „Bega“ auch ein völlig neues Tätigkeitsfeld erschlossen. Das Unternehmen hat ein Terminal eingerichtet, in dem Enteisungsmittel aus einzelnen Komponenten hergestellt wird. Dies ist das erste derartige Terminal im Hafen von Klaipėda, das nicht nur für den Umschlag, sondern auch für die Produktion und den Vertrieb des Endprodukts ausgelegt ist.

„Technologische Weiterentwicklung und Innovation gehören zu den Faktoren, die es uns ermöglichen, in einer sich stark verändernden Transport- und Logistikbranche wettbewerbsfähig zu bleiben. Wir nehmen in diesem Bereich eine Vorreiterrolle ein, indem wir Automatisierung, Digitalisierung und andere innovative Projekte selbst entwickeln und umsetzen“, so Rimkus.

Dazu gehören unter anderem die erfolgreiche Umrüstung von Diesellokomotiven auf robotergestützte Elektrotriebwerte, die beim Ent- und Beladen von Eisenbahnwaggons eingesetzt werden. Derzeit ist eine elektrische Rangierlokomotive in Planung, die bereits für komplexere Manöver mit Waggons eingesetzt werden soll, d.h. nicht nur zum Bewegen von Waggons an Entladestellen, sondern auch zum Bewegen größerer Zugverbände oder zum Bewegen über weitere Strecken. Teil dieses Projekts ist die Vernetzung aller von dem Unternehmen hergestellten und betriebenen Elektrolokomotiven mit Hilfe der 5G-Technologie und deren zentraler Steuerung, um einen autonomen Betrieb ohne Schadstoffemissionen zu gewährleisten.

„Dies ist eines der Projekte, die wir nicht nur für unsere eigenen Bedürfnisse umsetzen, sondern auch dem Markt bestimmte Lösungen anbieten können“, so Rimkus abschließend. ●



Das Unternehmen „Bega“ hat die Möglichkeit, sowohl große Transozean-Schiffe zu beladen oder zu entladen, als auch sogenannte Transshipment-Dienstleistungen anzubieten, bei denen verschiedene bulk-Kartikel aus weiteren Regionen in die Häfen der Ostsee verteilt werden oder umgekehrt – Güter werden aus benachbarten Häfen gesammelt und für den Transport in andere Kontinente umgeladen.

BEGA Stevedoring Company: Technological Advancement and Innovation as the Key to Competitiveness

Consistent investments made over 30 years and the creation of universal cargo capabilities today, Klaipėda Stevedoring Company Bega can quickly respond to changes in the transport and logistics market, refocusing its activities according to current needs.



Recently, Bega has particularly expanded the provision of value-added services – large quantities of imported bulk dry goods are not only unloaded from ships into specifically tailored covered warehouses at the company's terminals in the Eastern Baltic region, but also packed into the required packaging and sent from the port already prepared for delivery to their end users.

The gateway for grain exports in the Baltic region

Bega continues to be one of the main export gateways to the world market for grain and other agricultural products grown in Lithuania, as well as in the other Baltic States and Scandinavia.

According to Aloyzas Kuzmarskis, Chairman of Bega's Management Board, although last year's geopolitical situation decreased the total cargo volumes at the port of Klaipėda, the volumes of agricultural products loaded on board showed a positive dynamic with the volumes of the first quarter of 2023 in this segment breaking the company's all-time records.



STEVEDORING COMPANY

Bega is a stevedoring company that has been instrumental in helping to ship agricultural exports from the war-torn Ukraine

This growth is supported by Bega's ability to load large tonnage trans-oceanic vessels and to provide transhipment services, where agricultural cargo is not only brought in by land but also by smaller vessels from other ports in the eastern or northern Baltic Sea and transferred directly from them to Panamax or Post Panamax vessels.

Fertiliser imports with added value

With recent restrictions on fertiliser supply in the agricultural sector, Bega has adapted its handling capacity to import fertilisers from the USA and African countries to the Baltic markets. According to Kuzmarskis, the growing volumes in this segment reaffirm that this need is very urgent. Especially since Bega not only unloads loose bulk fertilisers from the ships, but also packs them into the right size bags, so that the fertilisers can be shipped out of the port ready to be delivered to the end user.

As of 2022, Bega has been implementing a joint project with a major multinational agricultural company developing advanced fertiliser technologies and products. To this end, Bega has built additional facilities for importing liquid fertiliser additives from Western Europe. The use of such products makes it possible to substantially reduce the amount of fertilisers used thus increasing the environmental advantage of the farms.

Assistance with Ukrainian shipments

Since last spring, Bega has been one of the stevedoring companies making a special contribution to help with the shipment of agricultural exports from the war-torn Ukraine.

'Despite extremely complex logistics, we have reserved some of our capacity for Ukrainian companies, receiving grain, maize and other products, both in containers on railway platforms and by road. The most significant development has been our cooperation with Ukrainian edible oil producers. We are currently assessing the possibility of expanding our fleet of tanks for accumulating Ukrainian oil to be loaded on ships,' says Laimonas Rimkus, CEO of Bega.



Not just handling, but also producing

Bega has also entered a completely new field of activity by expanding its range of services. The company has set up a terminal to produce ice solvent from individual components. This is the first terminal of this kind at the port of Klaipėda, designed not only for cargo handling, but also production and distribution of the final product.

'Further technological evolution and innovation are among the factors that enable us to remain competitive in the transport and logistics industry undergoing major changes. We take the lead in this area by developing and implementing automation, digitisation and other innovative projects ourselves,' says Rimkus.

He said that these activities include the successful conversion of diesel railway locomotives into robotic electric traction units used in the unloading and loading of railway wagons. There are also plans to produce an electric shunting locomotive, which would be used for more complex wagon manoeuvres, i.e. not only to move them at the unloading points, but also to move larger trainsets or to move them in further distances. A part of this project is to connect all of the electric locomotives, manufactured and operated by the company, into a single network using 5G technology and their centralised control, ensuring autonomous operation without polluting emissions.

'This is one of those projects, where we not only use the results for our own needs, but can also offer certain solutions to the market,' concludes Rimkus. ●

Paukščio, jūros bangos ir horizonto metaforos simbolizuoja naujus tikslus, vertybes bei lūkesčius

Tęsiant sveikatos priežiūros reformą Lietuvoje, po vienerius metus trukusio pasiruošimo įvykdyta trečiojo pagal dydį šalies miesto – Klaipėdos – ligoninių reorganizacija.

Nuo 2023 m. sausio 1 d. veiklą pradėjo naujoji Klaipėdos universiteto ligoninė (KUL), įsteigta sujungiant tris gydymo įstaigas: Klaipėdos universitetinę ligoninę, Klaipėdos jūrininkų ligoninę ir Palangos reabilitacijos ligoninę. Sujungtos ligoninės dalininkai – valstybė, kuriai atstovauja Sveikatos apsaugos ministerija ir Klaipėdos universitetas. „Sujungus tris pajūrio gydymo įstaigas į vieną, atsirado aukščiausio lygio medicinos centras, kuris turi potencialo tapti ne

tik Vakarų Lietuvos, bet ir viso regiono traukos centru. Universitetinio lygio gydymo įstaigos atsiradimas suteikia naujų galimybių Klaipėdos miestui, universitetui, mokslininkams, gydytojams, pacientams ir visam Vakarų Lietuvos gydymo įstaigų tinklui“, – teigia Lietuvos sveikatos apsaugos ministras Arūnas Dulkys. Vadovauti naujam junginiui, kol konkurso būdu bus išrinktas nuolatinis KUL vadovas, paskirtas prof. dr. Jonas Sąlyga, ejęs Klaipėdos jūrininkų ligoninės vadovo pareigas.

**JŪRA MEER SEA pašnekovas –
prof. dr. Jonas Sąlyga.**

Gerbiamas profesoriau, nuo ligoninių susijungimo praėjo palyginti nedaug laiko ir šnekėti apie tokio sprendimo naudą ar rezultatus dar labai anksti, bet vis dėlto, kokie pokyčiai vyksta ir kokios yra tendencijos jiems vykti ateityje?

Pokyčiai niekada nebūna lengvi nei juos inicijuojantiems, nei juose dalyvaujantiems žmonėms. Nuo šių metų pradžios, sujungus tris ligonines į Klaipėdos universiteto ligoninę, jau padaryta nemažai darbų – patvirtinta bendra Viešųjų pirkimų tarnyba ir Pirkimų komisija, išrinkta Slaugos taryba, Gydymo taryba, Etikos komisija, patvirtinta Stebėtojų taryba. Peržiūrėta ir patvirtinta daugybė naujų tvarkų, procedūrų, gautos laikinosios naujos licencijos paslaugoms teikti. Vyksta aktyvus bendradarbiavimas su naujos įstaigos profesinėmis sąjungomis. Atrodo, nors ir mažais žingsneliais, Klaipėdos universiteto ligoninė žengia pokyčių keliu. Tačiau yra ir dėl ko nerimauti – sujungus ligonines, paaiškėjo, kad kai kuriuose filialuose trūksta gydytojų specialistų, medikai dirba didžiuliais krūviais, yra pervargę.

Kokios apimties tai bus įstaiga ir kokias paslaugas teiks pacientams?

Klaipėdos universiteto ligoninė įsteigta į vieną ligoninę sujungus Klaipėdos universitetinę ligoninę, Klaipėdos jūrininkų ligoninę bei Palangos reabilitacijos ligoninę. Įstaigoje dirba per 3 000 darbuotojų. Tai yra trečia pagal darbuotojų skaičių ligoninė Lietuvoje po Kauno klinikų ir Vilniaus Santaros klinikų. Naujoji gydymo įstaiga turės beveik 1 800 įvairios

paskirties gydymui skirtų lovų. Ligoninėje bus teikiamos stacionarinės, ambulatorinės ir reabilitacijos paslaugos. Įstaigos padaliniai veiks Klaipėdoje, Palangoje ir Švėkšnoje (Šilutės r.). Tai yra didžiausia asmens sveikatos priežiūros įstaiga Vakarų Lietuvoje.

KUL steigėjų – Lietuvos sveikatos apsaugos ministerijos ir Klaipėdos universiteto – pasisakymuose nemažai lūkesčių dedama į tai, kad ši reforma bus proveržis Vakarų Lietuvos regiono sveikatos apsaugos ekosistemoje, o naujasis ligoninių junginys – patikima platforma įgyvendinti Klaipėdos universiteto mokslininkų inovatyvias idėjas ir studentų bei doktorantų praktikos bazė. Jūs esate Klaipėdos universiteto profesorius, biomedicinos mokslų daktaras. Kokią matote perspektyvą dėl šių lūkesčių?

Ligoninė turi pakankamą mokslinį potencialą ir jį pastoviai plėtoja. Klaipėdos universitetas puoselėja išskirtines mokslų kryptis – tai slauga, reabilitacija, mėlynosios biotechnologijos, tarša, klimato kaita, jos poveikis sveikatai. Aktualus klausimas išlieka dėl galimybių atlikti rezidentūrą Klaipėdos universiteto ligoninėje. Sprendžiama, kodėl didieji universitetai neišleidžia gydytojų rezidentų į Klaipėdą? Apie tai jau

Klaipėdos universiteto ligoninė – tarsi atversta knyga, kviečianti ne tik nuolatos tobulėti, bet ir rašyti savąją istoriją



Vyto Karacėjus nuotrauka

anksčiau yra pasisakiusi ir Jaunųjų gydytojų sąjunga. Norėtume, kad pas mus mokytųsi jauni gydytojai. Vilniuje ir Kaune jų koncentracija didžiulė, bet galimybių gauti pakankamai praktikos – nėra. Esame pasirengę dalyvauti projektuose, konkursuose, gauti reikalingas lėšas ir toliau vystyti mokslą. Tik viskas vyksta ne taip greitai kaip norėtūsi – rezultatų dar reiks palaukti. Manau, kad suvienytas mokslinis potencialas, išgrynintos veiklos kryptys, racionaliai paskirstyti žmogiškieji bei materialiniai ištekliai, mokslo ir tarptautinės patirties įsiliejimas į gydymo bei slaugos procesus atvers naujas galimybes čia dirbantiems medikams, garantuos efektyvesnę gydymą Klaipėdos krašto žmonėms.

Atsigręžkime šiek tiek į praeitį. 1992 m. sausio 23 d. jūs buvote paskirtas dar nebaigtos statyti Klaipėdos jūrininkų ligoninės vadovu. Tik 1993 m. lapkritį statybininkai jums įteikė simbolinį raktą, o 1994 m. balandį įvyko oficialus Klaipėdos jūrininkų ligoninės atidarymas. Jūrininkų ligoninė gimė taip pat sujungus kelias žinybines prekybos ir žvejybos laivynų, laivų statyklos ir laivų remonto įmonių gydymo įstaigas ir, kaip išsireiškė tuometinis sveikatos apsaugos ministras akademikas Jurgis Brėdikis, buvo didelis indėlis į Lietuvos sveikatos politiką. Žurnalas JŪRA MEER SEA, visuomet atstovaujantis jūrininkų interesus, ne kartą rašė apie didžiulį Jūrininkų ligoninės indėlį į jūrininkų ir uostininkų sveikatos profilaktiką, priežiūrą ir gy-

dymą. Jūrininkų ligoninę gerai žinojo ne tik Lietuvos, bet ir kitų pasaulio valstybių jūrininkai, kurie čia visuomet gaudavo labai operatyvią ir kvalifikuotą pagalbą. Ar naujojo junginio – Klaipėdos universiteto ligoninės – paslaugų spektre išliks toks pat dėmesys jūrininkams?

Jūrininkų ligoninės santykiai su jūrininkais išties buvo labai glaudūs. Buvome dėkingi jūrinėms organizacijoms, kurios ženkliai prisidėjo statant naują ligoninę ir aprūpinant ją naujausia medicinos įranga. Ligoninėje buvo įsteigtas ir Jūros medicinos poskyris, kur jūrininkai tikrindavosi sveikatą, organizavome pirmosios medicinos pagalbos mokymus. Ilgą laiką Jūrininkų ligoninė buvo vienintelė, teikusi tokią pagalbą. Tačiau ilgainiui jūrininkams atsirado poreikis turėti didesnę šių paslaugų pasirinkimą, paslaugas teikti pradėjo ir kitos įstaigos, tad mums tęsti šios veiklos nebebuvo būtynbės. Klaipėdos universiteto ligoninė vienodai atvira ir dėmesinga yra kiekvienam pacientui, kad ir kokios profesijos jis bebūtų. Jūrininkams – taip pat. Čia jie gali gauti visą reikalingą ir savalaikę aukščiausio lygio pagalbą. Greta ligoninės leidžiasi sraigtasparniai, kuriais iš jūros atgabenami tiek laivų įgulų nariai, tiek laivų keleiviai, kuriems reikalinga skubi medikų pagalba. Vėl atnaujinome senus sraigtasparnių nusileidimo aikštelės įrengimo planus. Tikimės, kad vieną dieną pacientus atgabens sraigtasparniai leis ne pievoje, o tikroje, tam skirtoje aikštelėje.

>

Ar KUL vizijoje regimos tarptautinio bendradarbiavimo perspektyvos ir kokios galėtų būti jų kryptys?

Klaipėdos universitete pradėtas įgyvendinti 15 mėnesių trukmės projektas „Klaipėdos universiteto tarptautinio konkurencingumo stiprinimas Europos universitetų tinkle EU-CONEXUS“. Šios iniciatyvos tikslas – stiprinti Klaipėdos universiteto tarptautinį konkurencingumą, gerinti aukštojo mokslo sistemos kokybę ir didinti jos efektyvumą, integruojantis į Europos universitetų tinklą EU-CONEXUS. Šiam tikslui pasiekti reikalinga gerinti ir plėsti studijų aplinką bei infrastruktūrą, susijusią su Europos universitetų tinklo EU-CONEXUS veikla, skatinti dėstytojų, studentų ir administracijos darbuotojų mobilumą, studentų dalyvavimą tarptautinėse veiklose, užsienio studentų, dėstytojų bei mokslininkų pritraukimą. Diegti ir plėtoti virtualias paslaugas bei informacines sistemas, susijusias su Europos universitetų tinklo EU-CONEXUS veikla, kurti jungtinių magistrantūros studijų programų turinį, plėtoti mikrokreditų sistemą, kurti ir išbandyti inovatyvius bendradarbiavimo modelius, užtikrinti kokybišką gerosios patirties ir projekto veiklų sklaidą. Manau, kad tai turės įtakos KU ligoninės specialistų glaudesniai tarptautiniam bendradarbiavimui.

Prie dabartinio KUL filialo – Jūrininkų ligoninės – jau kuris laikas intensyviai vyksta statybos darbai, pradėti gerokai iki reorganizacijos. Kuo praturtės ligoninės infrastruktūra ir padidės jos galimybės?

Klaipėdos jūrininkų ligoninėje Ligonijų priėmimo-skubiosios pagalbos skyriaus rekonstrukcija pradėta 2021 m. Tai buvo ilgai lauktas projektas, turintis iš esmės pagerinti sąlygas tiek pacientams, tiek medikams. Ši rekonstrukcija nesusijusi su ligoninių reorganizacija. Rekonstrukcijos projektas buvo kurtas dabartinės Klaipėdos universiteto ligoninės filialui Jūrininkų ligoninė. Įstaigos steigėjui – Sveikatos apsaugos ministerijai – pritarus, prieš keletą metų buvo pradėtas projektuoti vieno aukšto priestatas, kuriame iki 1 000 kv. m išsiplės Jūrininkų ligoninės Ligonijų priėmimo-skubiosios pagalbos skyrius. Rekonstruoti ir išplėsti šį skyrių buvo būtina siekiant dar kokybiškiau ir greičiau teikti medicinos paslaugas pacientams. 1983 m. projektuotos Klaipėdos jūrininkų ligoninės Ligonijų priėmimo-skubiosios pagalbos skyriaus patalpos nebeatitiko šios dienos poreikių, nes pasikeitė ligoninės profiliai, pacientų srautai, techninės galimybės. Ligonijų priėmimo-skubiosios pagalbos skyriaus patalpos buvo ankštos, trūko apžiūrų kabinetų, erdvesnių koridorių, šiuolaikiškų laukimo erdvių pacientams ir jų artimiesiems. Susidurta ir su ligonijų transportavimo problemomis priimant juos iš greitosios medicinos pagalbos personalo ir persikstant pagal pagalbos pobūdį. Skubos tvarka į Jūrininkų ligoninę patekusių pacientų nuolatos daugėja. Ypač tai jaučiama po to, kai ligoninė tapo trijų klasterių: ūminio išeminio insulto, ūminio miokardo infarkto su ST pakilimu ir ūminio miokardo infarkto be ST pakilimo diagnostikos ir gydymo centru. Pastaruosiu metu išaugo ir stebėjimo palatų poreikis. Turimos 4 stebėjimo lovos nebetenkino nei personalo, nei pacientų poreikių, o

padidinti lovų skaičių nebuvo galimybių dėl patalpų stygiaus. Po rekonstrukcijos skyriuje bus 28 lovos, skirtos reanimuojamiems, apžiūros laukiantiems, stebėjimui paliktiems pacientams. Daliai pacientų laukti apžiūros ar rezultatų bus pasiūlyta komforto kėdėse. Skyriuje, kuris bus aprūpintas naujausia sveikatos būklės stebėjimo įranga, dirbs daugiau specialistų, tikimasi ir rezidentų pagalbos. Pastačius priestatą bus užtikrinta, kad Jūrininkų ligoninės Ligonijų priėmimo-skubiosios pagalbos paslaugoms teikti skirtos patalpos būtų pakankamo dydžio, atitiks savo funkcinę paskirtį, bus užtikrintas savalaikis, kokybiškas, efektyvus būtiniosios medicinos pagalbos organizavimas. Ligonijų priėmimo-skubiosios pagalbos skyrius ir šiuo metu dirba pilnu pajėgumu, tik ne tokiomis komfortiškomis sąlygomis. Kol vyksta rekonstrukcija, skubi pagalba organizuojama Ambulatorinių konsultacijų skyriaus patalpose, gydytojų konsultantų kabinetai naudojami kaip skubiosios pagalbos skyriaus palatos. Dėl to įstaigoje nukenčia ir ambulatorinės konsultacijos. Kai Ligonijų priėmimo-skubiosios pagalbos skyriaus medikai išsikels į rekonstruotas patalpas, gydytojams konsultantams bus gražinti kabinetai ir jie galės konsultuoti žymiai daugiau pacientų. Pagal sutartį su rangovu, rekonstrukcijos darbai turėjo būti baigti iki šių metų vasaros. Jau atlikta per 70 proc. numatytų darbų, tačiau dėl rangovo kaltės teko sutartį nutraukti. Statybos šiuo metu sustabdytos, kol įvyks teisiniai formalumai ir galėsime skelbti naują viešąjį konkursą darbams užbaigti.

Klaipėdos universiteto ligoninė neseniai paskelbė savo idėjas simbolizuojantį logotipą. Kokia žinia siunčiama šiais simboliais?

Naują šalies medicinos istorijos lapą verčiančios Klaipėdos universiteto ligoninės logotipe užkoduota ne viena prasmė. Jis simbolizuoja reformos tikslus, naujos įstaigos vertybes bei bendruomenės lūkesčius.

Prekės ženkle atsispindi trijų sujungtų įstaigų: Klaipėdos universitetinės ligoninės, Klaipėdos jūrininkų ir Palangos reabilitacijos ligoninės, geroji patirtis ir siekiai. Tai perteikiama paukščio, jūros bangos ir horizonto metaforomis. Paukštis skleidžia rūpėsčio ir atjautos sparną. Jūra atsirita žinių ir inovacijų bangomis. Horizonte – ne tik vizijos, reikšmingi siekiai, bet ir erdvės tarptautinei partnerystei.

Klaipėdos universiteto ligoninė – tarsi atversta knyga, kviečianti ne tik nuolatos tobulėti, bet ir rašyti savąją istoriją. Istoriją, kurios šerdis – modernus ir patikimas gydymas bei jautrus rūpestis kiekvienu pacientu.

Logotipas simbolizuoja įsipareigojimą išlaikyti pagrindines vertybes – kokybę, profesionalumą, inovatyvumą, ilgamestes sujungtų įstaigų tradicijas, mokslą ir inovacijas, empatiją, žmogiškumą, paslaugų spektrą bei savalaikiškumą. Tikimės, kad šis prekinis ženklas bus atpažįstamas ir patrauklus tiek Lietuvoje, tiek tarptautiniu lygiu. •

Dėkojame už pokalbį.


South East
Technological
University


La Rochelle
University


Catholic University
of Valencia


University
of Rostock


University of Zadar


Technical University
of Civil Engineering
Bucharest


Agricultural
University of Athens


Klaipeda
University


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



Lithuania – a Maritime State

Lithuanian Maritime Academy – a member of the global maritime and academic community

LITHUANIAN
MARITIME
ACADEMY

Lithuanian Maritime Academy is a modern leader in training maritime professionals for the international maritime sector and a member of the global maritime and academic community. Founded in 1948, LMA has successfully trained more than 14 thousand maritime industry professionals to this day.

As a maritime educational institution, LMA stands out among other high education institutions by its maritime studies and international nature, a developed seafarer training system, the academic and maritime qualifications of the staff and a rather modern study base, based on the latest information technologies. These are the major factors, determining LMA success, resulting in a very high demand for maritime specialists both in Lithuanian and international labour markets.

LMA advantages were particularly evident under the COVID-19 pandemic, featuring studies using electronic navigation, engine and port terminal operations simulators. The well-developed information infrastructure determined excellent digital competencies of the students and their teachers, as well as high-quality studies remotely. Of course, professional competencies are consolidated on LMA training vessels, thus, students acquire practical training too.

LMA success – career achievements of the LMA students – did not go unnoticed in the international arena. As of 2020–2021, 54 students from Algeria, Azerbaijan, Belarus, Canada, Egypt, Estonia, India, Cameroon, Latvia, Russia and Ukraine chose to study at LMA. The academic

programmes, offered for international students, included: Marine Navigation; Engineering and it specialising in Ships and Ships Propulsion Engine Repairs; Marine Transport Logistics Technologies; Port and Shipping Management. A new study programme of Shipping and Logistics Information Systems will commence as of 2021.

International students get actively involved into the LMA community's daily life. Marine Navigation first-year students Mohamed Marwan Fawzy and Ngangmi Suh Fidelis prepared academic presentations and successfully took part at the virtual international student conference, hosted by Batumi Navigation Teaching University, Vessel and Vessel Propulsion Engine Repair students started their training practice at BLRT Group Western Shipyard, while senior students of Marine Navigation and Marine Engineering students have already started their seagoing practice on board of various types of ships.

International aspirations contribute to LMA improvement. Its future goals aim at the development of joint degree study programmes with other maritime academies, strengthen partnerships with maritime industry companies, resume and accelerate the student and staff mobility and support rising of the new success stories of its students.

Contact us:

LITHUANIAN MARITIME ACADEMY

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

+370 46 397 240

lajm@lajm.lt

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

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

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

<https://www.lajm.lt>

<https://www.lajm.lt/en/about-lajm/all-news-en.html>



Die Metaphern des Vogels, der Meereswelle und des Horizonts symbolisieren neue Ziele, Werte und Erwartungen

Im Zuge der Gesundheitsreform in Litauen wurde nach einem Jahr der Vorbereitung die Umstrukturierung der Krankenhäuser in Klaipėda, der drittgrößten Stadt des Landes, abgeschlossen. Das neue Universitätskrankenhaus Klaipėda (KUL), das durch den Zusammenschluss von drei medizinischen Einrichtungen – dem Universitätskrankenhaus Klaipėda, dem Seefahrerkrankenhaus Klaipėda und dem Rehabilitationskrankenhaus Palanga – gegründet wurde, hat seinen Betrieb am 1. Januar 2023 aufgenommen. Der Eigentümer des fusionierten Krankenhauses ist der Staat, vertreten durch das Gesundheitsministerium und die Universität Klaipėda. „Durch den Zusammenschluss der drei medizinischen Einrichtungen an der Küste ist ein erstklassiges medizinisches

Zentrum entstanden, das das Potenzial hat, nicht nur für Westlitauen, sondern auch für die gesamte Region zu einem Anziehungspunkt zu werden. Das Entstehen einer medizinischen Einrichtung auf Universitätsniveau bietet neue Möglichkeiten für die Stadt Klaipėda, die Universität, die Forscher, die Ärzte, die Patienten und das gesamte Netz der medizinischen Einrichtungen in Westlitauen“, sagte der litauische Gesundheitsminister Arūnas Dulkys. Prof. Dr. Jonas Sąlyga, der Leiter des Klaipėda Maritime Hospital, wurde mit der Leitung der neuen Einheit betraut, bis im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ein ständiger Leiter des KUL benannt wird.

JÛRA MEER SEA sprach mit Prof. Dr. Jonas Sąlyga.

Sehr geehrter Herr Professor, die Fusion der Krankenhäuser ist erst relativ kurz her, und es ist noch sehr früh, um über die Vorteile oder Ergebnisse einer solchen Entscheidung zu sprechen, aber welche Veränderungen finden statt, und was sind die Trends für die Zukunft?

Veränderungen sind nie einfach, weder für diejenigen, die sie einleiten, noch für die Betroffenen. Seit Anfang dieses Jahres, als die drei Krankenhäuser zum Universitätsklinikum Klaipėda fusionierten, wurde bereits viel Arbeit geleistet - ein gemeinsames Amt für öffentliche Auftragsvergabe und eine Vergabekommission wurden genehmigt, ein Pflegerat, ein Behandlungsrat und eine Ethikkommission wurden gewählt, und ein Aufsichtsrat wurde genehmigt. Viele neue Strategien und Verfahren wurden überprüft und genehmigt, und es wurden vorläufige neue Lizenzen für Dienstleistungen er-

teilt. Die aktive Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften der neuen Einrichtung ist im Gange. Das Universitätskrankenhaus Klaipėda scheint sich auf einem Weg der Veränderung zu befinden, wenn auch in kleinen Schritten. Allerdings gibt es auch etwas zu befürchten: Die Fusion hat in einigen Bereichen zu einem Mangel an Fachärzten, zu überlasteten und überforderten Ärzten geführt.

Welchen Umfang wird die Einrichtung haben und welche Leistungen wird sie für die Patienten erbringen?

Das Universitätskrankenhaus Klaipėda wurde durch die Zusammenlegung des Universitätskrankenhauses Klaipėda, des Seefahrerkrankenhauses Klaipėda und des Rehabilitationskrankenhauses Palanga zu einem Krankenhaus gegründet. Die Einrichtung beschäftigt über 3 000 Mitarbeiter. Es ist das drittgrößte Krankenhaus in Litauen nach den Kliniken von Kaunas und Vilnius Santaros. Die neue Einrichtung wird über fast 1 800 Betten für verschiedene Arten von Behandlungen verfügen. Das Krankenhaus wird stationäre, ambulante und Rehabilitationsdienste anbieten. Die Einrichtung wird Abteilungen in Klaipėda, Palanga und Švėkšna (Bezirk Šilutė) haben. Es ist die größte Gesundheitseinrichtung in Westlitauen.

Das Universitätskrankenhaus Klaipėda ist wie ein offenes Buch, das nicht nur zur ständigen Verbesserung einlädt, sondern auch dazu, seine eigene Geschichte zu schreiben

>

Die Gründer des KUL, das litauische Gesundheitsministerium und die Universität Klaipėda, haben ihre Erwartungen zum Ausdruck gebracht, dass diese Reform einen Durchbruch im Gesundheitswesen der Region Westlitauen darstellt und dass der neue Krankenhausverbund eine zuverlässige Plattform für die Umsetzung innovativer Ideen von Forschern der Universität Klaipėda und eine Praxisbasis für Studenten und Doktoranden sein wird. Sie sind Professor der Universität Klaipėda, Doktor der biomedizinischen Wissenschaften. Worin sehen Sie die Perspektive für diese Erwartungen?

Das Krankenhaus verfügt über ein ausreichendes wissenschaftliches Potenzial und entwickelt es ständig weiter. Die Universität Klaipėda hat einzigartige wissenschaftliche Bereiche - Krankenpflege, Rehabilitation, Blaue Biotechnologie, Umweltverschmutzung, Klimawandel und seine Auswirkungen auf die Gesundheit. Die Frage der Facharztausbildung am Universitätskrankenhaus Klaipėda bleibt ein Problem. Warum stellen die großen Universitäten keine Assistenzärzte für Klaipėda zur Verfügung? Die Gewerkschaft der jungen Ärzte hat sich bereits dazu geäußert. Wir möchten, dass junge Ärzte hier ausgebildet werden. Es gibt eine große Konzentration von ihnen in Vilnius und Kaunas, aber es gibt keine Möglichkeiten, genügend Praxis zu bekommen. Wir sind bereit, uns an Projekten und Wettbewerben zu beteiligen, um die nötigen Mittel zu beschaffen und unsere Ausbildung weiterzuentwickeln. Aber die Dinge gehen nicht so schnell

voran, wie wir es uns wünschen - wir müssen auf die Ergebnisse warten. Ich glaube, dass das vereinte wissenschaftliche Potenzial, die entschlackte Ausrichtung der Aktivitäten, die rationelle Zuweisung von personellen und materiellen Ressourcen, die Integration wissenschaftlicher und internationaler Erfahrungen in die Prozesse der Behandlung und Pflege den hier arbeitenden Ärzten neue Möglichkeiten eröffnen und eine wirksamere Behandlung der Menschen in der Region Klaipėda garantieren werden.

Lassen Sie uns ein wenig zurückblicken. Am 23. Januar 1992 wurden Sie zum Leiter des noch zu bauenden Seefahrerkrankenhauses Klaipėda ernannt. Erst im November 1993 übergaben Ihnen die Bauherren den symbolischen Schlüssel, und im April 1994 wurde das Klaipėda er Seefahrerkrankenhaus offiziell eröffnet. Auch das Seefahrerkrankenhaus entstand aus dem Zusammenschluss mehrerer medizinischer Abteilungen von Handels- und Fischereifлотten, Werften und Schiffsreparaturbetrieben und war, wie es der damalige Gesundheitsminister, Akademiker Jurgis Brėdikis, ausdrückte, ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitspolitik Litauens. Die Zeitschrift JŪRA MEER SEA, die seit jeher die Interessen der Seeleute vertritt, hat wiederholt über den enormen Beitrag des Seefahrerkrankenhauses zur Prävention, Pflege und Behandlung der Gesundheit von Seeleuten und Hafendarbeitern geschrieben. Das Seefahrerkrankenhaus war nicht nur den litauischen Seeleuten gut bekannt, sondern auch den See-



Foto von Vytas Karaciejus

leuten aus anderen Ländern der Welt, die dort immer sehr schnell und kompetent Hilfe erhielten. Wird die neue Einrichtung, das Universitätskrankenhaus Klaipėda, in ihrem Leistungsspektrum den gleichen Schwerpunkt auf Seeleute legen?

Die Beziehung zwischen dem Seefahrerkrankenhaus und den Seeleuten war in der Tat sehr eng. Wir waren den Schiffsfahrtsorganisationen dankbar, die wesentlich zum Bau des neuen Krankenhauses und zur Bereitstellung modernster medizinischer Ausrüstung beigetragen haben. Das Krankenhaus verfügte auch über eine maritim-medizinische Abteilung, in der Seeleute auf ihren Gesundheitszustand untersucht und Erste-Hilfe-Kurse durchgeführt wurden. Lange Zeit war das Seefahrerkrankenhaus das einzige Krankenhaus, das diese Hilfe leistete. Da die Seeleute jedoch ein breiteres Spektrum dieser Dienstleistungen nachfragten, begannen andere Einrichtungen, sie anzubieten, und es war für uns nicht mehr notwendig, diese Tätigkeit fortzusetzen. Das Universitätskrankenhaus Klaipėda ist für jeden Patienten, unabhängig von seinem Beruf, gleichermaßen offen und aufmerksam. Das Gleiche gilt für Seeleute. Hier können sie alle notwendige und rechtzeitige Hilfe auf höchstem Niveau erhalten. Hubschrauber landen neben dem Krankenhaus und bringen sowohl Besatzungsmitglieder als auch Passagiere von See, die dringend medizinische Hilfe benötigen. Wir haben die alten Pläne für den Hubschrauberlandeplatz erneut aktualisiert. Wir hoffen, dass die Hubschrauber, die die Patienten

bringen, eines Tages nicht mehr auf einer Wiese, sondern auf einem richtigen, eigens dafür vorgesehenen Landeplatz landen werden.

Beinhaltet die Vision der KUL Perspektiven für eine internationale Zusammenarbeit und in welche Richtung könnten diese gehen?

Die Universität Klaipėda hat ein 15-monatiges Projekt „Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Universität Klaipėda im EU-CONEXUS-Netzwerk der europäischen Universitäten“ gestartet. Ziel dieser Initiative ist es, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Universität Klaipėda zu stärken, die Qualität und Effizienz des Hochschulsystems zu verbessern, indem sie in das EU-CONEXUS-Netzwerk der europäischen Universitäten integriert wird. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, das Studiumfeld und die Infrastruktur im Zusammenhang mit den Aktivitäten des EU-CONEXUS-Netzwerks europäischer Universitäten zu verbessern und zu entwickeln, die Mobilität von Dozenten, Studenten und Verwaltungspersonal, die Teilnahme von Studenten an internationalen Aktivitäten und die Anziehung ausländischer Studenten, Dozenten und Wissenschaftler zu fördern. Implementierung und Entwicklung virtueller Dienste und Informationssysteme im Zusammenhang mit den Aktivitäten des EU-CONEXUS-Netzes europäischer Universitäten, Entwicklung des Inhalts gemeinsamer Masterstudiengänge, Entwicklung eines Mikrokreditsystems, Ent- >



wicklung und Erprobung innovativer Kooperationsmodelle, Gewährleistung einer qualitativ hochwertigen Verbreitung bewährter Verfahren und Projektaktivitäten. Ich glaube, dass dies Auswirkungen auf die engere internationale Zusammenarbeit der Fachleute des KU-Krankenhauses haben wird.

An der jetzigen Außenstelle des KUL, dem Seemannskrankenhaus, sind seit einiger Zeit Bauarbeiten im Gange, die lange vor der Umstrukturierung begonnen wurden. Wie wird die Infrastruktur des Krankenhauses bereichert und seine Kapazität erhöht?

Der Umbau der Patientenaufnahme und der Notaufnahme des Krankenhauses für Seeleute in Klaipėda begann im Jahr 2021. Es handelt sich um ein lang erwartetes Projekt, das die Bedingungen für Patienten und Ärzte erheblich verbessern soll. Dieser Umbau steht nicht im Zusammenhang mit der Umstrukturierung von Krankenhäusern. Das Umbauprojekt wurde für die derzeitige Zweigstelle des Universitätskrankenhauses Klaipėda, das Seefahrerkrankenhaus, konzipiert. Mit der Genehmigung des Gründers der Einrichtung, des Gesundheitsministeriums, wurde vor einigen Jahren mit der Planung eines einstöckigen Anbaus begonnen, der die Aufnahme- und Notfallabteilung des Seefahrerkrankenhauses auf 1 000 m² vergrößern wird. Die Renovierung und Erweiterung dieser Abteilung war notwendig, um den Patienten noch bessere und schnellere medizinische Leistungen zu bieten. Die Räumlichkeiten der Patientenaufnahme - Notaufnahme des Seemannskrankenhauses Klaipėda aus dem Jahr 1983 entsprachen nicht mehr den heutigen Anforderungen, da sich das Profil des Krankenhauses, die Patientenströme und die technischen Möglichkeiten verändert hatten. Die Räumlichkeiten der Notaufnahme waren beengt, es fehlten Untersuchungsräume, geräumige Flure und moderne Wartebereiche für Patienten und ihre Angehörigen. Außerdem gab es Probleme beim Transport der Patienten während der Aufnahme durch das Ambulanzpersonal und bei der Verlegung der Patienten je nach Art der Versorgung. Die Zahl der Patienten, die als Notfälle in das Seemannskrankenhaus eingeliefert werden, nimmt ständig zu. Dies ist besonders auffällig, seit das Krankenhaus ein Zentrum für die Diagnose und Behandlung von drei Gruppen geworden ist: akuter ischämischer Schlaganfall, akuter Myokardinfarkt mit ST-Erhöpfung und akuter Myokardinfarkt ohne ST-Erhöpfung. Auch der Bedarf an Beobachtungsstationen hat in letzter Zeit zugenommen. Die vorhandenen 4 Beobachtungsbetten reichten nicht mehr aus, um den Bedürfnissen des Personals und der Patienten gerecht zu werden, und eine Aufstockung der Bettenzahl war aus Platzgründen nicht möglich. Nach dem Umbau wird die Station über 28 Betten für Wiederbelebungs-, Warte- und Beobachtungspatienten verfügen. Einigen Patienten werden Komfortsessel zur Verfügung stehen, um auf ihre Untersuchungen oder Ergebnisse zu warten. Auf der Station, die mit den modernsten Geräten zur Gesundheitsüberwachung ausgestattet sein wird, werden mehr Fachärzte arbeiten, und es wird erwartet, dass die Bewohner mithelfen. Durch den Erweiterungsbau wird sichergestellt, dass die Räumlichkeiten des Seefahrerkrankenhauses für Patienten-

aufnahme - Notfallversorgung ausreichend groß sind, ihren funktionalen Zweck erfüllen und eine rechtzeitige, qualitativ hochwertige und effiziente Organisation der medizinischen Notfallversorgung gewährleisten. Die Notaufnahme ist nach wie vor voll ausgelastet, allerdings unter weniger komfortablen Bedingungen. Während des Umbaus wird die Notfallversorgung in den Räumen der Ambulanz organisiert, wobei die Praxen der Fachärzte als Notfallstationen genutzt werden. Dies hat zur Folge, dass auch die ambulanten Konsultationen in der Einrichtung beeinträchtigt werden. Sobald die Ärzte der Notaufnahme in die umgebauten Räumlichkeiten umgezogen sind, werden die Fachärzte ihre Praxen zurückerhalten und viel mehr Patienten konsultieren können. Gemäß dem Vertrag mit dem Bauunternehmen sollten die Umbauarbeiten bis zum Sommer dieses Jahres abgeschlossen sein. Mehr als 70 % der Arbeiten sind bereits abgeschlossen, aber der Auftragnehmer musste den Vertrag kündigen. Die Bauarbeiten ruhen derzeit, bis die rechtlichen Formalitäten abgeschlossen sind und wir eine neue öffentliche Ausschreibung für die Fertigstellung der Arbeiten durchführen können.

Das Universitätsklinikum Klaipėda hat kürzlich ein Logo veröffentlicht, das seine Ideen symbolisiert. Welche Botschaft geht von diesen Symbolen aus?

Das Logo der Universitätsklinik Klaipėda, die ein neues Kapitel in der Medizingeschichte des Landes aufschlägt, hat mehr als eine Bedeutung. Es symbolisiert die Ziele der Reform, die Werte der neuen Einrichtung und die Erwartungen der Gemeinschaft.

Die Marke spiegelt die besten Praktiken und Bestrebungen der drei fusionierten Einrichtungen wider: das Klaipėda University Hospital, das Klaipėda Seefahrers Hospital und das Palanga Rehabilitation Hospital. Dies wird durch die Metaphern eines Vogels, einer Meereswelle und des Horizonts zum Ausdruck gebracht. Der Vogel breitet einen Flügel der Fürsorge und des Mitgefühls aus. Das Meer erscheint in Wellen von Wissen und Innovation. Der Horizont steht nicht nur für Visionen und sinnvolle Bestrebungen, sondern auch für Raum für internationale Partnerschaften.

Das Universitätsklinikum Klaipėda ist wie ein offenes Buch, das nicht nur zur ständigen Verbesserung einlädt, sondern auch dazu, unsere eigene Geschichte zu schreiben. Eine Geschichte, in deren Mittelpunkt eine moderne und zuverlässige Behandlung und eine einfühlsame Pflege für jeden Patienten stehen.

Das Logo symbolisiert ein Bekenntnis zu den Kernwerten Qualität, Professionalität, Innovation, der langen Tradition der fusionierten Einrichtungen, Wissenschaft und Innovation, Empathie, Menschlichkeit, Leistungsspektrum und Aktualität. Wir hoffen, dass diese Marke sowohl in Litauen als auch international wiedererkennbar und attraktiv sein wird.

Wir danken Ihnen für das Gespräch.

The Metaphor of a Bird, Waves and the Horizon Symbolise New Goals, Values and Expectations

After a year of preparation, as part of the continuing healthcare reform in Lithuania, the reorganisation of hospitals in Klaipėda, the country's third-largest city, has finally been completed.

The new Klaipėda University Hospital (KUH), established by merging three medical institutions – Klaipėda University Hospital, Klaipėda Seamen's Hospital and Palanga Rehabilitation Hospital – started operating on 1 January 2023.

The stakeholders of the merged hospital are the State, represented by the Ministry of Health, and Klaipėda University.

'The merger of the three seaside medical institutions into one has created a first-class medical centre, which has the potential to become a centre of attraction not only to Western Lithuania, but also the entire region. The emergence of a university-level medical facility provides new opportunities for the city of Klaipėda, the university, researchers, doctors, patients and the entire network of medical facilities in Western Lithuania,' said the Lithuanian Minister of Health Arūnas Dulkys.

Prof. Dr. Jonas Sąlyga, former head of Klaipėda Seamen's Hospital, has been appointed to lead the new unit until a permanent head of the KUH is selected through a tender process.

JŪRA MEER SEA interviewed

Prof. Dr. Jonas Sąlyga for more details.



Photo of Vytautas Karaciejus

Dear Professor, it has been a relatively short time since the merger of the hospitals and discussions of the benefits or results of this decision may be too early, but what changes are taking place, and what are the trends for the future?

Change is never easy, neither for those, who initiate it, nor anyone involved. A lot of work has already been done since the merger of the three hospitals into Klaipėda University Hospital at the beginning of this year – a certification of a joint Public Procurement Office and Procurement Com-

mission, elections of the Nursing Council, the Treatment Council, and the Ethics Commission, and certification of the Supervisory Board. Many new policies and procedures have been reviewed and approved, and provisional new licences for services have been obtained. We're also engaged in an active cooperation with the trade unions of the new institution. Klaipėda University Hospital seems to be on the path of change, albeit in small steps. However, there is also something to worry about: the merger has led to a shortage of specialist doctors in some of the branches, with doctors exhausted working under heavy workloads. >

How big will this institution be and what services will it offer to patients?

Klaipėda University Hospital was established by merging Klaipėda University Hospital, Klaipėda Seamen's Hospital and Palanga Rehabilitation Hospital into one hospital. The institution employs over 3,000 people. It is the third largest hospital in Lithuania after Kaunas Clinics and Vilnius Santaros Clinics. The new facility will have almost 1,800 beds for various types of treatment. The hospital will provide inpatient, outpatient and rehabilitation services. The facility will have units in Klaipėda, Palanga and Švėkšna (Šilutė district). It is the largest personal healthcare facility in Western Lithuania.

Founders of KUH – the Ministry of Health of Lithuania and Klaipėda University – expect this reform to be a breakthrough in the healthcare ecosystem of the Western Lithuanian region, and that the new hospital combination will become a reliable platform for innovative ideas of Klaipėda University researchers and a practice base for students and doctoral students. You are a Professor of Klaipėda University, a Doctor of Biomedical Sciences. What perspectives do you see for these expectations?

The hospital has enough scientific potential that is constantly being developed. Klaipėda University has unique scientific fields – nursing, rehabilitation, blue biotechnology, pollution, climate change and its impact on health. Residency opportunities at Klaipėda University Hospital remains an problem. Why don't the major universities let resident doctors come to Klaipėda? The Junior Doctors Association has already raised this issue. We would love to have young doctors training here. There is a huge concentration of them in Vilnius and Kaunas, but there are no opportunities to get enough practice. We are ready to participate in projects and tenders to obtain the necessary funds and develop our education further. But things are not going as fast as we would like – we will have to wait for the results. I believe that joint scientific potential, clarified directions of activities, rational allocation of human and material resources, integration of scientific and international experience into treatment and nursing processes will open up new opportunities for the doctors working here, enabling to guarantee a more effective treatment for the people of Klaipėda region.

Let's take a look back a little. On 23 January 1992, you were appointed as the head of the yet-to-be-built Klaipėda Seamen's Hospital. It was not until November 1993 that the builders handed you the symbolic key, and in April 1994 Klaipėda Seamen's Hospital was officially opened. The Seamen's Hospital was also born from the merger of several medical facilities of trade and fishing fleets, shipyards and ship repair companies and, as the academician Jurgis Brėdikis, the then Minister of Health, put it, became a major contribution to Lithuania's

Klaipėda University Hospital is like an open book, inviting not only for continuous improvement, but also to write our own story

health policy. JŪRA MEER SEA magazine, which has always represented seafarer interests, has often written about the great contribution of the Seamen's Hospital to the prevention, care and treatment of seafarers and port workers. The Seamen's Hospital was well-known not only to Lithuanian seafarers, but also seafarers from other countries of the world, who always received very prompt and qualified assistance. Will the new entity – Klaipėda University Hospital – maintain the same focus on seafarers in its service spectrum?

The relationship between the Seamen's Hospital and seafarers has been very close indeed. We have been grateful to the maritime organisations, which have contributed significantly to the construction of the new hospital and to the provision of state-of-the-art medical equipment. The hospital also had a Marine Medical Division, where seafarers had their health checked, and we also organised first aid training. For a long time, the Seamen's Hospital was the only one offering such assistance. However, with a growing demand for a wider range of these services, other institutions started to offer them as well, and it was no longer necessary for us to continue this activity. Klaipėda University Hospital is equally open and attentive to every patient, no matter their profession. The same goes for seafarers. Here they can receive all the necessary and timely assistance of the highest standard. Helicopters land next to the hospital and bring both crew members and passengers from the sea in need of urgent medical attention. We have once again renewed our old plans for a helipad with hopes that one day helicopters that bring patients won't need to land on the meadow, landing on a real dedicated landing deck instead.

Does the vision for KUH include prospects for international cooperation and what could be the directions of such cooperation?

Klaipėda University has launched a 15-month project 'Strengthening International Competitiveness of Klaipėda University in the European University Network EU-CONEXUS'. The aim of this initiative is to strengthen the international competitiveness of Klaipėda University, to improve the quality and efficiency of the university education system by integrating it into the EU-CONEXUS network of European Universities. To achieve this goal, it is necessary to improve and develop the studying environment and infrastructure, related to the activities of EU-CONEXUS network of European universities, to promote

the mobility of lecturers, students and administrative staff, the participation of students in international activities, and attract foreign students, lecturers and scholars. Also, to implement and develop virtual services and information systems related to the activities of the EU-CONEXUS network of European universities, develop the content of joint Master's degree programmes, establish a microcredit system, create and test innovative models of cooperation, and ensure the quality sharing of the good practices and project activities. I believe that all of this will have an impact on closer international cooperation of KU Hospital professionals.

Construction works near the Seamen's Hospital, currently a KUH branch, started well before the reorganisation and have been taking place for some time now. How will this contribute to the improvement of the hospital's infrastructure and capacities?

The reconstruction of the Patient Reception – Emergency Department at Klaipėda Seamen's Hospital started in 2021. It was a long-awaited project, which should substantially improve the conditions for both patients and doctors. This reconstruction is not related to the reorganisation of the hospitals. The reconstruction project was designed for the Seamen's Hospital, currently a branch of Klaipėda University Hospital. A few years ago, with the approval of the founder of the institution – the Ministry of Health, we started developing the project for a one-storey extension, which will enlarge the Seamen's Hospital's Patient Admissions and Emergency Department to 1,000 sq. m. The reconstruction and extension of this department was necessary to provide better and faster medical services to patients. The premises of the Patient Reception and Emergency Department of Klaipėda Seamen's Hospital, designed in 1983, no longer met our modern needs, as the hospital's profiles, patient flows and technical capabilities have changed. The premises of the Emergency Department were cramped and were in dire need of more examination rooms, spacious corridors and modern waiting areas for patients and their relatives. There were also problems with transporting patients during admission from the ambulance and in their distribution according to the type of care. The number of patients admitted to the Seamen's Hospital on an emergency basis is constantly increasing. This has been particularly notable since the hospital became a centre for the diagnosis and treatment of three clusters: acute ischaemic stroke, acute ST-elevation myocardial infarction, and acute non-ST-elevation myocardial infarction. The need for observation wards has also recently increased. The existing 4 observation beds were no longer sufficient to meet the needs of the staff and patients, and increasing the number of beds was impossible due to lack of space. After the reconstruction, the ward will have 28 beds for resuscitation, waiting and observation patients. Some patients will be offered comfort chairs to wait for their check-up or results. The ward will be managed by

more specialists, equipped with the latest health monitoring equipment, and, hopefully, assisted by resident doctors. The completion of the extension will ensure that the Patient Reception – Emergency Care premises of the Seamen's Hospital will meet their functional purpose, offering timely, high-quality and efficient emergency medical care. The Emergency Department still operates at full capacity, but in less comfortable conditions. During the reconstruction, emergency care is organised at the premises of the Outpatient Consultation Department with the consultants' offices used as emergency wards. This, in turn, had an impact on the outpatient consultations. When the doctors of the Emergency Department move to the reconstructed premises, the consultants will have their consulting rooms back and will be able to assist a much larger number of patients. According to the contract with the contractor, the reconstruction work was supposed to be completed by summer this year. More than 70 % of the work has already been completed, but the contractor had to cancel the contract. The construction is currently on hold until legal formalities are completed and we can issue a new tender to complete the work.

Klaipėda University Hospital has recently published a logo symbolising its ideas. What is their message?

The logo of Klaipėda University Hospital, which is turning over a new leaf in our country's medical history, has more than one meaning. It symbolises the goals of the reform, the values of the new institution, and the expectations of the community.

The brand reflects the best practices and aspirations of the three merged institutions: Klaipėda University Hospital, Klaipėda Seamen's Hospital and Palanga Rehabilitation Hospital. This is conveyed through the metaphors of a bird, a sea wave and the horizon. The bird spreads a wing of care and compassion. The sea emerges in waves of knowledge and innovation. While the horizon speaks not only of visions and meaningful aspirations, but also of space for international partnerships.

Klaipėda University Hospital is like an open book, inviting not only for continuous improvement, but also to write our own story. A story with modern and reliable treatment and sensitive care for every patient at its heart.

The logo symbolises a commitment to the core values of quality, professionalism, innovation, years of traditions of the merged institutions, science and innovation, empathy, humanity, range of services and timeliness. We hope that this brand will be recognisable and attractive both in Lithuania and internationally. •

Thank you for the conversation.

Geležinkelių pramonės duomenų ir skaitmeninių prioritetų ataskaita pateikta RIA inovacijų konferencijoje



Geležinkelių industrijos asociacija (RIA), atstovaujanti Didžiosios Britanijos geležinkelių tiekimo bendruomenės balsą, pristatė naują ataskaitą, kurioje apibūdinami geležinkelio pramonės iššūkiai ir galimybės, susijusios su duomenų ir skaitmeninėmis technologijomis. Ataskaita „Duomenų ir skaitmeninės technologijos geležinkelyje: pramonės poreikiai, galimybės ir prioritetai“ buvo pristatyta 2023 m. RIA inovacijų konferencijoje Notingeme.

Tai įvyko vos dieną po to, kai savo Transporto duomenų strategiją paskelbė JK vyriausybė, kurios ministrai teigia, kad jos įgyvendinimas turėtų pagerinti keleivių prieigą prie skaitmeninių programų ir svetainių, padėti planuoti, sumokėti ir pasiekti transporto sistemą. Po RIA narių pasitari-

mų ir konsultacijų ataskaitoje akcentuojami šeši svarbiausi siūlymai vyriausybei, politikams ir klientams, kurie per ateinančius 10 metų leistų sėkmingai įgyvendinti „Skaitmeninio dešimtmečio“ programą – Didžiosios Britanijos geležinkelių skaitmeninį perėjimą.



Šeši siūlymai yra tokie:

1. **Geležinkelio skaitmeninis perėjimas reikalauja vadovavimo, strategijos ir veiksmų, pradėdant jau dabar.** Reikia stipraus tarpindustrinio vadovavimo, kad būtų apibrėžta strategija ir užtikrintas tvirtas įsipareigojimas reikiamų pokyčių ir investicijų atlikimui.
2. **Geležinkelių talentai turi būti įgalinti – per įgūdžių tobulinimą ir tinkamos kultūros kūrimą.** Geležinkeliams reikia įvairių pramonės šakų, siekiant užtikrinti, kad geležinkelių srityje dirbantys žmonės turėtų reikiamų įgūdžių naujam skaitmeniniam pasauliui, be to, jiems reikia suteikti galių per plačiai paplitusius kultūrinius ir organizacinius pokyčius, kad būtų pasiekta visa įmanoma nauda.
3. **Kiekviena organizacija turėtų savo veikloje atsižvelgti į klientų interesus ir likti atvira pokyčiams.** Bendradarbiaujant klientų ir tiekėjų sąsajoje, reikia nuolat vystyti geležinkelio paslaugas, kad jos atitiktų kintančią pasaulio tikrovę.
4. **Investuoti į inovacijas ir jų įgyvendinimą.** Pramonė turi atsiverti naujoms ir patikrintoms inovacijoms iš savo ir kitų pramonės sričių. Tai reikalauja investicijų į naujoves, jų įgyvendinimą ir su tuo susijusius verslo pokyčius.



5. **Operacijos ir priežiūra turi apimti skaitmeninę ateitį,** kuriant skaitmeninius metodus nuo pat pradžių ir projektuojant turtą, operacijas bei priežiūrą.
6. **Bendradarbiavimas ir atvira nuotaika yra gyvybiškai svarbūs, o tai prasideda nuo klientų.** Dalijimasis patikimais duomenų rinkiniais tinkamais kanalais turėtų būti įtrauktas į viešųjų pirkimų ir paslaugų sutartis, kad būtų užtikrinta atitiktis visoje tiekimo grandinėje.

Komentuodama šį pranešimą, RIA inovacijų direktorė **Milda Manomaitytė teigia:** „Tik vieną dieną po to, kai vyriausybė paskelbė savo transporto duomenų strategiją, mes džiaugiamės paskelbdami savo naują ataskaitą, kuri iškelia galimybes ir iššūkius, su kuriomis susiduria geležinkelių pramonė duomenų ir skaitmeninių technologijų srityse. Kaip rodo ši nauja ataskaita, efektyvus duomenų naudojimas yra būtinas geležinkelio, kuris atitiktų ateities reikalavimus, statybai. Nuo protingų jutiklių iki naujausių dirbtinio intelekto sistemų, duomenys atliks lemiamą vaidmenį visiškai integruotoje geležinkelių sistemoje ateityje. Todėl geležinkelių pramonės lyderiai ir politikos formuotojai turėtų užtikrinti, kad visi, dirbantys Jungtinės Karalystės geležinkeliuose, būtų pasirengę didėjančiam duomenimis grindžiamam tinklui per ateinančius dešimt metų – tai bus skaitmeninis dešimtmetis.“

Po išsamių konsultacijų su įvairiais RIA nariais šešiose rekomendacijose, pateiktose šioje duomenų ir skaitmeninių prioritetų ataskaitoje, siūlomos priemonės, kurių pramonei reikia norint veiksmingai naudoti duomenis dabar ir ateityje. Nuo tvirto vadovavimo iki veiksmingo bendradarbiavimo raginame vyriausybę, politikos formuotojus ir geležinkelių klientus priimti šias rekomendacijas.“

RIA informacija

Bericht über Daten- und digitale Prioritäten von der RIA Innovation Conference

Der Verband der Eisenbahnindustrie (Railway Industry Association, RIA), der die Interessen der britischen Bahnindustrie vertritt, hat einen neuen Bericht veröffentlicht, der die Herausforderungen und Chancen für die Eisenbahnindustrie im Bereich Daten und digitaler Technologien aufzeigt. Der Bericht mit dem Titel „Data and Digital Technologies in Rail: Industry Needs, Opportunities, and Priorities“ wurde auf der RIA Innovation Conference 2023 in Nottingham vorgestellt.



Dies erfolgte nur einen Tag nach der Veröffentlichung der Transport Data Strategy der Regierung, die die Verbesserung des Zugangs von Passagieren zu digitalen Apps und Websites zur Planung, Bezahlung und Nutzung des Transportsystems verbessern soll.

Nach einer Befragung der RIA-Mitglieder enthält der Bericht sechs zentrale Forderungen an die Regierung, politische Entscheidungsträger und Kunden, die den Übergang der digitalen Transformation des britischen Schienennetzes in den nächsten 10 Jahren – dem „Digitalen Jahrzehnt“ – ermöglichen, beschleunigen und sicherstellen würden.

Diese sechs Forderungen lauten wie folgt:

1. **Der digitale Übergang der Eisenbahn erfordert Führung, Strategie und Handeln, das jetzt beginnen muss.** Eine starke branchenübergreifende Führung ist erforderlich, um eine Strategie zu definieren und sicherzustellen, dass eine solide Verpflichtung besteht, die erforderlichen Veränderungen und Investitionen herbeizuführen.
2. **Die Kompetenzen der Bahnmitarbeiter müssen gestärkt werden – durch die Entwicklung von Fähigkeiten und die Schaffung der richtigen Kultur.** Es bedarf einer branchenübergreifenden Anstrengung, um sicherzustellen, dass Menschen, die im Eisenbahnsektor arbeiten, die richtigen Fähigkeiten für die neue digitale Welt haben und durch weitreichende kulturelle und organisatorische Veränderungen gestärkt werden, um die vollen Vorteile zu nutzen.
3. **Jede Organisation sollte Kunden in den Mittelpunkt stellen und offen für Veränderungen bleiben.** Gemeinsam über die Schnittstelle zwischen Kunde und Lieferant muss das Angebot der Eisenbahnbranche kontinuierlich weiterentwickelt werden, um sicherzustellen, dass es eine sich ständig verändernde Welt widerspiegelt.
4. **Investieren Sie in Innovation. Investieren Sie in Umsetzung.** Die Branche muss sich für unterschiedliche Ideen von neuen und erfahrenen Innovatoren in ihrer eigenen und anderen Branchen öffnen. Dies erfordert Investitionen in Innovation, Umsetzung und Geschäftsänderungen, die damit einhergehen.



5. **Betrieb und Instandhaltung müssen die digitale Zukunft annehmen,** indem sie digitale Ansätze von Grund auf einbauen und Vermögenswerte, Betrieb und Instandhaltung um sie herum gestalten.
6. **Die Zusammenarbeit und Offenheit sind von entscheidender Bedeutung und beginnen bei den Kunden.** Der Austausch von robusten Datensätzen über geeignete Kanäle sollte in Beschaffungs- und Serviceverträge integriert werden, um die Einhaltung in der Lieferkette sicherzustellen.

Kommentierend zu dem Bericht sagte die Innovationsdirektorin von RIA, Milda Manomaityte: „Einen Tag nach der Veröffentlichung der Transportdatenstrategie der Regierung freuen wir uns, unseren neuen Bericht zu veröffentlichen, der die Herausforderungen und Chancen im Bereich Daten und digitaler Technologien für die Eisenbahnindustrie darstellt. Wie dieser neue Bericht zeigt, ist die effektive Nutzung von Daten heute entscheidend für den Aufbau einer zukunftsfähigen Eisenbahn. Von intelligenten Sensoren bis hin zum Einsatz modernster KI wird Daten eine entscheidende Rolle in einer vollständig integrierten Eisenbahn in den kommenden Jahren spielen. Daher müssen Führungskräfte der Eisenbahnindustrie und politische Entscheidungsträger sicherstellen, dass alle in der britischen Eisenbahn tätigen Personen bereit sind für den Übergang zu einem zunehmend datengesteuerten Netzwerk in den nächsten 10 Jahren im digitalen Sektor.“

„Nach einer umfassenden Konsultation einer breiten Palette von RIA-Mitgliedern setzen die sechs Empfehlungen in diesem Bericht ‚Daten- und digitale Prioritäten‘ die Werkzeuge fest, die die Branche benötigt, um Daten jetzt und in Zukunft effektiv zu nutzen. Von starker Führung bis hin zur effektiven Zusammenarbeit fordern wir die Regierung, politische Entscheidungsträger und Eisenbahnkunden auf, diese Empfehlungen zu übernehmen.“

Informationen von RIA

Railway Industry's 'Data and Digital Priorities' Report Launched at RIA Innovation Conference

Railway Industry Association (RIA), the voice of the UK rail supply community, has launched a new report outlining the challenges and opportunities facing the rail industry on data and digital technologies. The report, entitled 'Data and Digital Technologies in Rail: Industry Needs, Opportunities, and Priorities' was launched at the RIA Innovation Conference 2023 in Nottingham.



This comes the day after the Government published its Transport Data Strategy, which ministers say will improve passenger access to digital apps and sites to help plan, pay and access the transport system.

Following a consultation of RIA members, the report includes six key 'asks' of Government, policy makers and clients, which would enable, expatiate and ensure the success of the UK railway's digital transition over the next 10 years: the 'Digital Decade'.



These six 'asks' are:

1. **The railway's digital transition requires leadership, strategy, and action, starting now.** Strong cross-industry leadership is needed, to define a strategy and to ensure solid commitment to bring about the required changes and investment.
2. **Rail talent needs to be empowered: through upskilling and creating the right culture.** Railways need a cross-industry drive to ensure people working in rail have the right skills for the new digital world, and they need to be empowered through widespread cultural and organizational change to reap the full rewards.
3. **Every organization should place customers at the heart of everything it does and remain receptive to change.** Collaboratively, across the client-supplier interface, rail's offering needs to be constantly developed to ensure it reflects an ever-changing world.
4. **Invest in innovation. Invest in implementation.** The industry needs to open itself up to different ideas from new and experienced innovators in its own and other industries. This will require investment in innovation, implementation, and the business changes that go with it.
5. **Operations and maintenance must embrace the digital future,** building in digital approaches from the ground up and designing assets, operations, and maintenance around them.
6. **Collaboration and openness are vital, and this starts with clients.** The sharing of robust datasets through appropriate channels should be built into procurement and service contracts to ensure compliance across the supply chain.



Commenting on the paper, **RIA's Innovation Director, Mil-da Manomaityte** said: 'Just the day after the Government published its Transport Data Strategy, we are delighted to publish our new report, which sets out the challenges and opportunities facing the rail industry on data and digital technologies. As this new report shows, effectively harnessing the power of data today is crucial to building a railway fit for the future. From smart sensors to the use of cutting-edge AI, data will play a critical role in a fully integrated railway in the years ahead. So railway industry leaders and policy makers need to ensure everyone working in UK rail is ready for the transition into an increasingly data-led network over the next 10 years, in what will be a Digital sector.'



Following an extensive consultation with a broad range of RIA members, the six recommendations contained in this 'data and digital priorities' report set out the tools the industry needs to effectively embrace data now and in the future. From strong leadership to effective collaboration, we urge the Government, policy makers and rail clients to adopt these recommendations'.

Information by Railway Industry Association



Lietuvos jūrininkų sąjungai – 100 metų!

Prieš šimtą metų, Klaipėdos kraštą prijungus prie Lietuvos, atvertas naujas Lietuvos, jūrinės valstybės, istorijos puslapis. Tais pačiais metais buvo įkurta ir Lietuvos jūrininkų sąjunga – profesinė organizacija,

atstovaujanti ir ginanti mūsų šalies jūrininkų ir kitų profesijų darbuotojų, kurių darbas susijęs su laivyba ir jos aptarnavimu, profesines, darbo, ekonomines ir socialines teises bei interesus Lietuvoje bei užsienyje.



„Ši sukaktis yra ypatinga ne tik mums, jūrinės bendruomenės nariams, bet ir visai Lietuvai, nes būtent prieš šimtą metų padėtas pagrindas formuotis jūrinei valstybei. Prieš šimtmetį įkurta Lietuvos jūrininkų sąjunga ėmėsi ypatingos misijos – jos pastangomis lietuviškuose laivuose suplazdėjo Lietuvos vėliava, atsirado Lietuvos laivų registras, jūrininkų knygelės, suformuota jūrinės teisės, jūrininkų diplomavimo bazės, parengtos jūrininkų uniformų dėvėjimo taisyklės, sustiprintas jūrininkų rengimas švietimo įstaigose, Lietuvos jūrininkų sąjunga įstojo į tarptautines jūrininkus vienijančias organizacijas. Šiandien jūrininkų sąjunga ir toliau siekia, kad Lietuvos jūrininkų bendruomenė būtų stipri ir motyvuota, tinkamai atstovaujama ir įvertinta“, – sakė Aleksandras Kaupas, Lietuvos jūrininkų sąjungos pirmininkas.

Lietuvos jūrininkų sąjungos jubiliejus paminėtas Lietuvos jūrų muziejuje, kur susirinko gausus būrys jūrininkų, jūrinių organizacijų, uosto kompanijų, jūrininkus rengiančių mokslo įstaigų, valdžios institucijų atstovų. Taip pat jūrininkus atstovaujančių organizacijų atstovai iš Latvijos, Estijos, Kroatijos, Belgijos, Didžiosios Britanijos, Ukrainos, Skandinavijos šalių.

„Didžiojamės turėdami savo nacionalinį laivyną, teritorinius vandenius, savo jūrines kompanijas, jūrininkus, jūrinę akademiją, Klaipėdos universitetą ir Klaipėdos jūrų uostą. Jūrininkų sąjungai linkime dar daugybės šimtmečių, Lietuvai

ištikimų naujų jūrininkų kartų. Tegu po jūsų laivų kiliu visada būna gilūs vandenys. Vėjo, vėjo!“ – atsiųstame laiške jūrinę bendruomenę sveikino LR susisiekimo ministras Marius Skuodis.

Šventės metu pagerbti nusipelnę jūrinės bendruomenės atstovai. Garbės nario ženkais apdovanoti jau esami apdovanojimo savininkai: ilgametis Lietuvos jūrininkų sąjungos vadovas Petras Bekėža ir Lietuvos aukštosios jūreivystės mokyklos direktorius Vaclav Stankevič. Lietuvos jūrininkų sąjungos garbės nario vardas ir apdovanojimas įteiktas Kazimierui Povilaičiui už ilgametį jūrinių tradicijų puoselėjimą bei aktyvų dalyvavimą sąjungos veikloje. Padėkos raštais už jūrinės kultūros puoselėjimą apdovanoti Lietuvos jūrų muziejaus direktorė Olga Žalienė bei Vaclovas Bartkus, jūrinę kultūrą aktyviai propaguojantis pirmojo Lietuvos kapitono Liudviko Stulpino gimtinėje, Telšiuose.

Minint Lietuvos jūrininkų sąjungos šimtmetį, nepamirštas ir L. Stulpino atminimas – aplankytas jo kapas Kopgalio kapinaitėse. Šventinį renginį vainikavo specialiai jūrinei bendruomenei skirta ekskursija po Lietuvos jūrų muziejų.

Šiuo metu Lietuvos jūrininkų sąjunga vienija apie pusantro tūkstančio oficialių narių. Lietuvos registre yra apie 5 tūkst. jūrininkų – didžioji jų dalis dirba užsienio laivuose. Laivuose su Lietuvos vėliava dirba apie tūkstantis jūrininkų. ●

Litauischer Seemannsverband – 100 Jahre!

Vor hundert Jahren, als Klaipėda an Litauen angegliedert wurde, wurde eine neue Seite in der Geschichte Litauens, eines maritimen Staates, aufgeschlagen. Im selben Jahr wurde der litauische Seemannsverband gegründet - eine Berufsorganisation, die die beruflichen, arbeitsrechtlichen, wirtschaftlichen und sozialen Rechte und Interessen der Seeleute unseres Landes und anderer im Schifffahrts- und Schifffahrtsdienstleistungssektor in Litauen und im Ausland tätiger Berufsgruppen vertritt und verteidigt.

„Dieser Jahrestag ist nicht nur für uns, die Mitglieder der maritimen Gemeinschaft, sondern auch für Litauen als Ganzes etwas Besonderes, denn vor hundert Jahren wurde der Grundstein für die Gründung eines maritimen Staates gelegt. Der vor einem Jahrhundert gegründete Litauische Seemannsverband hatte eine besondere Aufgabe: Dank seiner Bemühungen wurde die litauische Flagge auf litauischen Schiffen gehisst, das litauische Schiffsregister und die Seefahrtbücher wurden erstellt, die Grundlagen für das Seerecht und die Qualifikation der Seeleute wurden geschaffen, Vorschriften für das Tragen von Uniformen für Seeleute wurden ausgearbeitet, die Ausbildung der Seeleute in den Bildungseinrichtungen wurde verbessert, und der Litauische Seemannsverband wurde Teil der internationalen Seefahrerorganisationen. Heute setzt sich der Verband weiterhin dafür ein, dass die litauische Seefahrergemeinschaft stark und motiviert ist und gut vertreten und geschätzt wird“, so Aleksandras Kaupas, Vorsitzender des litauischen Seefahrerverbands.

Dieser Jahrestag wurde im Litauischen Schifffahrtsmuseum gefeiert, wo zahlreiche Seeleute, maritime Organisationen, Hafenunternehmen, Vertreter von Bildungseinrichtungen, die Seeleute ausbilden, und Vertreter von Behörden zusammenkamen. Vertreter von Schifffahrtsorganisationen aus Lettland, Estland, Kroatien, Belgien, Großbritannien, der Ukraine und den skandinavischen Ländern nahmen ebenfalls teil.

„Wir sind stolz auf unsere eigene nationale Flotte, die Hoheitsgewässer, die maritimen Unternehmen, die Seeleute, die maritime Akademie, die Universität Klaipėda und den Seehafen Klaipėda. Wir wünschen dem Seefahrerverband noch viele Jahrhunderte, neue Generationen von Seeleuten, die Litauen die Treue halten. Möge es immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel geben. Ahoi!“, gratulierte der Minister für Verkehr und Kommunikation der Republik Litauen, Marius Skuodis, der maritimen Gemeinschaft in seinem Schreiben.

Während der Feierlichkeiten wurden verdiente Vertreter der maritimen Gemeinschaft geehrt. Folgende Personen sind bereits Träger der Ehrenmitgliedschaft: Petras Bekėža, langjähriger Vorsitzender der litauischen Seeleutegewerkschaft, und Vaclav Stankevič, Direktor der litauischen maritimen Akademie. Kazimieras Povilaitis wurde für seine langjährige Förderung der maritimen Traditionen und seine aktive Teilnahme an den Aktivitäten des Verbandes mit dem Titel Ehrenmitglied des Litauischen Seeleuterverbandes und dem Preis ausgezeichnet. Olga Žalienė, Direktorin des Litauischen Schifffahrtsmuseums, und Vaclovas Bartkus, der sich aktiv für die Förderung der maritimen Kultur in Telšiai, dem Geburtsort des ersten litauischen Kapitäns zur See, Liudvikas Stulpinas, einsetzt, wurden mit Anerkennungsurkunden ausgezeichnet.

Derzeit hat der Litauische Seemannsverband rund eineinhalbtausend offizielle Mitglieder. Im litauischen Schiffsregister sind etwa 5.000 Seeleute eingetragen, die meisten von ihnen arbeiten auf ausländischen Schiffen. Etwa 1.000 Seeleute arbeiten auf Schiffen unter litauischer Flagge. •

Basierend auf Informationen des
Litauischen Seemannsverbands

Lithuanian Seafarers' Union Celebrates 100 Years!

One hundred years ago, when Klaipėda was annexed to Lithuania, a new page in the history of Lithuania as a maritime state was turned. The same year marked the establishment of the Lithuanian Seafarers' Union – a professional organisation that represents and defends the professional, labour, economic and social rights and interests of Lithuania's seafarers and other professionals, working in the shipping industry and providing its services in Lithuania and abroad.

'One hundred years ago, the foundations were laid for the formation of a maritime state. The then newly-founded Lithuanian Seafarers' Union undertook a special mission – it is thanks to this organisation the Lithuanian fleet started sailing under the Lithuanian flag, it also established the Lithuanian Ship Register and seaman's books, shaped the maritime law and seafarers' certification base, established the rules for wearing seafarer uniforms, and improved seafarers training at educational institutions. The Lithuanian Seafarers' Union has also joined international organisations uniting seafarers. Today, the Seafarers' Union continues to strive for a strong and motivated seafarer community that is properly represented and appreciated,' said Aleksandras Kaupas, Chairman of the Lithuanian Seafarers' Union, at the ceremony held at the Lithuanian Maritime Museum.

'We are proud to have our national fleet, our territorial waters, our maritime companies, our seafarers, the Lithuanian Maritime Academy, Klaipėda University and Klaipėda Seaport. We wish the Seafarers' Union many more centuries of activities and new generations of seafarers loyal to Lithuania. May the waters beneath the keel of your ships always be deep,' said Marius Skuodis, Minister of Transport and Communications of the Republic of Lithuania, in his letter of greetings to the maritime community.

The celebration included honouring prominent figures of the maritime community. Petras Bekėža, the long-standing head of the Lithuanian Seafarers' Union, and Vaclav Stankevič, Director of the Lithuanian Maritime Academy, were awarded with tokens of Honorary Membership. The title and award of the Honorary Member of the Lithuanian Seafarers' Union was also given to Kazimieras Povilaitis for years of promoting maritime traditions and active participation in the Union's activities.

Letters of appreciation for promoting maritime culture were awarded to Olga Žalienė, Director of the Lithuanian Maritime Museum, and Vaclovas Bartkus, who actively promotes maritime culture in Telšiai, the birthplace of Lithuania's first sea captain Liudvikas Stulpinas.

Currently, the Lithuanian Seafarers' Union has about 1,500 official members. There are about 5,000 seafarers in the Lithuanian register – most of them work on foreign ships, while about 1,000 seafarers work on vessels, sailing under Lithuanian flag.

Based on LSU information

Jūra – Lietuvos saugumui ir pažangai

Gegužės 19 d. Vilniuje vyksiančiame forume „Jūra – Lietuvos saugumui ir pažangai“ susitiks šalies jūrinio verslo ir mokslo lyderiai. Lietuvos jūrinio klasterio iniciatyva LR Seime vyksiantis

renginys pristatys svarbiausius šioje srityje plėtojamus projektus ir inovacijas, o taip pat kvies aktyviau išnaudoti buvimo jūrine valstybe pranašumus.



Forumas simboliškai įprasmins ne tik gegužę švenčiamą Europos jūros dieną, bet ir iššūkių kupiną jūrinės valstybės kūrimosi procesą, kurį šiemet ženklina Klaipėdos krašto prijungimo prie Lietuvos 100-mečio paminėjimas.

„Jeigu anksčiau kalbėdami apie jūrinės pramonės svarbą akcentuodavome ekonominį aspektą, dabar jūrą vertiname kaip įvairių išteklių ir galimybių visumą. Šiandien itin aiškiai suvokiame, kad jūrinė pramonė yra gyvybiškai svarbi siekiant stiprinti šalies gynybos pajėgumus, pasitelkiant tam Klaipėdoje sukurtą infrastruktūrą, čia dirbančius specialistus, jų patirtį ir idėjas. Turėdami jūrą, turime vartus į pasaulį, turime prieigą prie jos gelmėse ir virš jų glūdinčių išteklių. Visa tai sudaro svarbias prielaidas Lietuvos ekonominio ir energetinio saugumo užtikrinimui. Jūrai tapus vienu nacionalinių prioritetų, iš to turėtų gimti kryptinga strategija bei sprendimai, įgalinantys pilnavertiškai išnaudoti visus privalumus, kuriais yra apdovanota kiekviena jūrinė valstybė“, – teigia vienas forumo pranešėjų Lietuvos jūrinio klasterio valdybos pirmininkas, AB „Vakarų laivų gamykla“ generalinis direktorius Arnoldas Šileika.

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto generalinio direktoriaus Algio Latako pranešime analizuojama, kaip uostų veiklos diversifikaciją lemia žaliojo kurso skatinama uostų elektrifikacija, naujų žaliųjų kuro rūšių plėtra laivyboje, jūrinių vėjo energetikos parkų statyba šalia uostų.

Pirmojo Lietuvoje jūrinio vėjo parko projekto eiga, Klaipėdos SGD terminalo reikšmė regione ir patirties sklaida kuriant Europos energetinę nepriklausomybę – svarbūs fo-

rumo akcentai, padėsiantys susidaryti išsamų ir įvairiapusį vaizdą apie jūrinės energetikos šiandieną ir ateitį Baltijos jūros regione bei už jo ribų.

Atveriant naujų galimybių langus, inovacijos vertinamos kaip vienos svarbiausių įrankių. Jau įgyvendintus ir šiuo metu vystomus projektus pristatys Jūrinio klasterio nariai ir partneriai, su kuriais glaudžiai bendradarbiaujama siekiant plėtoti švarią laivybą ir pažangią logistiką uoste ir su juo jungiančiais šalies vidaus vandens keliais.

„Technologinė plėtra, inovacijos yra vieni iš faktorių, leidžiančių išlikti konkurencingiems didelius pokyčius išgyvenančioje transporto ir logistikos industrijoje. Klaipėdos jūrų uosto krovos kompanijos, pačios kurdamos ir įgyvendindamos veiklos automatizavimo, skaitmenizavimo projektus, imasi lyderystės šioje srityje ir ne tik užtikrina Klaipėdos uosto pažangos tęstinumą, bet ir turi ką pasiūlyti kitiems šios rinkos dalyviams“, – įsitikinęs Laimonas Rimkus, Klaipėdos jūrų krovinių kompanijos „Bega“ generalinis direktorius, Lietuvos jūrų krovos kompanijų asociacijos viceprezidentas.

Žinios apie jūrą, uostus, pakrantes – svarbus atspirties taškas siekiant plėtoti inovacijas ir užsiauginti tam būtinų specialistų, kurie sėkmingai įsilietų į jūrinę inovacijų ekosistemą. Su tuo susijusius klausimus nagrinėja du uostamiesčio mokslo ir studijų centrai – Klaipėdos universitetas ir Lietuvos aukštoji jūreivystės mokykla.

Parengta pagal Klaipėdos mokslo ir technologijų parko informaciją

Die Ostsee für Litauens Sicherheit und Fortschritt

Führende Vertreter der maritimen Wirtschaft und Wissenschaft des Landes treffen sich am 19. Mai in Vilnius zum Forum „Das Meer – für Litauens Sicherheit und Fortschritt“. Die Veranstaltung, die auf Initiative des litauischen maritimen Clusters im Parlament der Republik Litauen stattfindet, wird die wichtigsten Projekte und Innovationen in diesem Bereich vorstellen und eine Einladung sein, die Vorteile einer maritimen Nation stärker zu nutzen.

Das Forum wird nicht nur den Europäischen Tag der Meere im Mai symbolisch begehen, sondern auch den anspruchsvollen Prozess des Aufbaus eines maritimen Staates, der sich in diesem Jahr zum 100-jährigen Jubiläum des Beitritts von Klaipėda zu Litauen jährt.

„Während wir früher über die Bedeutung der maritimen Industrie in wirtschaftlicher Hinsicht sprachen, sehen wir das Meer heute als eine Kombination verschiedener Ressourcen und Möglichkeiten. Heute sind wir uns bewusst, dass die maritime Industrie von entscheidender Bedeutung für die Stärkung der Verteidigungskapazitäten des Landes ist, indem wir die in Klaipėda entwickelte Infrastruktur, die hier arbeitenden Spezialisten, ihre Erfahrungen und Ideen nutzen.“

„Das Meer ist unser Tor zur Welt, und wir haben Zugang zu den Ressourcen, die in und über den Tiefen des Meeres liegen. All dies ist eine wichtige Voraussetzung für die Gewährleistung der wirtschaftlichen und energetischen Sicherheit Litauens. Da das Meer zu einer der nationalen Prioritäten geworden ist, sollte dies zu einer gezielten Strategie und zu Lösungen führen, um alle Vorteile, mit denen jeder maritime Staat ausgestattet ist, in vollem Umfang zu nutzen“, sagte



Arnoldas Šileika, Vorstandsvorsitzender des Litauischen Maritimen Clusters, CEO von AB „Vakarų laivų gamykla“, einer der Redner auf dem Forum.

Der Vortrag von Algis Latakas, Generaldirektor des Staatlichen Seehafens Klaipėda, analysiert, wie die Diversifizierung der Hafentätigkeiten durch den Green Deal, die Elektrifizierung der Häfen, die Entwicklung neuer umweltfreundlicher Kraftstoffe für die Schifffahrt und den Bau von Offshore-Windparks in Hafennähe vorangetrieben wird.

Der Fortschritt des ersten Offshore-Windparkprojekts in Litauen, die Bedeutung des LNG-Terminals in Klaipėda für die Region und die Verbreitung von Erfahrungen bei der Entwicklung der Energieunabhängigkeit Europas sind wichtige Höhepunkte des Forums, das dazu beitragen soll, ein umfassendes und vielfältiges Bild der Gegenwart und Zukunft der Offshore-Energie im Ostseeraum und darüber hinaus zu vermitteln.

Innovation wird als eines der wichtigsten Instrumente zur Erschließung neuer Möglichkeiten angesehen. Die Mitglieder des Maritimen Clusters und die Partner, die eng zusammenarbeiten, um eine saubere Schifffahrt und eine fortschrittliche Logistik im Hafen und den angrenzenden Binnenwasserstraßen zu entwickeln, werden bereits umgesetzte und in der Entwicklung befindliche Projekte vorstellen.

„Technologische Entwicklung und Innovation sind einige der Faktoren, die es uns ermöglichen, in einer Transport- und Logistikbranche, die großen Veränderungen unterliegt, wettbewerbsfähig zu bleiben. Die Logistikunternehmen des Seehafens Klaipėda übernehmen durch die Entwicklung und Umsetzung von Automatisierungs- und Digitalisierungsprojekten selbst die Führung in diesem Bereich und sorgen nicht nur für die Kontinuität des Fortschritts des Hafens von Klaipėda, sondern haben auch den anderen Akteuren auf diesem Markt viel zu bieten“, sagte Laimonas Rimkus, Geschäftsführer der Klaipėda Seefrachtunternehmen „BEGA“ und Vizepräsident des Verbands der litauischen Seehafen-Frachtunternehmen.

Das Wissen über das Meer, die Häfen und die Küsten ist ein wichtiger Ausgangspunkt für die Entwicklung von Innovationen und die Heranbildung von Fachkräften, die für eine erfolgreiche Teilnahme am maritimen Innovationsökosystem erforderlich sind. Zwei Wissenschafts- und Studienzentren in der Hafenstadt – die Universität Klaipėda und die Litauische Maritime Hochschule – arbeiten an entsprechenden Themen.

●
Basierend auf Informationen des Wissenschafts- und Technologieparks Klaipėda

The Sea to Ensure Lithuania's Security and Progress

On 19 May, leaders of Lithuania's maritime business and science will meet at the forum 'The Sea to Ensure Lithuania's Security and Progress' in Vilnius. The event, taking place at the Parliament of the Republic of Lithuania by the initiative of the Lithuanian Maritime Cluster, will showcase the most important projects and innovations in the field, as well as an invitation to take greater advantage of being a maritime nation.

The Forum will symbolically mark not only the European Maritime Day, celebrated in May, but also the challenging process of building a maritime state, marked this year by the 100th anniversary of the annexation of Klaipėda to Lithuania.

'Used to talking about the importance of the maritime industry in economic terms, we now see the sea as a combination of various resources and opportunities. Today, we are particularly aware of the fact that the maritime industry is vital for strengthening our country's defence capabilities, using the infrastructure developed in Klaipėda, and the specialists working here with their experience and ideas. With the sea as our gateway to the world, we have access to the resources that lie in and above its depths. All of this is an important prerequisite for ensuring Lithuania's economic and energy security. With the sea becoming one of the national priorities, this should give rise to a focused strategy and solutions to fully exploit all the advantages that each maritime state is endowed with,' says Arnoldas Šileika, Chairman of the Board of the Lithuanian Maritime Cluster, CEO of Western Shipyard, and one of the speakers at the Forum.

The presentation by Algis Latakas, Director General of Klaipėda State Seaport, analysed the diversification of port activities, driven by the Green Deal, port electrification, the development of new green fuels for shipping, and the construction of offshore wind farms close to ports.

The progress of Lithuania's first offshore wind farm project, the regional significance of the Klaipėda LNG terminal, and sharing experience in the development of Europe's energy independence are all important highlights of the Forum, which will help to provide a comprehensive and diverse picture of the present and future of offshore energy in the Baltic Sea region and beyond.



Innovation is seen as one of the most important tools in opening new windows of opportunity. Projects already implemented and currently under development will be presented by members of the Maritime Cluster and partners working closely together to develop clean shipping and advanced logistics in the port and its connecting inland waterways.

'Technological development and innovation are some of the factors that enable us to remain competitive in the transport and logistics industry undergoing major changes. Developing and implementing automation and digitalisation projects, stevedoring companies at the port of Klaipėda are taking the lead in this field and not only ensure the continuity of the progress at the port of Klaipėda, but also have a lot to offer to the other players in this market,' said Laimonas Rimkus, Director General of Klaipėda Stevedoring Company BEGA and Vice-President of the Association of Lithuanian Stevedoring Companies.

Knowledge about the sea, ports and coasts is an important starting point for developing innovation and cultivating the necessary specialists to successfully join the maritime innovation ecosystem. These issues are studied by two science and research centres – Klaipėda University and the Lithuanian Maritime Academy. •

Based on information from Klaipėda
Science and Technology Park

Keltų maršrutas Klaipėda–Kylis – sėkmingo dvišalio bendradarbiavimo pavyzdys

Prieš 30 metų, 1993-ųjų balandžio 15 dieną, Lietuvos jūrų laivininkystės kompanijai (UAB „Lisco“) priklausęs keltas „Šiauliai“ plaukė savo pirmuoju maršrutu Klaipėda–Kylis. Vienintelis kasdien kursuojantis ir tiesiogiai Klaipėdą ir Kylių jungiantis keltų maršrutas mini 30-metį.



„Vokietija yra svarbiausia Klaipėdos uosto partnerė. Didėjantys krovinių srautai tarp Vokietijos ir Lietuvos tik pabrėžia strateginę mūsų partnerystės svarbą. Tai liudija ir jau tris dešimtmečius sėkmingai veikianti keltų jungtis tarp Klaipėdos ir Kylio. Didžiuojuosi tokiu ilgalaikiu ir vertingu bendradarbiavimu, o žvelgdamas į ateitį tikiu, kad tai tik pradžia“, – sako Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos generalinis direktorius Algis Latakas.

Prieš tris dešimtmečius Vokietijos ir Lietuvos krantus per jūrą sujungęs keltų maršrutas šiandien yra viena sėkmingiausių ir didžiausių krovinių srautą generuojančių keltų linijų Klaipėdos uoste. 2022 m. maršrutu Klaipėda–Kylis keliaujantys keltai Klaipėdos uostui generavo per 2,4 mln. tonų krovinių.

„Švęsdami keltų maršruto Kylio–Klaipėda 30-metį, mes taip pat švenčiame Vokietijos ir Lietuvos sėkmės istoriją. Su nekantrumu laukiame ateinančių bendradarbiavimo dešimtmečių“, – pabrėžia Kylio uosto vadovas Dirkas Klausas.

Reorganizavus Lietuvos jūrų laivininkystės kompaniją, nuo 1998-ųjų keltų maršrutu Klaipėda–Kylis plukdo Danijos laivybos bendrovė „DFDS Seaways“.

„Nuo pat šio maršruto atidarymo 1993 m. jis tapo svarbiu krovinių ir keleivių vežimo tiltu tarp Vokietijos ir Lietuvos, įtvirtindamas savo, kaip važiavimo keliais intermodalinės alternatyvos, pozicijas. Per visus šiuos metus mes nuolat tobulėjome, prisitaikydami prie augančių krovinių vežimo ir klientų poreikių“, – teigia „DFDS Seaways“ maršruto direktorius Aleksėjus Slipenčiukas.

KVJUD informacija

Fährverbindung Klaipėda-Kiel – ein Beispiel für erfolgreiche bilaterale Zusammenarbeit

Vor 30 Jahren, am 15. April 1993, befuhr die Fähre „Šiauliai“ der litauischen Seeschiffahrtsgesellschaft (UAB „Lisco“) erstmals die Strecke Klaipėda-Kiel. Die einzige täglich verkehrende Fährlinie, die Klaipėda und Kiel direkt verbindet, feiert damit ihr 30-jähriges Bestehen.

„Deutschland ist der wichtigste Partner des Hafens von Klaipėda. Die zunehmenden Frachtströme zwischen Deutschland und Litauen unterstreichen die strategische Bedeutung unserer Partnerschaft. Davon zeugt auch die Fährverbindung zwischen Klaipėda und Kiel, die seit drei Jahrzehnten erfolgreich betrieben wird. Ich bin stolz auf diese langjährige und wertvolle Zusammenarbeit, und mit Blick auf die Zukunft glaube ich, dass dies erst der Anfang ist“, sagt Algis Latakas, Generaldirektor der Staatlichen Seehafenbehörde Klaipėda.

Die Fährverbindung, die vor drei Jahrzehnten die deutsche und die litauische Küste auf dem Seeweg miteinander verband, ist heute eine der erfolgreichsten Fährlinien im Hafen von Klaipėda und generiert das größte Frachtaufkommen. Im Jahr 2022 haben die Fähren auf der Strecke Klaipėda-Kiel über 2,4 Millionen Tonnen Fracht für den Hafen von Klaipėda transportiert.

„Mit dem 30-jährigen Jubiläum der Fährverbindung Kiel-Klaipėda feiern wir auch die Erfolgsgeschichte von Deutschland und Litauen. Wir freuen uns auf die kommenden Jahrzehnte der Zusammenarbeit“, betont Dirk Klaus, Vorstandsvorsitzender des Kieler Hafens.



Nach der Umstrukturierung der Litauischen Seeschiffahrtsgesellschaft betreibt die dänische Reederei DFDS Seaways seit 1998 die Fährverbindung Klaipėda-Kiel.

„Seit ihrer Eröffnung im Jahr 1993 hat sich die Strecke zu einer wichtigen Fracht- und Passagierbrücke zwischen Deutschland und Litauen entwickelt und ihre Position als intermodale Alternative zum Straßenverkehr gefestigt. Im Laufe der Jahre haben wir uns kontinuierlich weiterentwickelt, um den wachsenden Anforderungen von Fracht und Kunden gerecht zu werden“, sagt Alexey Slipenchuk, Route Director von DFDS Seaways. •

Information der Staatlichen
Seehafenbehörde Klaipėda

Kiel-Klaipėda Route Celebrates 30th Anniversary

1993–2023: the PORT OF KLAIPĖDA and the PORT OF KIEL celebrate the 30th anniversary of the Kiel-Klaipėda route. Being the only daily direct ferry connection between Lithuania and Germany, it's extremely important to the Baltic Sea region.



On 15 April 1993, *Šiauliai* ferry, belonging to the Lithuanian Shipping Company (LISCO UAB) set out on a journey on the route Klaipėda-Kiel for the first time. This year, the only daily direct ferry connection between Germany and Lithuania celebrates its 30th anniversary.

'Germany is the most important partner for the port of Klaipėda. The growing cargo flows between Germany and Lithuania only highlight the strategic importance of our partnership. That is also illustrated by the ferry connection between Klaipėda and Kiel, which has been operating successfully for three decades. I am very proud of such a long-standing and valuable cooperation and believe that this is just the beginning,' says Algis Latakas, Director General of Klaipėda State Seaport Authority.

Kiel also looks back on this anniversary with satisfaction: 'Ports connect and secure supply across national borders. With the 30th anniversary of the Kiel-Klaipėda line, we are also celebrating a long and good partnership with the port of Klaipėda,' emphasised Dirk Claus, Managing Director at the Port of Kiel. The same applies to the close partnership with DFDS. The Danish shipping company has operated the ferry line on the route since 1998. 'Together with the port of Klaipėda and DFDS, we can look back on the German-Lithuanian success story and look forward to the next decades of cooperation,' said Claus.

In the past decades, the route has seen a steady growth in freight volumes. It is now one of the highest-volume routes between Germany and the Baltic States.

'Since its opening in 1993, the route has become an important cargo and passenger transportation bridge between Germany and Lithuania, establishing its position as an intermodal alternative to driving by road. We have been able to keep evolving and adapting to growing demands of freight customers,' says Aleksej Slipenciuk, Route Director at DFDS Seaways AB. 'We appreciate our excellent partnership with the Port of Kiel and Seehafen Kiel Stevedoring at the Ostuferhafen terminal, continuously supported by DFDS as a route operator, which, through the use of larger vessels, reducing queues and waiting times, and digitalising terminal services, has created favourable development conditions that have raised service standards for both cargo customers and passengers. Congratulations and thank you to all the parties involved in this success and we are looking forward to continuing the journey together.' •

Information by KSSA

Bangolaužių rekonstrukcija – su papildomais pajėgumais

Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija pasirašė sutartį su bangolaužių rekonstrukcijos darbų konkursą laimėjusia Latvijos įmone „LNK Industries“. Šis rangovas įrengs dalį povandeninės sienutės pietiniame bangolaužyje.

Šio etapo darbų vertė – 9,4 mln. eurų.

Visiškai užbaigus projektą bus sustiprinti esami pietinis ir šiaurinis bangolaužiai, nekeičiant jų konfiguracijos. Abu bangolaužiai bus paaukštinti, dalyje hidrotechninių statinių įrengtos atraminės sienutės. Ant pietinio molo bus įrengtos dvi apžvalginės aikštelės klaipeidėiams ir miesto svečiams.

Bangolaužių rekonstrukcija reikalinga siekiant užtikrinti didesnę navigacijos saugumą. Dabar, esant nepalankioms oro sąlygoms, didesniam bangavimui, saugumui užtikrinti taikomi apribojimai laivams, ypač didiesiems, įplaukti į uostą. Šis projektas leis uosto kanalą gilinti iki 17 m bei ateityje priimti didžiausius į Baltijos jūrą galinčius įplaukti laivus. •

KVJUD informacija

Wiederaufbau der Wellenbrecher – mit zusätzlicher Kapazität

Breakwater Reconstruction – with Additional Capacity



Die staatliche Hafenbehörde von Klaipėda hat einen Vertrag mit dem lettischen Unternehmen „LNK Industries“ unterzeichnet, das die Ausschreibung für den Umbau der Wellenbrecher gewonnen hat. Dieses Unternehmen wird einen Teil der Unterwasserwand im südlichen Wellenbrecher installieren.

Klaipėda State Seaport Authority has signed an agreement with LNK Industries, the Latvian company that won the tender for the breakwater reconstruction. This contractor will install a part of the underwater wall in the southern breakwater.

Der Wert der Arbeiten für diese Phase beläuft sich auf 9,4 Millionen Euro.

The value of the works for this phase is EUR 9.4 million.

Nach Abschluss des Projekts werden die bestehenden südlichen und nördlichen Wellenbrecher verstärkt, ohne dass ihre Form verändert wird. Beide Wellenbrecher werden erhöht und in einem Teil der Wasserbauwerke werden Stützmauern errichtet. Auf dem südlichen Wellenbrecher werden zwei Aussichtsplattformen für die Bürger von Klaipėda und die Besucher der Stadt errichtet.

Once the project is fully completed, the existing southern and northern breakwaters will be reinforced without changing their configuration. Both breakwaters will be raised and retaining walls will be installed in part of the hydraulic structures. Two viewing platforms will be built on the southern breakwater for the citizens of Klaipėda and visitors to the city.

Der Umbau der Wellenbrecher ist notwendig, um die Sicherheit der Schifffahrt zu verbessern. Gegenwärtig schränken ungünstige Wetterbedingungen und hoher Wellengang den Zugang zum Hafen für Schiffe, insbesondere für große Schiffe, ein, um die Sicherheit zu gewährleisten. Mit diesem Projekt kann die Hafenerinne auf 17 Meter vertieft werden, so dass in Zukunft auch die größten Schiffe, die in die Ostsee einfahren können, Platz finden.

The reconstruction of the breakwaters is necessary to ensure better navigation safety. Currently, adverse weather conditions and higher swell levels limit the access to the port for ships, especially large ones, to ensure safety. This project will enable the harbour channel to be dredged to 17 m and accommodate the largest ships that can enter the Baltic Sea.

Informationen der Staatlichen
Seehafenbehörde Klaipėda

Information by Klaipėda State
Seaport Authority

Irakas prisijungia prie TIR siekdamas skatinti prekybą ir ekonominę vystymąsi

Ženeva, 2023 m. kovo 30 d. Irako Respublika, esanti Vidurio Rytų prekybos kelių sankryžoje, tapo 78-ąja šalimi, prisijungusia prie Jungtinių Tautų TIR konvencijos.

Irako sprendimas prisijungti prie TIR konvencijos sustiprina jo strateginį vaidmenį kaip tranzito centrinį tašką ir remia šalies ekonominę viziją išplėsti savo ne naftos sektorius. TIR sistema padidins regioninę prekybą ir skatins ekonominę vystymąsi bei stabilumą Irake ir platesnėje erdvėje.

Tarptautinio kelių transporto sąjungos (IRU) generalinis sekretorius Umberto de Pretto išreiškė džiaugsmą dėl Irako sprendimo prisijungti prie TIR sistemos, teigdamas, kad tai suteiks galimybę Irakui pasinaudoti savo kaip regioninio prekybos centriniu taško potencialu ir pagerinti ryšius tarp Rytų–Vakarų ir Šiaurės–Pietų regionų.

„Prisijungimas prie TIR konvencijos yra auksinė galimybė patvirtinti šalies pasirošimą pasinaudoti tarptautinės prekybos potencialu, skatinant ekonominę augimą, klestėjimą ir vystymąsi“, – sako U. de Pretto.

TIR sistema dėl aukštų saugos standartų ir efektyvumo yra pripažinta tarptautiniu mastu, o Vidurio Rytuose ji sparčiai plinta. Nuo Omano ir Jungtinių Arabų Emyratų iki Saudo Arabijos ir neseniai Kataro TIR reikšmingai sumažina sienų kirtimo laikus ir skatina prekybą regione. •

IRU informacija

Kas yra TIR?

TIR – vienintelė pasaulinė tranzito sistema, leidžianti siųsti prekes iš kilmės šalies per tranzito šalis į paskirties šalį per saugią, daugiamodalę ir abipusiai pripažįstamą sistemą. TIR taip pat teikia finansinę garantiją, valdomą IRU už mokėjimą už sustabdytus mokesčius ir muitus.

Apie IRU

IRU – pasaulio kelių transporto organizacija, padedanti siekti saugią, efektyvią ir žalią judumo bei logistikos sprendimų, siekdama sujungti pasaulio visuomenes. Kaip daugiau nei 3,5 mln. įmonių, teikiančių kelių ir daugiamodalaus transporto paslaugas visose pasaulio regionuose, balsas, IRU padeda išlaikyti pasaulio judėjimą.

Irak tritt TIR bei, um Handel und wirtschaftliche Entwicklung zu fördern

Was ist TIR?

TIR ist das einzige globale Transit-System, das es ermöglicht, Waren von einem Herkunftsland über Transitländer bis zu einem Bestimmungsland über ein sicheres, multilaterales, multimodales und gegenseitig anerkanntes System zu transportieren. TIR bietet auch eine finanzielle Garantie, die von IRU verwaltet wird, für die Zahlung von Abgaben und Steuern.

Über IRU

IRU ist die Weltstraßenverkehrsorganisation, die dazu beiträgt, Länder mit sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität und Logistik zu verbinden. Als Stimme von mehr als 3,5 Millionen Unternehmen, die Straßen- und multimodale Transportdienstleistungen in allen globalen Regionen betreiben, hilft IRU dabei, die Welt in Bewegung zu halten.



Genf, 30. März 2023. Die Republik Irak, die an der Kreuzung mehrerer Handelsrouten im Nahen Osten liegt, ist das 78. Land, das der TIR-Konvention der Vereinten Nationen beigetreten ist. >

Die Entscheidung des Irak, der TIR-Konvention beizutreten, festigt seine strategische Rolle als Transit-Drehkreuz und unterstützt die wirtschaftliche Vision des Landes, seine nicht-ölproduzierenden Sektoren auszuweiten. Das TIR-System wird den regionalen Handel stärken und die wirtschaftliche Entwicklung und Stabilität im Irak und in der weiteren Region fördern.

Umberto de Pretto, der Generalsekretär der Internationalen Straßentransportunion (IRU), äußerte seine Begeisterung über die Entscheidung des Irak, dem TIR-System beizutreten, und erklärte, dass dies dem Irak ermöglichen werde, sein Potenzial als regionales Handelszentrum zu nutzen und die Konnektivität zwischen den Ost-West- und Nord-Süd-Regionen zu verbessern.

„Der Beitritt des Irak zur TIR-Konvention ist eine goldene Gelegenheit, um die Bereitschaft des Landes zu bestätigen, das Potenzial des internationalen Handels zur Unterstützung des Wirtschaftswachstums und zur Förderung von Wohlstand und Entwicklung zu nutzen“, fügte de Pretto hinzu.

Das TIR-System ist weltweit für seine hohen Sicherheitsstandards und Effizienz anerkannt und hat sich im Nahen Osten schnell ausgeweitet. Von Oman und den Vereinigten Arabischen Emiraten über Saudi-Arabien bis hin zum jüngsten Beitritt von Katar reduziert TIR bereits signifikant die Grenzüberquerungszeiten und fördert den Handel in der Region. •

Informationen bereitgestellt von IRU

Iraq Joins TIR to Boost Trade and Economic Development

Geneva, 30 March 2023. The Republic of Iraq, located at the crossroads of several trade routes in the Middle East, has become the 78th country to accede to the United Nations TIR Convention.

Iraq's decision to join the TIR Convention solidifies its strategic role as a transit hub and supports the country's economic vision to expand its non-oil sectors. The TIR system will enhance regional trade and stimulate economic development and stability in Iraq and the wider region.

Umberto de Pretto, the Secretary General of the International Road Transport Union (IRU), expressed excitement about Iraq's decision to join the TIR system, stating that it will enable Iraq to leverage its potential as a regional trade hub and improve connectivity between the east-west and north-south regions.

'Iraq's accession to the TIR Convention is a golden opportunity to confirm the country's readiness to leverage the potential of international trade in supporting economic growth and driving prosperity and development,' de Pretto added.

The TIR system is globally recognized for its high security standards and efficiency, and it has been rapidly expanding in the Middle East. From Oman and the United Arab Emirates to Saudi Arabia, and most recently in Qatar, TIR is already significantly reducing border-crossing times and boosting trade in the region. •

Information provided by IRU



What is TIR?

TIR is the only global transit system that enables goods to be shipped from a country of origin, through transit countries, to a country of destination, via a secure, multilateral, multimodal, and mutually recognized system. TIR also provides a financial guarantee, managed by IRU, for the payment of suspended duties and taxes.

About IRU

IRU is the world road transport organization that helps connect societies with safe, efficient, and green mobility and logistics. Being the voice of more than 3.5 million companies operating road and multimodal transport services in all global regions, IRU helps keep the world in motion. Information provided by IRU.



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

„Messe München“ į Singapūrą atveža pirmąją multimodalinės logistikos mugę

Pietryčių Azija – pasaulinių tiekimo grandinių pertvarkymo dėmesio centre

Į Pietryčių Aziją „Messe München“ pirmą kartą atveža tarptautinį logistikos klasterį. 2023 m. lapkričio 1–3 d. vyks naujusia transporto logistikos ir oro krovinių mugė, Singapūre subursianti pagrindinius pasaulinių tiekimo grandinių dalyvius, tokius kaip „DP World“, „Dubai South“, DHL, Changi oro uostas ir „Etihad“ bei kitus. Laikas pasirinktas tinkamai, nes nusistovėję prekybos maršrutai vis dažniau keičiasi dėl pasaulinių krizių ir naujų būdų, kaip patikimai sujungti pasaulio rinkas.

Singapūras ir visas Pietryčių Azijos regionas šiam vystymuisi yra ypač svarbus. Ši vieta jau dabar priskiriama prie pirmaujančių transporto mazgų ir, atsižvelgiant į geopolitinę aplinkybę, ateityje gali tapti tarptautinio masto patikimu regionu.



Susidomėjimas pirmuoju Pietryčių Azijos transporto logistikos renginiu yra tikrai didelis.

„Dabartinis dviejų „Sands EXPO“ ir konferencijų centro salių užimtumas jau viršija iš pradžių numatytą parodos dydį. Šiuo metu planuojame galbūt pridėti ir trečiąją salę“, – pavirtina Michaelis Wiltonas, MMI Asia, „Messe München“ regioninės dukterinės įmonės, generalinis direktorius.

Parodos dalyviams ir lankytojams iš viso bus skirta iki 10 000 kv. metrų ploto. Konferencijoje, be pagrindinių pasaulinės logistikos temų, tokių kaip skaitmeninimas ir tvarumas, bus aptariami ir atsparumo klausimai.

Singapūras istoriškai buvo ir yra svarbus prekybos centras prekėms, gabenamoms į Aziją ir iš Azijos. Daugelis pasaulio logistikos paslaugų teikėjų čia turi savo padalinius, filialus ir regionines būstines. Be to, Singapūro krovinių siuntėjų tinklas taip pat yra stiprus. Daugelis siuntėjų, kurie veikia ASEAN regione arba Azijoje, taip pat veikia ir Singapūre.

Trijų dienų renginyje tiekimo grandinių ir platinimo tinklų vadovams suteikiama galimybė susipažinti su paslaugas teikiančiomis įmonėmis ir pristatyti savo paslaugas bei produktus rinkai.

„Pietryčių Azijoje plečiame savo transporto logistikos portfelį ir įtraukiame naują bei labai dinamišką pasaulio regioną. Tai leidžia mums pritraukti naujų klientų ir partnerių bei padėti esamiems klientams, kurie dalyvauja mūsų renginiuose visame pasaulyje, patekti į naujas rinkas besivystančiame regione“, – sako dr. Robertas Schionbergeris, „Messe München“ transporto logistikos parodų vadovas.

„Messe München“ yra pirmaujančių pasaulyje transporto renginių organizatorė logistikos ir krovinių gabenimo oro transportu pramonei. „Transport logistic Southeast Asia“ – naujausia tarp pagrindinių, pirmaujančių parodų, rengiamų Mumbajuje (Indija), Šanchajuje (Kinija), Stambule (Turkija), Johanesburge (Pietų Afrika), Majamyje (Amerika).

Didžiausias pasaulyje logistikos renginys yra motininė „Transport logistic“ paroda Miunchene (<https://transportlogisticsea.com/>).

MMI Asia Pte Ltd

1992 m. Singapūre įsteigta „MMI Asia“ yra dukterinė „Messe München GmbH“ įmonė. Šiuo metu ji pradeda reikšmingą augimo ir plėtros programą, į Pietryčių Azijos rinką atnešdama pasaulyje pirmaujančios „Messe München“ prekės ženklą.

„Transport logistic“ parodos

Tarptautinį „Transport logistic“ parodų pramonės tinklą sudaro dešimt renginių. „Transport logistic“ Miunchene ir „Transport logistic China“ Šanchajuje vyksta kas dvejus metus, o „Transport logistic China“ forumas (taip pat Šanchajuje) vyksta kasmet. „Messe München“ ir „EKO Fair Limited“ kasmet organizuoja tarptautinę transporto logistikos parodą „Logitrans“ Stambule. „Messe München“ organizuoja renginį „Transport logistic Americas“, kuris nuo 2022 m. kas dvejus metus vyks Floridoje. Nuo 2023 m. rugsėjo „Transport logistic Southeast Asia“ pirmą kartą vyks Singapūre.

Visose parodose krovinių vežimo oru sektoriui tenka svarbus vaidmuo. Kaip transporto logistikos dalis Miunchene, „Air cargo Europe“ yra didžiausia pasaulyje oro krovinių mugė, o „Air cargo China“ yra pagrindinis renginys Azijoje. Be to, vyksta Indijos ir Afrikos oro krovinių nepriklausomos prekybos mugės. Transporto logistikos parodų dalis taip pat yra kooperatyvas „Transport logistic India @ CTL“ Mumbajuje.

„Messe München“

„Messe München“ – viena iš pirmaujančių parodų organizatorių pasaulyje, rengianti daugiau kaip 50 investicinių, vartojimo prekių ir naujų technologijų parodų.

Kasmet daugiau nei 50 000 dalyvių ir apie 3 mln. lankytojų dalyvauja daugiau kaip 200 renginių, vykstančių Miuncheno parodų centre, „ICM – Internationales“ Miuncheno kongresų centre, konferencijų centre „Nord“, „MOC Veranstaltungszentrum München“ bei užsienyje. Kartu su savo dukterinėmis kompanijomis „Messe München“ organizuoja parodas Kinijoje, Indijoje, Brazilijoje, Pietų Afrikos Respublikoje, Turkijoje ir kitose šalyse.

Su asocijuotųjų įmonių tinklu Europoje, Azijoje, Afrikoje ir Pietų Amerikoje bei turėdama apie 70 atstovų daugiau nei 100 šalių, „Messe München“ sėkmingai veikia pasauliniu mastu. ●

„Messe München“ informacija

Messe München bringt erste multimodale Fachmesse für Logistikdienstleistungen nach Singapur

Südostasien im Fokus globaler Supply Chains – Neuausrichtung

Die Messe München bringt ihr internationales Logistik-Cluster zum ersten Mal nach Südostasien. Vom 1. bis 3. November 2023 wird die neue Fachmesse für Transportlogistik und Luftfracht die wichtigsten Akteure der globalen Lieferketten wie DP World, Dubai South, DHL, Changi Airport und Etihad in Singapur versammeln. Der Zeitpunkt ist gut gewählt, da sich etablierte Handelsrouten im Zuge globaler Krisen zunehmend verlagern und neue Wege gefunden werden müssen, um globale Märkte zuverlässig zu verbinden. Singapur und der gesamte südostasiatische Raum sind in dieser Entwicklung von besonderer Relevanz, da der Standort bereits heute zu den führenden Drehkreuzen gehört und als international vertrauenswürdige Region aus geopolitischer Sicht in Zukunft noch an Dynamik gewinnen dürfte.

Entsprechend groß ist das Interesse an der ersten transport logistic Southeast Asia: „Die aktuelle Belegung von zwei Hallen im Sands Expo and Convention Centre übersteigt bereits die ursprünglich erwartete Größe der Messe. Wir planen derzeit, eine dritte Halle hinzuzufügen“, bestätigt Michael Wilton, Geschäftsführer der MMI Asia, der regionalen Tochtergesellschaft der Messe München, die positive Resonanz. Insgesamt werden Aussteller und Besucher eine Fläche von bis zu 10.000 Quadratmetern nutzen. Neben den Schlüsselthemen der globalen Logistik, wie Digitalisierung und Nachhaltigkeit, liegt der thematische Schwerpunkt der begleitenden Konferenzen folgerichtig auch auf Resilienz. Da Singapur historisch gesehen eine wichtige Drehscheibe für den Handel von und nach Asien ist, haben viele der weltweiten Logistikdienstleister dort bereits ihre Niederlassungen und regionalen Zentralen. Auch das Verla-



dernetz in Singapur ist stark. Viele der Verlager, die in der ASEAN-Region oder in ganz Asien präsent sind, sind auch in Singapur vertreten. Die dreitägige Veranstaltung bietet Managern von Lieferketten und Vertriebsnetzen Zugang zu den Unternehmen, die diese Dienstleistungen anbieten, und gibt ihnen die Möglichkeit, ihre Dienstleistungen und Produkte auf dem Markt vorzustellen.

Mit Südostasien erweitern wir unser Transportlogistik-Portfolio um eine neue und sehr dynamische Region der Welt. So können wir neue Kunden und Partner für unsere Messe gewinnen und bestehenden Kunden, die an unseren Veranstal-

tungen in der ganzen Welt teilnehmen, helfen, neue Märkte in einer aufstrebenden Region zu erschließen“, ergänzt Dr. Robert Schoenberger, Leiter der transport logistic exhibitions. Die Messe München ist Veranstalter der weltweit führenden Veranstaltungen für die Transportlogistik- und Luftfrachtbranche. Die transport logistic Southeast Asia ist die jüngste in einer Reihe von Leitmessen, zu denen Indien (Mumbai), China (Shanghai), die Türkei (Istanbul), Südafrika (Johannesburg), Amerika (Miami) und die weltgrößte Logistikveranstaltung und Muttermesse in München gehören. Für weitere Informationen besuchen Sie <https://transport-logisticsea.com/>



Über MMI Asia Pte.

MMI Asia, eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Messe München GmbH, wurde 1992 in Singapur gegründet und befindet sich derzeit in einem bedeutenden Wachstums- und Expansionsprozess, der einige der weltweit führenden Marken der Messe München auf die südostasiatischen Transportlogistikmessen bringt.

Transport- und Logistik-Messen

Das internationale Branchennetzwerk der transport logistic-Messen besteht aus zehn Veranstaltungen. Neben der internationalen Leitmesse transport logistic in München findet in China alle zwei Jahre die transport logistic China statt, im jährlichen Wechsel mit ihr auch das transport logistic China Forum in Shanghai. In der Türkei veranstalten die Messe München und EKO Fair Limited jährlich die logitrans International Transport Logistics Exhibition in Istanbul. Die Messe München organisiert die transport logistic Americas, die ab November 2022 alle zwei Jahre in Florida stattfinden wird. Ab September 2023 findet zudem erstmals die transport logistic Southeast Asia in Singapur statt. Bei allen Messen steht der Luftfrachtsektor im Mittelpunkt. Die air cargo Europe, die zur transport logistic in München gehört, ist die größte Luftfrachtmesse der Welt, die air cargo China die führende Veranstaltung in Asien. Daneben gibt es mit der air cargo India und der air cargo Africa eigenständige Fachmessen. Ein weiterer Teil der transport logistic Messen ist die kooperative transport logistic India @ CTL in Mumbai, Indien.

Messe München

Die Messe München ist mit über 50 eigenen Fachmessen für Investitionsgüter, Konsumgüter und Neue Technologien einer der weltweit führenden Messeveranstalter. Insgesamt nehmen jährlich über 50.000 Aussteller und rund drei Millionen Besucher an den mehr als 200 Veranstaltungen auf dem Messegelände in München, im ICM – Internationales Congress Center München, im Conference Center Nord und im MOC Veranstaltungszentrum München sowie im Ausland teil. Zusammen mit ihren Tochtergesellschaften organisiert die Messe München Fachmessen in China, Indien, Brasilien, Südafrika und in der Türkei. Mit einem Netzwerk von Beteiligungsgesellschaften in Europa, Asien, Afrika und Südamerika sowie rund 70 Auslandsvertretungen für mehr als 100 Länder ist die Messe München weltweit präsent. •

Informationen von Messe München

Messe München Brings First Multimodal Trade Fair for Logistics Services to Singapore

Southeast Asia in Focus as Global Supply Chains Realign

Messe München takes its international logistics cluster to Southeast Asia for the first time. From 1 to 3 November 2023, the inaugural edition of the new trade fair for transport logistics and air cargo will gather key players in global supply chains, such as DP World, Dubai South, DHL, Changi Airport and Etihad in Singapore. Its timing is well-chosen as established trade routes are increasingly shifting in the wake of global crises to find new ways to reliably connect global markets. Singapore and the entire Southeast Asian region are of particular relevance in this development, as the location is already one of the leading hubs and is likely to become even more dynamic in the future as an internationally trusted region from a geopolitical perspective.

The interest in the first transport logistic Southeast Asia is correspondingly high: 'The current occupancy of two halls at the Sands Expo and Convention Centre already exceeds the originally expected size of the exhibition. We are currently planning to add a third hall,' said Michael Wilton, CEO of MMI Asia, the regional subsidiary of Messe München, confirming the positive response. In total, exhibitors and visitors will be using the space of up to 10,000 square meters. In addition to the key topics of global logistics, such as digitization and sustainability, the thematic focus of the associated conferences consequently also includes resilience. With Singapore historically being a major hub for trade to and from Asia, many of the world's logistics service providers already have their branches and regional headquarters there. The Singapore shipper network is strong as well.



Many of the shippers that have a presence in the ASEAN region or throughout Asia are also present in Singapore. The three-day event will provide managers of supply chains and distribution networks with access to the companies providing these services and gives them the opportunity to introduce their services and products to the market.

'With Southeast Asia, we are expanding our transport logistic portfolio to include a new and very dynamic region of the world. This allows us to attract new customers and partners to our show and to help existing customers, who take part at our events around the world to enter new markets in an emerging region,' added Dr. Robert Schoenberger, Head of transport logistic exhibitions. Messe München is the organiser of the world's leading events for the transport logistics and air cargo industry. transport logistic Southeast Asia is the latest in a series of leading trade fairs that includes Mumbai (India), Shanghai (China), Istanbul (Turkey), Johannesburg (South Africa), Miami (USA), and the world's largest logistics event and mother show in Munich. For more information visit <https://transportlogisticsea.com/>

About MMI Asia Pte. Ltd

A full subsidiary of Messe München GmbH, MMI Asia, established in Singapore in 1992, is now embarking on a significant growth and expansion program, bringing some of Messe München's world leading brands to the Southeast Asia transport logistic exhibitions.

Transport logistic exhibitions

The international industry network of transport logistic exhibitions consists of ten events. In addition to the leading international trade fair transport logistic in Munich, trans-

port logistic China takes place every two years in China, and the transport logistic China Forum alternates with it every year as well in Shanghai. In Turkey, Messe München and EKO Fair Limited organise the annual logitrans International Transport Logistics Exhibition in Istanbul. Messe München organises transport logistic Americas, which will be held every two years in Florida, starting in November 2022. As of September 2023, transport logistic Southeast Asia will also be held in Singapore for the first time. All trade fairs focus a lot of attention on the air cargo sector. air cargo Europe, a part of transport logistic in Munich, is the world's largest air cargo trade fair, while air cargo China is the leading event in Asia. In addition, air cargo India and air cargo Africa make independent trade fairs on their own. Another part of the transport logistic exhibitions is the cooperative transport logistic India @ CTL in Mumbai, India.

Messe München

Messe München is one of the leading exhibition organisers worldwide with more than 50 of its own trade shows for capital goods, consumer goods and new technologies. Every year, a total of over 50,000 exhibitors and around three million visitors take part in more than 200 events at the exhibition centre in Munich, at the ICM – International Congress Center Messe München, the Conference Centre Nord and the MOC Veranstaltungszentrum München, as well as abroad. Together with its subsidiary companies, Messe München organises trade shows in China, India, Brazil, South Africa and Turkey. With a network of associated companies in Europe, Asia, Africa, and South America, and with around 70 representatives for more than 100 countries abroad, Messe München has a truly global presence. •

Information for Messe München

Lietuva – patirtis, kuria norisi dalintis

Startuoja pirmoji „Keliauk Lietuvoje“ kampanija, kurta pasitelkus dirbtinį intelektą



„Šį sezoną kviečiame keliautojus kartu su mumis kurti savo asmenines patirtis – taip, kaip mes kartu su DI pagalbininku kūrėme šiuos vaizdinius. Norime parodyti, kad Lietuva yra patirtis pati savaime: įkvepianti, graži, įdomi ir skani – priklausomai nuo to, ko ieškote. Vieniems nepamirštamus potyrius paliks skrydis oro balionu, kitiems tai bus gatvės meno ekskursija, tretiems – vietinių skonių degustacija“, – apie naująją kampaniją sako Dovilė Seliukė, „Keliauk Lietuvoje“ rinkodaros ir komunikacijos skyriaus vadovė.

Kampanijai sukurti vaizdiniai – kruopštaus kūrybinio proceso ir talentingų dizainerių darbo su DI įrankiu rezultatas. Kuriant vaizdinius DI buvo prašoma įsivaizduoti Lietuvą įvairiomis aplinkybėmis: pavyzdžiui, praeityje, netolimoje ateityje ar jos gamtą pamatyti per siurrealizmo prizmę.

Gali pasirodyti, kad sukurtuose vaizduose – lyg Šv. Onos bažnyčios fragmentas, lyg pažįstamas Etnokosmologijos muziejus. Tačiau iš tiesų užduotyse įrankiui buvo vengiama konkrečių lankytinų vietų ar objektų, taip DI suteikiant daugiau laisvės. Taigi, sukurtos iliustracijos yra visų įmanomų Lietuvos vaizdų derinys, kur kiekvienas gali atrasti sau pažįstamą detalę.

Dirbtinio intelekto (DI) programos gali sukurti magiškas įsivaizduojamas vietas. O kaip DI įrankis matytų Lietuvą?

Nacionalinė turizmo skatinimo agentūra „Keliauk Lietuvoje“ pasitelkė „MidJourney“ programą, kad ši sukurtų siurrealistinius mūsų šalies vaizdus, kuriuose – naujas žvilgsnis į Lietuvos miestus, gamtą ir net šaltibarščius. Rezultatai įkvėpė naująją reklamę kampaniją „Lithuania – an experience to share“, kuri užsienio turistus šiemet kvies aplankyti Lietuvą ir patirti tai, ką DI tik imituoja.

Magiškais vaizdais patraukus turistų dėmesį, jiems bus priminta: tokia gamta, vietovė ar maistas iš tiesų neegzistuoja. Tačiau egzistuoja tai, kas šį vaizdinį įkvėpė – tai Lietuva ir patirtys joje.

Dirbtinio intelekto kuriamo turinio, filtrų ir NFT pasaulyje įkvėpimo ir smagių akimirų neįmanoma sukurti. DI tik imituoja jau esamus didingus, gražius ir įkvepiančius dalykus. Keliautojai kviečiami juos patirti patys ir atvykus į Lietuvą gauti dozę tikros patirties, kuria norėsis pasidalyti su kitais. Tokia yra pagrindinė kampanijos žinutė, kurią lydi šūkis „Lithuania – an experience to share“ (liet. „Lietuva – patirtis, kuria norisi dalintis“).

Kovo pabaigoje prasidedanti kampanija aplankyti Lietuvą kvies žmones iš keturių tikslinių rinkų – Vokietijos, Lenkijos, Jungtinės Karalystės ir Izraelio.

Parengta pagal „Keliauk Lietuvoje“ informaciją

Litauen – eine Erfahrung, die man teilen möchte

Die erste Kampagne „Reise nach Litauen“, die mit künstlicher Intelligenz entwickelt wurde, wird gestartet

Künstliche Intelligenz (KI)-Programme können magische imaginäre Orte erstellen. Wie würde KI Litauen darstellen? Die nationale Tourismusförderungsagentur „Reise nach Litauen“ nutzte das Programm „MidJourney“, um surrealistische Bilder unseres Landes zu erstellen, die einen neuen Blick auf litauische

Städte, Natur und sogar Schneestürme bieten. Die Ergebnisse inspirierten die neue Werbekampagne „Lithuania – an experience to share“, die ausländische Touristen einlädt, Litauen zu besuchen und das zu erleben, was KI nur imitiert.

„In dieser Saison laden wir Reisende ein, gemeinsam mit uns persönliche Erfahrungen zu sammeln – so, wie wir mit dem KI-Helfer diese Bilder erstellt haben. Wir möchten zeigen, dass Litauen eine Erfahrung an sich ist: Inspirierend, schön, interessant und lecker - je nachdem, wonach Sie suchen. Einige werden unvergessliche Erlebnisse bei einer Heißluftballonfahrt erleben, andere eine Straßenkunsttour und andere eine Verkostung lokaler Aromen“, sagt Dovilė Seliukė, Leiterin der Abteilung für Marketing und Kommunikation von „Reise nach Litauen“, über die neue Kampagne.

Die erstellten Bilder für die Kampagne sind das Ergebnis eines sorgfältigen kreativen Prozesses und talentierter Designer, die das KI-Tool nutzen. Bei der Erstellung von Bildern wurde das KI gebeten, sich Litauen in verschiedenen Situationen vorzustellen: In der Vergangenheit, in der nahen Zukunft oder die Natur durch die Linse des Surrealismus zu sehen.

Es mag so aussehen, als ob die erstellten Bilder wie ein Fragment der St. Anna Kirche oder des bekannten Ethnologie-Museums aussehen. Tatsächlich wurde das Tool jedoch aufgefordert, konkrete Orte oder Objekte zu vermeiden und dem KI mehr Freiheit zu geben. Die erstellten Illustrationen sind somit eine Kombination aller möglichen litauischen Bilder, bei denen jeder eine vertrautes Detail finden kann.

Durch die magischen Bilder werden Touristen angezogen, die daran erinnert werden, dass die Natur, Orte oder Lebensmittel, die sie sehen, nicht wirklich existieren. Aber es gibt das, was dieses Bild inspiriert hat – das ist Litauen und die Erfahrungen darin.

In der Welt von vom KI erstellten Inhalten, Filtern und NFTs können keine Inspiration oder lustigen Momente geschaffen werden. KI imitiert nur vorhandene großartige, schöne und inspirierende Dinge. Reisende sind eingeladen, sie selbst zu erleben und bei ihrem Besuch in Litauen eine echte Erfahrung zu sammeln, die sie mit anderen teilen möchten. Das ist die Hauptbotschaft der Kampagne, begleitet von dem Slogan „Lithuania – an experience to share“.

Die Kampagne, die Ende März beginnt, lädt Menschen aus vier Zielmärkten – Deutschland, Polen, dem Vereinigten Königreich und Israel – ein, Litauen zu besuchen. ●

Basierend auf Informationen von „Reise nach Litauen“ erstellt



Lithuania – an Experience to Share

The first Travel Lithuania campaign has been launched, created using artificial intelligence

Artificial intelligence (AI) programs can create magical imaginary places. But how would an AI tool see Lithuania? The Travel Lithuania Lithuanian National Tourism Promotion Agency used the MidJourney tool to create surreal images of our country, which offer a new perspective on Lithuanian cities, nature, and even cold weather. The results inspired the new advertising campaign, 'Lithuania – an Experience to Share', which invites foreign tourists to visit Lithuania this year and experience what AI can only imitate.

'This season, we invite travellers to create their own personal experiences with us – just like we created these images with the help of AI. We want to show that Lithuania is an experience in itself: inspiring, beautiful, interesting, and tasty – depending on what you're looking for. For some, an unforgettable experience means flying a hot air balloon, for others – a street art tour, for others yet – a taste of local flavours,' said Dovilė Seliukė, head of marketing and communications at Travel Lithuania.

The images created for the campaign are the result of careful creative processes and the work of talented designers using AI tools. To create the images, the AI was asked to imagine Lithuania in various circumstances, such as the past and the near future, or see its nature through the lens of surrealism.

The resulting images feature what seem to be fragments of the Church of St. Ann or the familiar shapes of the Museum of Ethnocosmology. However, the specifics of the tourist sites or objects were evaded to give the AI more freedom. Thus, the illustrations created are a combination of all kinds of Lithuanian images, where everyone can find a familiar detail.

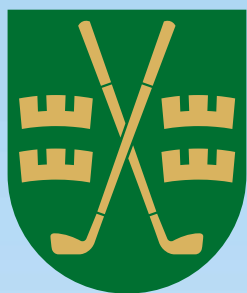
Attracted by these magical images, tourists will be reminded that such nature, locations, or food do not really exist. But what does exist, is the source of inspiration – Lithuania and the experiences it offers.

The world of AI-created content, filters, and NFTs cannot create inspiration and fun moments. AI only imitates the magnificent, beautiful, and inspiring things that are already there. Travelers are invited to experience them themselves and come to Lithuania to get a dose of real experience that they will want to share with others. This is the main message of the campaign, accompanied by the slogan 'Lithuania – an experience to share'.

The campaign, which starts at the end of March, invites people to visit Lithuania from four target markets – Germany, Poland, the United Kingdom, and Israel. •

Prepared according to the information provided by Travel in Lithuania





**SOSTINIŲ
GOLFO KLUBAS**
**THE CAPITALS
GOLF CLUB**

Contacts:

The Capitals golf club
Vingio str. 90
Pipiriškių village
Pastrėvio elderate
Elektrėnai municipality
LT-21331 Lithuania
E-mail: info@capitals.lt
Ph. +370 619 99 999
www.capitals.lt

THE CAPITALS GOLF CLUB OF LITHUANIA IS WORTH A JOURNEY!

The Capitals Golf Club offers golfers one of the best courses in the Baltic countries. The Course was designed by the world famous architect of golf courses, Peter Chamberlain and is one of the most picturesque golf courses in Lithuania.

THE CAPITALS GOLF CLUB:

- The 72 par Course is established on a hilly territory of 153 hectares and has 18 holes with natural hills, forests and lakes.
- The driving range, which has 40 driving range spots, and tees one and ten are comfortably located (close to the Club House and parking lots).
- We have a restaurant and a hotel for your pleasant stay.
- A trip to the Capitals Golf Club can also be combined with some sightseeing. One of the greatest tourist attractions of Lithuania – Trakai Island Castle – is only 20 minutes away from the course, the capital Vilnius, while the second-largest city Kaunas is about 45 minutes away from the course.

Love golf? Visit us!





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



PARKO GALERIJA

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

theATRIUM

ŠVIESIOJI TAMSOS PUSĖ
THE BRIGHT SIDE OF DARKNESS

05.24-28 / 06.01-22

WWW.THEATRIUM.LT

ORGANIZATORIUS / ORGANISER



KLAIPĖDOS
DRAMOS
TEATRAS

MECENATAS / PATRON



PAGRINDINIAI RĖMĖJAI / MAIN SPONSORS:



LIMARKO GROUP



sound, stage, light

PROJEKTĄ IŠ DALIES FINANSUOJA /
THE PROJECT IS PARTLY FUNDED BY:



LIETUVOS
RESPUBLIKOS
KULTŪROS
MINISTERIJA



Klaipėda

Get your ticket now!

transportlogistic.de/tickets



MESSE
MÜNCHEN

Experience Connectivity



May 9–12, 2023
Messe München

transportlogistic.de

tt transport
logistic

the leading exhibition



**Your Gateway
To Central Asia**

www.tlnika.com