

JŪRA·MEER·SEA

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

2024 • 4 [133]

EREZIŠKOS IŠDAIGOS SU DI
PLAYFUL HERESY WITH AI

PASAULINĖ VIZIJA, KOKS TURĖTŲ BŪTI UOSTAMIESTIS
A GLOBAL VISION FOR PORT CITIES



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



LEIDĖJOS ŽODIS A WORD FROM THE PUBLISHER

Ereziškos išdaigos su DI	2
Playful Heresy with AI	4

IŠSKIRTINIS INTERVIU EXCLUSIVE INTERVIEW

Jurbarkas – lietuviškos dabarties ir ateities miestas	6
Jurbarkas – into a Lithuanian Present and Future	10

MIESTAI IR UOSTAI CITIES AND PORTS

Pasaulinė vizija, koks turėtų būti uostamiestis	16
A Global Vision for Port Cities	20

MIESTAI IR UOSTAI CITIES AND PORTS

Kitoks kampas	24
A Different Angle	24

JŽVALGOS INSIGHTS

Technologijos – tiekimo grandinių pagrindas	26
Technology Underpins the Supply Chains	29

TARPTAUTINIAI RENGINIAI INTERNATIONAL EVENTS

Baltijos uostų konferencija 2024 m. „Uostų ateitis jau prasidėjo, tad veikime čia ir dabar kartu!“	32
Baltic Ports Conference 2024: the Future of Ports Has Already Begun, So Let's Act Here and Now, Together!	35

TARPTAUTINIAI RENGINIAI INTERNATIONAL EVENTS

WOF viršūnių susitikime – šviesios ateities įžvalgos	40
At WOF Summit, the Future Is Bright!	41

VERSLAS IR MENAS BUSINESS AND ART

Odė moteriškojo prado ištakoms – Motinai gamtai	42
An Ode to the Origins of the Feminine Essence – Mother Nature	43

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
www.jura.lt

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

Translators:
Artificial Intelligence

Proofreaders:
Rita Maksimavičienė
Elena Trečiokaitė
Artificial Intelligence Chat GPT 4

Representatives of the magazine:

UK, London
Milda Manomaitytė
E-mail: manomilda@hotmail.com

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

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

Photo credits:
Vyta s Karaciejus,
Artūras Bartkus,
Andrius Lamauskas
and photos from the archives
of Jurbarkas district municipality,
VVKD, BPO, WOF.
Artistic illustrations of
AI ChatGPT-4

Cover:
The future port of Jurbarkas.
AI ChatGPT-4

Cover 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.

Printed by S. Jokužis
Publishing & Printing House

Circulation 500 copies

EREZIŠKOS IŠDAIGOS SU DI



Mielas skaitytojai, Tavo rankose 4-asis 2024 metų ir 133-iasis nuo 1999 metų žurnalo JŪRA MEER SEA numeris. Šiuo leidiniu baigiame jubiliejinį žurnalo 25-mečio metus ir žengiamo į 26-uosius. Kiek jų dar bus? Ar švęsime žurnalo 30-metį, 40-metį, 50-metį? Pasaulis vis greitėja, tad kas žino – tai Visatos slėpiniai, į kuriuos žinoti atsakymus mums nelemta. Tačiau mums duota daugiau – neribota pasirinkimo (lot. *haeresis, nebūtinai religijos prasme*) laisvė svajoti ir siekti, tirti, pažinti, eksperimentuoti, galimybė skverbtis į nežinomą ir kurti.

Pernai išleista mano trečioji knyga „Susitikimai Geležinio Vilko mieste“. Pirmasis knygos pristatymas vyko 2023 m. spalio 28 d. Klaipėdoje, Kultūrų komunikacijų centro surengtame Knygos meno festivalyje. Pristatydamą knygą, kuri skirta Lietuvos sostinei Vilniui, pernai šventusiam 700-ąjį gimtadienį, skaičiau pranešimą tema „Ar dirbtinis intelektas išstums ir pakeis menininką?“, nagrinėdamą DI potencialą kurti. Pranešimas buvo savotiškas įvadas į knygą, kurioje, bene, pirmą kartą Lietuvoje DI pagalba buvo sukurtas meninis literatūros kūrinys. Naudodama DI, gavau vertimus į anglų kalbą ir sukūriau kompiuterinės grafikos iliustracijas pagal knygos tekstą ir savo nuoseklius nurodymus. Šia prasme knyga yra unikali Lietuvoje, nes DI įrankiai, kaip *ChatGPT-3.5*, tik 2023 m. pradžioje tapo prieinami. Šios programos versija, demonstravusi įvairius sugebėjimus, įskaitant ir sėkmingai atliktas užduotis, panašias į advokatūros egzamino klausimus, rodydama reikšmingus dirbtinio intelekto pažangos požymius, atitinkančius intelekto koeficiento (IQ) 155 lygį.

Maždaug 95 proc. Žemės populiacijos intelekto koeficientas yra tarp 70 ir 130 punktų. Žemiau 70 žmogus laikomas protiškai atsilikusiu, virš 130 – išskirtinai talentingu ir gabiu. Didesnį nei 135 intelekto koeficientą turi apytikriai 1 % planetos populiacijos. Elono Musko IQ yra 155, Einšteino – 160.

Pranešime minėjau, kad 2024 m. turinčios pasirodyti *ChatGPT-4* versijos, palyginti su *ChatGPT-3.5* versija, našumas 10 kartų didesnis. Taigi jei *ChatGPT-5* bus dar 10 kartų na-

šesnis, o *ChatGPT-6*, kaip spėjama, būtų dar dešimt kartų našesnis, galime tik įsivaizduoti pažangos mastą. Tiesa, DI intelekto koeficiento samprata yra metaforiška, siekiant parodyti potencialą, o ne tiesioginę intelekto skalę.

Tokia technologijų raida su kiekviena *ChatGPT* versija atskleidžia įspūdingas DI evoliucijos galimybes. Šioji pažanga jau visus metus prisideda prie žurnalo JŪRA MEER SEA leidymų, kai tik atsiradus *ChatGPT-4* ji tapo laisvai prieinama.

Pastarasis numeris skirtas miestų ir uostų klausimams, nes metų pabaigoje vykstančios konferencijos sukelia vertingas diskusijas apie uostų ir miestų santykius. Pavyzdžiui, 2007 m. žurnalas kėlė klausimą: „Uostas ar miestas? Kam teikiama pirmenybė renkantis vystymo kryptį?“ Diskusijos apie paveldo išsaugojimą bei uosto vertę bendruomenėms vyko „Green Port“ ir kitose konferencijose. Tuokart vieni Liverpulio gyventojai džiaugėsi, kad Liverpulis, kurio vandenyno pakrantės rajonas turėjo būti paskelbtas UNESCO pasaulio paveldo objektu, ir tikėjosi mirusio jūrų uosto renesanso. Kiti baiminosi, kad išsičiustiję, išsiprausę, išsikvėpinę uostamiestis praras dalį savo žavesio, nes, anot jų, šio grubaus grožio miesto nepaprastą aurą kūrė purvinas uosto gyvenimas, jo specifiniai garsai ir kvapai bei saviti gyventojų įpročiai.

O tuo metu Klaipėdos miesto valdžia gynė gyventojų teisę į laisvą priėjimą prie jūros ir industrijos nesudarytą rekreacinį kraštovaizdį. Uostininkai, laužantys ietis su miesto bendruomenės atstovais, tvirtino, kad brangios uosto žemės negalima paversti „ramunėlių terminalu“, kad uostą, kuris maitina miestą, reikia tausoti. Architektai manė, kad uostas ir miestas trukdo vienas kitam ir sunku įsivaizduoti, jog kada nors uostas pasitrauks iš miesto.

Beveik po dešimtmečio, 2016 m., 15-ojoje pasaulinėje konferencijoje „Miestai ir uostai“, kurią kas dveji metai rengia pasaulio uostamiesčių asociacija AIVP, gilintasi į uosto ir miesto bendradarbiavimo galimybes. AIVP viceprezidentas ir *Argentinijos Concorcio de gestion del Puerto de Bachia*

Blanca prezidentas Hugo Borelli tuomet išreiškė įsitikinimą, kad uosto ir miesto santykiai turi būti pagrįsti idėja, jog miestas turi uostą, o ne atvirkščiai.

Vieno seniausių Lietuvos miesto Jurbarko, laikomo pirmuoju šalies uostu, kuriame daugiau nei prieš 100 metų buvo įregistruoti pirmieji lietuviški laivai, o dabar rengiamasi naujo upių uosto statybai, meras Skirmantas Mockevičius įsitikinęs, kad Jurbarkui tampant uostamiesčiu, jo ir kaimyninių savivaldybių gyventojams bei verslui atsivers naujos galimybės. Anot jo, tai, kaip miestų gyvenimą keitė uostų plėtra, galima matyti Nyderlandų, Belgijos uostamiesčių istorijoje.

Dialogas tarp miestų ir uostų buvo ir tebėra sudėtingas, kol tebegrįžtama prie klausimo, kas pirma atsirado – uostas ar miestas, kas šiame duete groja pirmuoju smuiku ir kaip reikėtų modeliuoti uostamiesčių ateitį?

Pasitelkiant integruotus planavimo sprendimus, kurie derina miesto ir uosto poreikius, svarbu siekti simbiozės tarp ekonominės veiklos ir aplinkosaugos tikslų, – taip pragmatiškai į šį klausimą atsako *ChatGPT-4*.

Uostų ir miestų klausimas tebelieka aktualus. Lapkričio pabaigoje Portugalijos sostinėje Lisabonoje vykstanti pasaulinė 19-oji AIVP konferencija „Miestai ir uostai“ aptars pagrindinius strateginius uostamiesčių ramsčius: kruizus, mobilumą, kultūrą, valdymą, miesto ir uosto sąsają su klimato kaita, inovacijas, energijos perėjimą ir žiedinę ekonomiką. Bene įdomiausia šio renginio dalis – šiemet pirmą kartą teikiamas AIVP įsteigtas Antoine Rufenacht prizas „Už geriausią darnaus uostamiesčio dizainą“. Iš 23 pateiktų projektų, reprezentuojančių pasaulio uostamiesčių įvairovę, pretenduojančių į šį, pirmą kartą teikiamą apdovanojimą, atrinkti 6 nominantai. Pirmąją konferencijos dieną Lisabonoje iškilmingame vakare bus paskelbtas uostas – šio prizo laureatas.

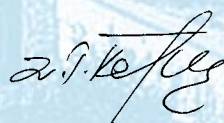
Taigi, konferencijos atmosfera labai intriguojanti, juolab kad AIVP išsiųstame pranešime-kvietime pateiktos nuorodos į visus šešis projektus ir jų aprašymus. Projektai ištis išradingi ir įdomūs. Matyt, todėl juos studijuojant kilo eržiška mintis – išdrįsime įtraukti DI į šį eksperimentą, kad jis kurtų ateities uostų vizijas, remdamasis nominantų projektais. Vizijas rasite žurnale.

Kita į galvą šovusi išdaiga – iš šešių projektų išrinkti alternatyvų, t. y. žurnalo JŪRA MEER SEA ir DI laureatų. Tačiau mūsų nuomonės dėl laureato nesutapo: žurnalas pasirinko Tanžero uostą, o DI – Sietlą. Tad sukūrėme vieningą ateities uosto viziją, jungiančią skirtingus požiūrius.

Liko sulaukti komisijos, sudarytos iš garsiausių pasaulio profesionalų ir ekspertų, sprendimo, kuris bus paskelbtas lapkričio 27-ąją.

Tačiau svarbiausia – kasdienis darbas, kurio reikia mūsų miestų ir uostų, miškų ir dykumų, oro ir vandenynų – visos mūsų planetos Žemės ateičiai. Ar išnaudosime mokslo pažangą, žmogiškąjį ir dirbtinį intelektą, kad šias vizijas paverstume tvaria realybe? Ar žmonijai nepristigs išminties šią galią panaudoti ne blogio, o gėrio kūrimui? Ar pakaks supratimo, kad sunkiausiomis nuodėmėmis mus suteršia tik netinkamai naudojamas intelektas.

Turėkime vilties, kad laimės išmintis.



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

PLAYFUL HERESY WITH AI



Dear Reader, you're holding the fourth issue of *JŪRA MEER SEA* for 2024 and the 133rd since 1999. This issue closes our 25th anniversary and opens the 26th. How many more will there be? Will we celebrate the magazine's 30th, 40th, or 50th anniversary? The pace of the world is increasing, so, who knows – these questions can be answered by the Universe alone. However, we are given a choice (the Latin word *haeresis*, referring to 'choice' goes beyond its religious meaning): we can dream, explore, investigate, delve into the unknown, and create.

Last year, I released my third book, *Encounters in the City of the Iron Wolf*. The book's first presentation took place on 28 October 2023 at the Book Art Festival, organized by Klaipėda Culture Communication Centre. During my presentation of the book, dedicated to the Lithuanian capital Vilnius, which celebrated its 700th anniversary last year, I delivered a lecture titled, 'Will Artificial Intelligence Replace the Artist?', delving into AI's creative potential. This lecture introduced a unique work of art in Lithuania – my book, created with the assistance of AI. Through AI, I obtained English translations and created computer-generated illustrations, based on the text in the book and my precise instructions. In this sense, the book is unique in Lithuania, as AI tools like ChatGPT-3.5 only became accessible in early 2023. This software version, capable of performing a wide range of tasks including complex ones similar to bar exam questions, showcases significant advances in artificial intelligence, akin to an IQ level of 155.

Approximately 95% of the Earth's population has an IQ between 70 and 130. A score below 70 is considered intellectually disabled, while above 130 denotes exceptional talent and ability. Roughly 1% of the global population has an IQ above 135. Elon Musk's IQ is estimated at 155, and Einstein's – at 160.

In my lecture, I mentioned that ChatGPT-4, anticipated in 2024, is ten times more powerful than ChatGPT-3.5. If ChatGPT-5 is ten times more efficient still, and ChatGPT-6,

as speculated, surpasses that by tenfold, we can only imagine the scale of progress. To be clear, the concept of AI's IQ is metaphorical, indicating potential rather than fitting a traditional intelligence scale.

With each version, this technological evolution reveals AI's incredible potential. For the past year, these advancements have contributed to the publication of *JŪRA MEER SEA*, as ChatGPT-4 became freely accessible.

This issue delves into the city and port relationships. End-of-year conferences often prompt valuable discussions on these topics. For instance, in 2007, the magazine asked, 'Should we prioritize the port or the city in choosing a course of development?' That year, discussions on heritage preservation and a port's value to its community took place at the Green Port Conference and others. In Liverpool, some residents celebrated the prospect of the port area being designated a UNESCO World Heritage site, hoping for the revival of a dying maritime port. Others feared a sanitized, perfumed port would lose its charm, which, they argued, lay in the grit, sounds, smells, and unique habits of the port life that had given it character.

At that time, Klaipėda's city administration defended residents' right to unhindered access to the sea and a recreational landscape untouched by industry. Port representatives argued against transforming valuable port land into a 'flower terminal', asserting that the port feeding the city should be preserved. Architects suggested that the port and city hindered each other, doubting that the port would ever relinquish its presence within the city.

Nearly a decade later, the 15th AIVP World Conference Cities and Ports in 2016 explored collaborative opportunities for cities and ports. AIVP Vice-President Hugo Borelli, also President of Argentina's Puerto de Bahía Blanca, asserted that the city-port relationship should be based on the idea that the city owns the port, not the other way around.

In Jurbarkas, considered Lithuania's oldest port, where the first Lithuanian vessels were registered over a century ago and where a new river port is planned, the Mayor Skirmantas Mockevičius believes the town's evolution as a port will open new opportunities for residents and businesses in Jurbarkas and neighbouring municipalities. He noted that port development has changed urban life, which can be seen in the history of port cities in the Netherlands and Belgium.

The dialogue between cities and ports is as complex as ever, and the fundamental question remains: which came first – the port or the city, and which leads this duet? And how should we model the future of port cities?

ChatGPT-4 offered a pragmatic answer by advocating for integrated planning solutions that harmonize the needs of both city and port, seeking a symbiosis between economic activity and environmental goals.

The topic of cities and ports remains pertinent. At the end of November, the 19th World AIVP Cities and Ports conference in Lisbon, Portugal, will discuss the main strategic pillars for port cities: mobility, culture, governance, the city and port interface with climate change, innovation, energy transition, and circular economy. The most intriguing part of the event may be the first-ever presentation of the AIVP's Antoine Rufenacht Prize for Sustainable Port-City Design. From the 23 submitted projects representing diverse global port cities, six finalists have been chosen for this inaugural award. The winning port will be announced in a ceremonial evening on the first day of the conference.

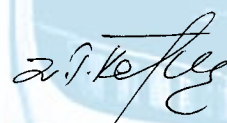
The conference atmosphere is highly anticipatory, especially given the detailed information AIVP provided about each finalist's project. Studying them inspired a heretical thought – to involve AI in this experiment and have it create future port visions based on these projects. These visions can be found in this magazine.

Another though-provoking jest was to select an alternative laureate for *JŪRA MEER SEA* and AI. However, our choices diverged: the magazine favoured Tangier, while AI opted for Seattle. So, we created a unified vision of the future port, blending both perspectives.

We await the decision of the jury, composed of leading global experts and professionals, to be announced on November 27.

But our everyday work is what matters most: ensuring the future of our cities and ports, forests and deserts, air and oceans – our planet, Earth. Will we harness scientific advancement, human intelligence, and artificial intelligence to turn these visions into sustainable realities? Will humanity have the wisdom to use this power for good, not for harm? Misused intelligence, after all, is what taints us with the gravest sins.

Let's hope that wisdom prevails.



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

JURBARKAS – lietuviškos dabarties ir ateities miestas

Seniausi keturiolika Lietuvos miestų pirmą kartą rašytiniuose šaltiniuose paminėti XIII a., tačiau miestų teises jie gavo labai skirtingu laiku, kai kurie net po kelių šimtmečių. Pavyzdžiui, Šiauliai, rašytiniuose šaltiniuose pirmą kartą paminėti 1236 m., o miesto teises gavo tik 1713 m. Tad visateisių miestų rikiuotėje seniausias miestas yra Klaipėda, rašytiniuose šaltiniuose pirmą kartą paminėtas 1252 m. – miesto teises gavęs 1257–1258 m. Lietuvos sostinė Vilnius rašytiniuose šaltiniuose paminėtas beveik šimtmečiu vėliau, bet miesto teises gavo antras (1323–1387 m.), o Kaunas – trečias (1361–1408 m.). Ketvirtuoju visateisiu miestu laikytinas Skuodas (1253–1572 m.), penktuoju – Kretinga (1253 m. ir 1609 m.), o šeštuoju – Jurbarkas, kuriuo vardas rašytiniuose šaltiniuose pirmą kartą paminėtas 1259 m., kryžiuočiams pasistačius Georgenburgo pilį, vėliau tapusia Jurgenburgu. 1611 m. lapkričio 4 d. Lenkijos karalius ir Lietuvos didysis kunigaikštis Zigmantas III (Zigmantas Vaza) Jurbarkui suteikė Magdeburgo teises ir herbą – tris baltas lelijas raudoname skyde.

Tarptautinį verslo ir mokslo žurnalą JŪRA MEER SEA iš uostamiesčio į Jurbarką atvedė vandens kelias – Lietuvos upių tėvas Nemunas, apie 70 km vingiuojantis palei Jurbarko rajono ribas, Nemunas, geriausiai žinantis jo pakrantėse įsikūrusių miestų ir gyvenviečių šimtmečių istorijas.

Bet mūsų pašnekovas –
ne šimtmečių metraštininkas,
o Jurbarko rajono savivaldybės meras
Skirmantas MOCKEVIČIUS,
iš kurio tikimės išgirsti šio krašto
nūdienos istoriją ir galbūt ateities viziją.



- *Jurbarko krašto gyventojų
pagarba krašto istorijai,
tarpusavio sutarimas
ir bendradarbiavimas,
siekis išsaugoti gamtos
vertybes – tai Jurbarko rajono
bendruomenės stiprybės*



Dabartinis Jurbarko uosto vaizdas.
VVKD nuotrauka.

Pone Mockevičiau, esate vieno seniausių Lietuvos miesto Jurbarko meras ir vadovaujate jam jau trečią kadenciją. Kas, Jūsų manymu, suteikia miestui šlovę, leidžiančią jam išlikti tautos istorijos garbingoje vietoje ištisus šimtmečius? Kokia yra XXI a. Jurbarko šlovė? Kas iš šio laikotarpio neturėtų išsitrinti iš istorinės atminties?

Jurbarko krašto gyventojų pagarba krašto istorijai, tarpusavio sutarimas ir bendradarbiavimas, siekis išsaugoti gamtos vertybes – tai Jurbarko rajono bendruomenės stiprybės, kurios, neabejoju, bus aktualios ir svarbios net ir po keleto šimtų metų.

Minint Lietuvos laivyno šimtmetį (2021 m.), didelė dėmesio ir pagarbos duoklė buvo atiduota Jurbarkui, turinčiam itin svarbią istorinę reikšmę. Būtent Jurbarko, o ne Klaipėdos, uostas yra laikomas pirmuoju Lietuvos jūrų uostu. 1921 m. Vokietijos Kylio laivų statykloje pastatyti pirmieji lietuviški laivai „Jūratė“ ir „Kastytis“, į Klaipėdą vienas po kito atplaukę su lietuviška trispalve, buvo registruoti Jurbarko uoste. Pirmieji lietuviški laivai negalėjo būti registruoti Lietuvai tuomet dar nepriklausiusiame uostamiestyje, kuris oficialiu Lietuvos uostu tapo tik 1923 m. Iki Klaipėdos krašto atgavimo visi Lietuvos jūriniai laivai buvo registruoti Jurbarko uoste. Kaip manote, kokią reikšmę ir kokią įtaką tolesniam miesto vystymuisi turėjo šis, nors ir trumpalaikis pagrindinio Lietuvos jūrų uosto statusas? Ar tai nebuvo Jurbarkui duotas likimo šansas išaugti į rimtą, nors ne jūrų, bet upių uostą?

● ***Uostas turėtų būti modernus, pritaikytas įvairius krovinius gabenantiems laivams.***

Šio įvykio svarbiausia reikšmė – jauna, nepriklausoma Lietuvos valstybė tapo jūrine valstybe. Ši žinia išgarsino Jurbarką visoje Lietuvoje ir, neabejoju, parodė naują kryptį perspektyviam verslui. Nors jūros uostamiesčiu Jurbarkas netapo, jame sparčiai plėtojosi upių transporto verslas. Visiškai netoli planuojamo uosto vietos, vaizdingoje Nemuno įlankoje, yra vieta žiemos uostui, kuri, neabejoju, taip pat bus pritaikyta laivybai.

Atrodo, kad dabartinė Jurbarko savivaldybės administracija šį, anuomet praleistą, o gal istorijos audrų nublokštą šansą ketina išnaudoti praėjus daugiau nei šimtmečiui. Šią vasarą pasirašėte bendradarbiavimo sutartį su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija dėl upių uosto statybos Jurbarko. Kaip gimė ši iniciatyva? Kokio palaikymo, o gal pasipriešinimo sulaukėte?

Iš Jurbarko uosto apie 1960–1990 m. į Kauną ir Klaipėdą buvo intensyviai plukdoma žvyras ir mediena, veikė laivų remonto įmonė, todėl jurbarkiečiams įrodinėti, jog uostas gali sėkmingai vystytis, tikrai nereikia. Pastaruosius penketą metų svarstome, kokios investicijos būtų reikalingos Jurbarkui, kokios gamybos įmonės čia galėtų įsikurti. Esame suplanavę sutvarkyti Mituvos upės žiotis ir įrengti krantinę atvykstantiems pramoginiams laivams švartuotis. Glaudžiai bendradarbiaujame su Vidaus vandens kelių direkcija, Susisiekimo ministerija. Ir visai neseniai sulaukėme Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos pasiūlymo, kuris labai tiksliai atitiko mūsų lūkesčius. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto generalinio direktoriaus Algio Latako komanda yra itin patyrusi ir profe- ➤

● **Verslininkai jau domisi galimybe uosto teritorijoje statyti jūrinius katerius žvejybai, įvairius pramoginius laivus**

sionali, su ja puikiai bendradarbiaujame. Sulaukėme didelio visuomenės palaikymo, tačiau puikiai suprantame, kad laukia ilgas ir sunkus kelias.

Uosto statyba Jurbarko nėra kažkas neįtikėtina naujo – miestas prie Nemuno jau nuo XIV a. tarnavo kaip svarbus prekių gabenimo punktas. Jurbarkas šimtmečiais buvo pasienio miestas, pirmas itin reikšmingas Nemuno uostas Lietuvos Didžiojoje Kunigaikštystėje, vėliau Rusijos imperijoje. Prieškario metais iš Kauno į Jurbarką plaukdavo garlaiviai. 1933–1934 m. žiemą, Vidaus kelių tarnybos duomenimis, Jurbarko natūraliame uoste žiemojo 18 garlaivių ir 4 baidokai. Jau tada buvo svarstoma galimybė Jurbarko statyti tinkamą stacionarų uostą. Šiomet galimybė pradėta įgyvendinti. Koks bus naujasis Jurbarko upių uostas? Kokie laivai čia švartuos, kokius krovinius gabens?

Uostas turėtų būti modernus, pritaikytas įvairius krovinius gabenantiems laivams. Šiuo metu atliekama studija, atsakysianti, kokie verslo lūkesčiai krovinių gabenimui. Visą įvertinus ir apskaičiavus bus priimtas sprendimas dėl uosto krantinių pritaikymo konkrečioms kroviniams. Jurbarko ir Šakių rajonuose yra užauginami dideli kiekiai grūdų, kurių jau šiais metais iš Jurbarko į Klaipėdą buvo išplukdyta tūkstančiai tonų. Aplink Jurbarką glūdi dideli žvyro klodai, čia yra visos galimybės gaminti didelių gabaritų betono gaminius, kuriuos vežti keliais yra itin sudėtinga. Akivaizdu, jog uoste puikiai derės ir pramoginė laivyba, nes Lietuvoje ji sparčiai populiarėja.

Ar naujo uosto statyba ir vėlesnė veikla kaip nors paveiks laivybą Nemune bei prie upės įsikūrusių miestelių veiklą ir žmonių gyvenimą? Kokią įtaką tai turės regiono ekonomikai, kultūrai ir gamtai?

Tolygios regionų raidos užtikrinimas – terminas, kuris itin dažnai skamba ne tik Lietuvos, bet ir daugumos Europos Sąjungos politikų lūpose. Jau antrą kadenciją esu išrinktas Lietuvos nacionalinės regioninės plėtros tarybos pirmininku, o šios tarybos viena iš užduočių – analizuoti esamą ekonominę situaciją ir ieškoti sprendimų, kurie sudarytų galimybę Lietuvos regionams, ypač labiau nutolusiems nuo didžiųjų miestų, vystyti pramonę, kuriančią darbo vietas, skatinti jaunus žmones neišvykti svetur, bet kurti savo miesto ateitį. Kuo miestas ar rajonas bus gyvybingesnis, tuo labiau jame plėtosis kultūrinis, sportinis gyvenimas, o visa tai gyvenamąją vietą darys patrauklesnę ir jaukesnę. Jurbarkui tampant uostamiesčiu, tiek Jurbarko rajono, tiek gretimo Šakių rajono, tiek kitų kaimyninių savivaldybių gyventojams ir verslui atsivers naujos

galimybės. Apie tai, kaip miestų gyvenimą keitė uostų plėtra, galima matyti Nyderlandų, Belgijos uostamiesčių istorijoje.

Uostų vystymą neretai palaiko laivų statyba. Ši veikla sėkmingai buvo išbandyta Jurbarko, kuomet laivų savininkų brolių Rotblatų ir Levinbergo užsakymu Jurbarko kalvis Kazimieras Mikalauskas pastatė pirmąjį Lietuvos motorlaivį. Prie Nemuno plaukiojusių garlaivių prisijungė iki tol neregėtas dviejų variklių, 70 arklio jėgų motorlaivis „Birštonas“, galintis gabenti 225 t prekių, kurį trisdešimtmetis kalvis iš Muitinės gatvės pagal latvių inžinieriaus projektą pastatė per 11 mėnesių. Meistrystės jis buvo išmokęs pas vieną Jurbarko kalvį. Ypatingą lietuviškos laivų statybos įvykį – 1937 m. spalio 1 d. Kauno uoste įvykusias motorlaivio „Birštonas“ krikštynas – tuomet aprašė šalies leidiniai „Lietuvos aidas“, „Ūkininko patarėjas“, „Lietuvos žinios“. Ar ši žaisminga istorinė patirtis galėtų tapti įkvėpimu dar vienai Jurbarko uosto vystymo kryptiai?

Jūs labai teisingai pastebėjote, uostamiesčiuose įprastai statomi laivai, kadangi laivų statyba yra itin specifinė gamybos veikla, kurią galima vystyti tik uoste ar greta jo. Verslininkai jau domisi galimybe uosto teritorijoje statyti jūrinius katerius žvejybai, įvairius pramoginius laivus. Tačiau, kaip minėjau, pirmiausiai reikia kompleksškai suplanuoti viso uosto teritoriją, kad visos vykdomos veiklos uoste tarpusavyje derėtų. Svarbu paminėti ir tai, jog visai greta kuriamo uosto yra Jurbarko pramoninė zona, kurioje Jurbarko rajono savivaldybė intensyviai tvarko verslui įsikurti reikalingą infrastruktūrą, netrukus investuotojams bus pasiūlyti parengti žemės sklypai. Manome, jog čia galėtų gamybą vykdyti įmonės, kurių veikla susijusi su pagamintos produkcijos ar žaliavos, reikalingos gamybai, transportavimu upių laivais.

Kiekvienas uostas yra šalies vartai į pasaulį, kuriuos atvėrus net, jei ir nesirengi niekur keliauti, pasaulis ateina į tavo kiemą. Kokių lūkesčių turite pasauliui? Kas šiame išoriniame pasaulyje yra Jurbarko draugai, partneriai ar konkurentai? Kodėl būtent jie?

Kalbėdamas apie Jurbarko rajono partnerius ir bičiulius užsienio šalyse, visuomet pasidžiaugiu ilgamečiu ir glaudžiu bendravimu su Vokietija – daugiau nei dvidešimt metų bendradarbiaujame su Berlyno miesto Lichtenbergo rajono savivaldybe, Krailsheimo savivaldybe Badeno-Viurtembergo žemėje, o Lietuvos garbės konsulas Badeno-Viurtembergo žemėje profesorius Volfgangas fon Štetenas yra Jurbarko rajono garbės pilietis, mūsų patarėjas ir padėjėjas tarptautiniams ryšiams bei klausimams. Artimai bendraujame su kaimyninėje Lenkijoje, ežeringoje Varmijos Mozūrų vaivadijoje įsikūrusiu Ryno miestu bei Palenkės vaivadijoje esančiu Hainuvkos miestu. Gražios draugystės tradicijos mus sieja su Belgijos Lakdalis savivaldybe, o šiais metais bendradarbiavimo protokolą pasirašėme su Černomorsko uostamiesčiu Ukrainoje. Tai mūsų draugai ir partneriai. Ar jaučiame konkurenciją? Konkurencija egzistuoja visur, bet ji skatina ieškoti naujų, ambicingų sprendimų.



Jurbarko ateities upių uostas, sukurtas bendradarbiaujant JŪRA MEER SEA ir DI (ChatGPT4o)

O kuo pasauliui turėtų būti įdomus Jurbarkas? Kodėl vertėtų čia atplaukti, prišvartuoti savo motorlaivį, burlaivį, jachtą, baržą naujame uoste ar prie Mituvos upės įsikūrusioje mažųjų laivelų prieplaukoje? Juk per Jurbarką teka net trys upės...

Tiek Jurbarkas, tiek kiti Lietuvos miestai prie upių yra saviti ir unikalūs, su savo istorija ir dabartimi, gamtos grožiu ir šiltais čia gyvenančiais žmonėmis. Kasmet sulaukiame atvykstančių svečių iš viso pasaulio, jie žavisi Jurbarko krašto darlaus gamta, darla su čia gyvenusia žydų bendruomene.

Pasienio miestas, esantis prie svarbaus prekybos kelio, neišvengiamai tampa margesnis lyginant su kitais, tad atvykusius svečius, turistus, partnerius tikriausiai sudomintų ir pažintis su trijų skirtingų etninių regionų savastimi, kuri pagal UNESCO rekomendacijas puoselėjama kaip tradicinės kultūros išraiška. Viena iš tokių išraiškų yra liaudiška kapela „Mituva“, kurioje smuiku griežia bei dainas traukia ir teisės magistro laipsnį turintis Jurbarko meras. Pone Skirmantai, kokią vietą Jūsų gyvenime užima muzika, o gal reikėtų klausti kultūra?

Savivaldybės meras visų pirma yra bendruomenės narys, bendruomenės gyventojų išrinktas į mero pareigas. Todėl galimybė groti kuriame nors meno saviveiklos kolektyve man yra galimybė būti kartu, taip pat savo pavyzdžiu parodant, kaip svarbu puoselėti ir saugoti lietuvių tautinę muziką, folklorą, tautinę kultūrą. Jurbarko rajonas turi galias meno saviveiklos kolektyvų tradicijas, čia klesti šokio, chorinės muzikos kultūra, vyksta regioninės Dainų šventės, šokių festivaliai. Praėjusiais metais renovavome Jurbarko kultūros centrą, kuriame sudarytos puikios sąlygos koncertuoti profesionaliems atlikėjams.

Keletą metų Klaipėdos meru buvęs džiazas virtuozas Vytautas Grubliauskas neretai įtemptą dalykinę atmosferą į meninį filosofinį lygmenį meistriškai perjungdavo trimito garsais ar legendine Louis Armstrongo daina „What a Wonderful World“. Ar Jums dalykiniuose susitikimuose kartais pasitarnauja smuikas?

Dalykiniuose susitikimuose groti neteko. Bet vertinu puikias buvusio kolegos Vytauto Grubliausko pavyzdį, kuriuo gali tekti pasinaudoti.

Profesoriaus Arnoldo Pirockino Lietuvos valstybės atkūrimo 100-mečio proga parengtoje Jurbarko miesto ir valsčiaus kronikoje minimas 1936 m. kovo 27 d. dienraščio „Vakarai“ straipsnis pavadinimu „Jurbarkas – voikiškos ir rusiškos praeities – lietuviškos dabarties miestas“. Deja, prieškarį pradėjusi klestėti „lietuviškoji dabartis“ buvo brutaliai nutraukta karo ir penkių dešimtmečių sovietinės okupacijos. Šiandien šis straipsnio pavadinimas atitinka tikrovę. O kokią lietuviškos dabarties meras mato Jurbarko ateitį?

Tvirtai tikiu, jog Lietuva sėkmingai vystysis ir klestės, nes lietuviai yra išskirtinai darbštūs, sumanūs ir atkaklūs. Tikiu savo bendruomene, tikiu, jog kartu su Klaipėdos jūrų uosto direkcija įgyvendinsime mūsų bendrą ambicingą projektą, ir Jurbarkas, kartu su Klaipėda bei Kaunu, taps žinomu ir klestinčiu uostamiesčiu.

Dėkoju už atsakymus.

Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė

Jurbarko savivaldybės ir
Vidaus vandens kelių direkcijos nuotraukos

JURBARKAS – into a Lithuanian Present and Future

The fourteen oldest cities of Lithuania were first mentioned in written sources in the 13th century, although they were granted city rights at very different times – some even a few centuries later. For example, Šiauliai was first mentioned in written sources in 1236, but received city rights only in 1713. The oldest among these full-fledged cities is Klaipėda, first mentioned in 1252 and granted city rights in 1257–1258. The Lithuanian capital Vilnius was mentioned in written sources almost a century later, but received the city rights second (1323–1387), with Kaunas following as the third (1361–1408). The fourth place in this ranking goes to Skuodas (1253–1572), the fifth – to Kretinga (1253 and 1609), and the sixth – to Jurbarkas, the name of which first appeared in written sources in 1259, when the Teutonic Knights built the Georgenburg Castle, later referred to as Jurgenburg. On 4 November

1611, Sigismund III (Sigismund Vasa), King of Poland and Grand Duke of Lithuania, awarded Jurbarkas with Magdeburg rights and a coat of arms featuring three white lilies on a red shield.

JŪRA MEER SEA international magazine of business and science travelled to Jurbarkas from the port of Klaipėda by water, taking a route on Nemunas, father of the Lithuanian rivers, winding for about 70 kilometres along the borders of Jurbarkas district. Nemunas is the true keeper of the centuries-old stories of cities and settlements along its banks.

However, this interview is not about the chronicler of the ages, but the mayor of Jurbarkas district municipality – Skirmantas MOCKEVIČIUS. We talked with him in anticipation to hear the story of this region today and perhaps its vision for the future.



I believe that, together with Klaipėda State Seaport Authority, we will fulfil our joint ambitious project, and Jurbarkas, along with Klaipėda and Kaunas, will become a well-known and thriving port city

Mr Mockevičius, you are the mayor of one of the oldest cities in Lithuania, serving your third term. In your opinion, what brings glory to the city, enabling it to keep its respectable place in the nation's history for centuries? What makes Jurbarkas stand out in the 21st century? What aspects of this period should go down in history?



The strength of Jurbarkas' community lies with their respect to the region's history, getting on well with each other, and cooperation, as well as the desire to preserve the treasures of nature. I am confident that these aspects will remain relevant and important even hundreds of years later.

Celebrations of the 100th anniversary of the Lithuanian navy (2021) included a great tribute and respect given to Jurbarkas, which holds significant historical importance. In fact, Jurbarkas – not Klaipėda – is considered to be the first seaport of Lithuania. In 1921, the first Lithuanian vessels *Jūratė* and *Kastytis*, which were built in Kiel shipyard in Germany and arrived to Klaipėda flying the Lithuanian flag, were registered at the port of Jurbarkas. These first Lithuanian ships could not be registered in Klaipėda, as it was not yet part of Lithuania, officially becoming a Lithuanian port only in 1923. Until Klaipėda was reclaimed, all Lithuanian maritime vessels were registered at the port of Jurbarkas. How do you think this brief period as the main Lithuanian seaport impacted the city's future development? Was this not a fateful opportunity for Jurbarkas to grow into a serious, albeit river, port?

The key of this event was the young independent state of Lithuania becoming a maritime state. This news made Jurbarkas famous throughout Lithuania and, without a doubt, opened a new path for promising business. Although Jurbarkas did not become a sea port, it saw a rapid development of the river transport business. We have also picked a picturesque bay of Nemunas very close to the planned port area for a winter harbour, which, I am sure, will also be used for navigation.

It seems that the current administration of Jurbarkas municipality intends to seize this opportunity, perhaps missed or swept away by the storms of history, more

than a century later. This summer, you signed a cooperation agreement with Klaipėda State Seaport Authority to build a river port in Jurbarkas. How did this initiative come about? What kind of support or opposition have you encountered?

In the years 1960-1990, Jurbarkas was engaged in intensive transporting of gravel and timber to Kaunas and Klaipėda, and there also was a ship repair company, so the people of Jurbarkas do not need convincing about the success in developing our port. For the past five years, we have been considering investments that would be needed in Jurbarkas and manufacturing companies that could be established here. There are plans to renovate the mouth of Mituva river and install a quay for visiting recreational vessels. We closely cooperate with the Inland Waterways Authority and the Ministry of Transport, and, quite recently, received a proposal from Klaipėda State Seaport Authority, which precisely matched our expectations. The team of Algis Latakas, general director of Klaipėda State Seaport Authority, is very experienced and professional, and we have a great working relationship. The public support is strong, but we also understand what a long and challenging road lies ahead.

The construction of a port in Jurbarkas is not something entirely new – the city has served as an important point for goods transportation along Nemunas since the 14th century. For centuries, Jurbarkas was a border city and the first significant port on Nemunas in the Grand Duchy of Lithuania, which later became a part of the Russian Empire. Before the war, there were steamship routes from Kaunas to Jurbarkas, and, according to the Inland Waterways Service, 18 steamships and 4 barges spent the winter of 1933-1934 in the natural harbour of Jurbarkas. There were discussions about building a permanent port in Jurbarkas already back then. This >

● **The port should be modern and adapted for vessels carrying various types of cargo**

year, this possibility has finally begun taking shape. What will the new river port in Jurbarkas be like? What types of ships will dock here, and what goods will be transported?

The port should be modern and adapted for vessels carrying various types of cargo. A study to determine the business expectations for cargo transportation is being conducted as we speak. Its results will determine our decisions on adapting the port's berths for specific types of cargo. Jurbarkas and Šakiai districts grow large quantities of grain, and thousands tons of them have already been shipped from Jurbarkas to Klaipėda this year. There are also significant gravel deposits around Jurbarkas, offering the potential to produce large concrete structures, which are challenging to transport by road. It is also clear that the increasingly popular recreational boating will also find here a fitting place.

Will the construction of the new port and its future operations somehow change navigation on Nemunas and the activities or lives of the people in towns along the river? What impact will this have on the economy, culture, and nature of the region?

Ensuring balanced regional development is a concept that frequently comes up not only among Lithuanian politicians but also among most politicians in the European Union. I have been elected as the Chairman of the Lithuanian National Regional Development Council for the second term, and one of the council's tasks is to analyse the current economic situation and look for solutions that would enable Lithuanian regions, especially those further from large cities, to develop industries that create jobs and encourage young people to stay and build their future in their hometowns instead of leaving for foreign countries. Vibrant cities and districts also flourish with cultural and sporting life, making the area a more attractive and comfortable place to live. Jurbarkas becoming a port city will open new opportunities not only for the people and businesses of Jurbarkas district, but also for the neighbouring Šakiai district and other surrounding municipalities. Port development has historically transformed cities, as can be seen in the examples of the port cities in the Netherlands and Belgium.

Port development is often supported by shipbuilding. This activity was successfully tested in Jurbarkas when the shipowner brothers Rotblat and Levinberg hired a blacksmith from Jurbarkas Kazimieras Mikalauskas to build the first Lithuanian motorboat. The previously unseen double-engine, 70-horsepower motorboat *Birštonas*, capable of carrying 225 tons of goods, joined the

steamships navigating Nemunas. The construction of the motorboat, built in 11 months by the 30-year-old blacksmith living on Muitinės Street, was based on a design by a Latvian engineer. Mikalauskas learned his craft from another blacksmith in Jurbarkas. This significant event in Lithuanian shipbuilding history – the ceremonial ship launching of the motorboat *Birštonas* on 1 October 1937 at the port of Kaunas – was covered by Lithuanian newspapers like *Lietuvos Aidas*, *Ūkininko Patarėjas*, and *Lietuvos Žinios*. Could this playful historical experience inspire another direction for the development of Jurbarkas port?

You are absolutely right – shipbuilding is common in port cities, as it is a highly specialized type of production that can only be developed in or near a port. Entrepreneurs are already showing interest in the possibility of building maritime boats for fishing and various recreational vessels in the port area. However, as I mentioned, the entire port area must be planned comprehensively to ensure that all the activities conducted there are well-coordinated. I must also mention that the newly-developed port is located very close to Jurbarkas' industrial zone, where Jurbarkas District Municipality is actively working on the infrastructure, necessary for businesses developing in the area. Very soon, these prepared plots of land will be offered to investors. We believe that this industrial zone would be convenient for companies, engaged in business related to transporting manufactured goods or raw materials required for production by river.

Every port is a gateway to the world, and even if you don't plan to travel anywhere, the world comes to your doorstep. What are your expectations for the world? Who are Jurbarkas's friends, partners, or competitors in this outside world? Why them?

Speaking of Jurbarkas district partners and friends in foreign countries, I always take pride in our long-standing and close cooperation with Germany – we have been working together with the Lichtenberg district of Berlin and the municipality of Crailsheim in Baden-Württemberg for more than twenty years. The Honorary Consul of Lithuania in Baden-Württemberg, Professor Wolfgang von Stetten, is an Honorary Citizen of Jurbarkas district, our advisor and helper in international relations and issues. We also have close relations with the town of Ryn in the lake region of Warmia-Masuria in the neighbouring Poland, as well as with the town of Hajnówka in the Podlaskie Voivodeship. We also keep beautiful traditions of friendship with the municipality of Lochristi in Belgium, and this year we signed a cooperation protocol with the port city of Chornomorsk in Ukraine. These are our friends and partners. Do we feel competition? Competition is everywhere, but it pushes us towards new ambitious solutions.

What makes Jurbarkas interesting to the world? Why should people dock their motorboats, sailboats, yachts,

or barges at the new port or at the small boat dock on Mituva River? Jurbarkas is connected to three rivers, after all...

Both Jurbarkas and other Lithuanian towns along rivers are distinctive and unique with their history and present life, natural beauty, and warm-hearted residents. Every year, we welcome visitors from all over the world, and they admire the harmony between nature and the people of Jurbarkas, as well as the historical presence of our Jewish community.

Being a border town located on an important trade route, Jurbarkas is inevitably more diverse compared to other cities. Visitors, tourists, and partners would probably be interested in getting to know the unique identity of the three different ethnic regions, cherished as traditional culture according to UNESCO recommendations. One of the keepers of this traditional culture is Mituva folk music ensemble, including the mayor of Jurbarkas, holding a Master's degree in law, as a member singing and playing the violin. Mr Skirmantas, what role does music and culture overall play in your life?

The mayor of a municipality is, first and foremost, a member the community, elected by other members. Therefore, the opportunity to play in an amateur art group enables me to be part of the community, while also setting an example of how important it is to nurture and preserve Lithuanian folk music, folklore, and national culture. Jurbarkas district has a long tradition of amateur art groups, with a thriving dance and choir music culture. We also host regional song and dance festivals. Last year, we renovated Jurbarkas Cultural Centre, which offers excellent conditions for professional performers.

For several years, the jazz virtuoso Vytautas Grubliauskas, Mayor of Klaipėda, would often masterfully shift the tense atmosphere of business meetings into a more artistic and philosophical level with the sounds of his trumpet or the legendary song *What a Wonderful World* by Louis Armstrong. Have you ever used the violin during business meetings?

I have not had the chance to play the violin during business meetings. However, I greatly value the example set by my former colleague Vytautas Grubliauskas, and I may need to follow it someday.

The chronicle of Jurbarkas town and parish, compiled by Professor Arnoldas Piročkinas for the 100th anniversary of the restoration of the state of Lithuania, contains an article from *Vakarai* newspaper, dating back to 1936 and titled 'Jurbarkas – From a German and Russian Past into the Lithuanian Present'. Unfortunately, the flourishing 'Lithuanian present' that began in the inter-war period was brutally smothered by the war and five decades of Soviet occupation. Today, this title finally matches reality. How does the mayor of the Lithuanian present-day Jurbarkas see its future?

I firmly believe that Lithuania will continue to develop and prosper successfully, because Lithuanians are exceptionally hardworking, resourceful, and determined. I believe in our community, and I am confident that, together with Klaipėda State Seaport Authority, we will fulfil our joint ambitious project, and Jurbarkas, along with Klaipėda and Kaunas, will become a well-known and thriving port city.

Thank you for your answers.

Interview conducted by Zita Tallat-Kelpšaitė.

Photos by Jurbarkas municipality and Lithuanian inland waterways authority

The future river port of Jurbarkas, created in collaboration between JŪRA MEER SEA and AI (ChatGPT4o)



#tlacSEA



Connecting the Transport & Logistics Experience

October 29 - 31, 2025

Sands Expo & Convention Centre
Singapore

Be part of the most influential
logistic event in Southeast Asia



tls air cargo
SOUTHEAST ASIA

exhibition and conference

**tls transport
logistic**
SOUTHEAST ASIA

exhibition and conference

TransLogistica

KAZAKHSTAN

28th Kazakhstan International Exhibition

TRANSPORT & LOGISTICS



www.translogistica.kz

1 - 3 October 2025

IEC Atakent, Almaty, Kazakhstan

OFFICIAL SUPPORT:



Ministry of Transport
of the Republic of Kazakhstan



Tel.: +7 727 258 34 34

E-mail: mk@iteca.events



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



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

PASAULINĖ VIZIJA, koks turėtų būti uostamiestis

PORTUGALIJOJE, LISABONOJE, 2024 M. LAPKRIČIO 27–29 DIENOMIS VYKS 19-OJI PASAULIO UOSTŲ IR MIESTŲ KONFERENCIJA, kurioje daugiausia bus diskutuojama tokiomis esminėmis temomis kaip uosto ir miesto sąveika, klimato kaitos iššūkiai, energijos transformavimo, mėlynosios ekonomikos ir kiti klausimai. Tačiau bene įdomiausias šios pasaulinės konferencijos projektas yra šiemet pirmą kartą teikiamas AIVP įsteigtas Antoine Rufenacht prizas „Už geriausią darnaus uostamiesčio dizainą“.

KONKURSO TIKSLAS

Skatinti integruotas, į ateitį orientuotas plėtros strategijas, pagrįstas pasauline vizija, koks turėtų būti uostamiestis, pabrėžti unikalų, kokybišką darbą, kurį atliko komandos, atsakingos už projekto įgyvendinimą, remti viso pasaulio uostamiesčių pastangas puoselėti tvarų vystymąsi, laikantis AIVP, Tarptautinės miestų ir uostų asociacijos, iki 2030 m. darbotvarkėje nustatytų tikslų.

AIVP yra nevyriausybinė organizacija, daugiau nei 30 metų vienijanti uostamiesčių šalis ir jų partnerius visame pasaulyje. Jos tikslas pagerinti miesto ir uosto santykius abipusio bendradarbiavimo procese, siekiant miestų, uostų ir ekonomikos plėtros, kuri būtų tvaresnė, atsakingesnė bei novatoriškesnė. Anot AIVP, uostamiestis, kaip globalizacijos veikėjas, yra rytojaus miesto ekonomikos laboratorija, kurioje turi būti diegiamos ir skatinamos naujovės.



Futuristinis Oslo miesto vaizdas, inspiruotas *Bekkelagsbadet* projekto idėjos.



Tanžero miesto ir modernizuoto uosto vaizdas, įkvėptas *Tangier City Port Area Reconversion* projekto.

„Antoine Rufenacht prizo įsteigimas skirtas skatinti dialogą ir geriausią praktiką siekiant saugesnės bei tvaresnės ateities, siekiant užtikrinti, kad mūsų uostamiesčiai liktų gyvybės, darbo ir pasididžiavimo šaltiniais“, – pristatydamas prizo idėją teigia Édouard Philippe, AIVP prezidentas, Havro meras, buvęs Prancūzijos ministras pirmininkas.

ANTOINE RUFENACHT

Antoine Rufenacht (1939–2020) – prancūzų verslininkas ir politikas, 1995–2010 m. buvęs Havro miesto meru. Jis įkūrė AIVP ir iki 2002 m. jai vadovavo. Antoine buvo labai atsidaavęs savo šalies ir miesto pilietis, gerai suvokė sąsajas tarp miesto įtakos ir uosto patrauklumo, suprato, kad abipusiai naudinga peržengti miestą ir uostą skiriančias ribas. Viską, ką jis darė, lėmė jo vizionieriškas požiūris į vystymąsi. A. Rufenacht pastangos radikaliai pakeitė Havro miesto įvaizdį ir

tapatybę. Jo vardo premija siekiama pagerbti ir paskatinti toliaregiškas uostamiesčio, kaip ilgalaikio nuoseklaus urbanistinio ansamblio, avangardines vizijas.

KAS DALYVAUJA KONKURSE?

Spalio 10 d. AIVP premijos didžioji žiuri susirinko Havre išklausyti šešių finalininkų, kurie buvo atrinkti iš 23 pateiktų projektų, reprezentuojančių pasaulio uostamiesčių įvairovę, pretenduojančių į šį, pirmą kartą teikiamą apdovanojimą. Kiekvienas finalininkas turėjo valandą laiko pristatyti projektą ir atsakyti į jam pateiktus klausimus.

Į finalą patekę projektai: Oslo (Norvegija), Tanžero (Marokas), Buenos Airių (Argentina), Los Andželo (JAV), Sietlo (JAV) ir Paryžiaus (Prancūzija) uostų bei miestų sąveikos vizijos. Projektai turėjo atitikti 10 keliamų tikslų: 1) prisi- ➤



Futuristinis Buenos Airių miesto vaizdas, inspiruotas Paseo del Bajo projekto.

taikymas prie klimato kaitos; 2) energijos transformavimas ir žiedinė ekonomika; 3) tvarus mobilumas; 4) atnaujintas valdymas; 5) investicijos į žmogų; 6) uosto kultūra ir tapatybė; 7) kokybiškas maistas visiems; 8) uosto ir miesto sąsajos; 9) sveikata ir gyvenimo kokybė; 10) biologinės įvairovės apsauga.

(Su AIVP konferencijos programa ir išsamiais šių uostų projektais susipažinti galima interneto svetainėje <https://aivpworldconference.org/> ir *Reminder - Invitation to the 19th AIVP World Conference Cities and Ports in Lisbon, November 27-29, 2024*)

DIRBTINIO INTELEKTO ŽVILGSNIS Į ATEITIES UOSTUS

Šią informaciją-kvietimą iš AIVP pasaulinės konferencijos organizatorių gavome tuo metu, kai naujam žurnalo JŪRA MEER SEA numeriui rengėme interviu su Jurbarko meru apie istorinio, vieno seniausių Lietuvoje upių uosto vystymą ir ateities vizijas. Nusprendėme sujungti temas ir pažvelgti į jas per šiuolaikinių technologijų prizmę. Į pagalbą pasitelkėme naujausią dirbtinio intelekto *ChatGPT4o* versiją, užduodami keletą klausimų.

Kokia yra pasaulio miestų ir uostų vystymosi istorija?

Pasaulio miestų ir uostų istorija siekia tūkstantmečius. Nuo senovės Mesopotamijos, Egipto ir Graikijos uostų iki Viduramžių Hanzos sąjungos, miestai ir uostai augo kaip prekybos, kultūros ir inovacijų centrai. Industrinės revoliucijos laikotarpiu uostai tapo gamybos ir prekybos šerdimi. Nuo XX a. transporto ir logistikos technologijos plėtra leido uostams transformuotis į globalius prekybos mazgus, kurie formavo miesto raidą ir ekonominį augimą.

Kas jų raidoje vaidino lemiamą ar dominuojantį vaidmenį – uosto ar miesto poreikiai?

Dažniausiai lemiamą vaidmenį vaidino uosto poreikiai, nes nuo jų priklausė prekybos ir logistikos galimybės, kurios skatino miesto augimą. Vis dėlto pastaraisiais dešimtmečiais, atsižvelgiant į urbanistines tendencijas ir aplinkosaugos poreikius, miesto poreikiai ir infrastruktūra taip pat pradėjo formuoti uosto veiklą.

Kokia yra šiandienos pasaulio uostamiesčio situacija, turint galvoje jiems tekusius XXI a. iššūkius?

XXI a. uostamiesčiai susiduria su rimtais iššūkiais – klimato kaita, urbanizacija, tvarumo reikalavimais ir technologijų transformacija. Daugelis miestų ir uostų siekia tapti tva-

resniais, diegdami atsinaujinančią energiją, mažindami taršą ir modernizuodami transporto sistemas.

Kaip reikėtų modeliuoti uostamiesčių ateitį?

Uostamiesčių ateitį reikėtų modeliuoti pasitelkiant integruotus planavimo sprendimus, kurie derina miesto ir uosto poreikius. Tai apima žaliąją infrastruktūrą, tvarios energijos šaltinius, inovatyvias technologijas ir bendruomenės interesus. Svarbu siekti simbiozės tarp ekonominės veiklos ir aplinkosaugos tikslų.

Kaip projektai, atitinkantys AIVP konkurse iškeltų dešimt tikslų, turėtų veikti praktikoje?

Praktikoje tikslai turėtų būti įgyvendinami per konkrečių planavimą ir investicijas į technologijas, energijos perėjimą, kultūros ir visuomenės vertybių puoselėjimą. Pavyzdžiui, klimato kaitos tikslams reikia prisitaikyti per infrastruktūros atnaujinimą ir atsparumo stiprinimą, o biodiversiteto apsaugai – riboti taršą ir skatinti gamtos išsaugojimą.

Kaip prognozuojamos mažųjų uostų ateities vystymosi tendencijos?

Mažieji uostai, nors dažnai užgožiami didžiųjų, taip pat turi svarbią ateitį. Jie gali vystyti nišinę ekonomiką, orientuotis į vietinius bendruomenės poreikius, kultūrą ir turizmą, tuo pačiu siekdami tvarumo ir bendradarbiavimo su didžiais uostais. Ateityje jie gali tapti regioniniais inovacijų ir bendruomenės traukos centrais.

UOSTAI – DI SUKURTUOSE PAVEIKSLUOSE

Susipažinę su nominantų projektais, dirbtiniam intelektui suformavome užduotį sukurti šešių AIVP konkurse dalyvaujančių uostų ateities paveikslus pagal uostų pateiktus projektus.

JŪSŲ DĖMESIUI PATEIKIAME REZULTATĄ:

1. Oslo miesto ir uosto vaizdas, inspiruotas *Bekkelagsbadet* projekto idėjos. Šis vaizdas atspindi harmoningą miesto ir uosto sambūvį, kur viešos žaliosios zonos, aplinką tausojantys elementai bei perdirbtos medžiagos pabrėžia subalansuotą miesto ir pramonės bendrystę.
2. Tanžero miesto ir modernizuoto uosto vaizdas, kuriame atspindi turizmo ir kultūros centras, įkvėptas *Tangier City Port Area Reconversion* projekto. Šiame paveiksle matyti praplėstos kruizų, jachtų ir žvejybos zonos, nauja marina, amatininkų kaimelis bei žaliosios erdvės, puoselėjančios paveldą ir tvarumą.
3. Buenos Airių miesto vaizdas, inspiruotas *Paseo del Bajo* projekto – žalias miesto koridorius jungia istorinį centrą, uosto zonas ir La Platos pakrantę. Šiame paveiksle atspindi modernios pėsčiųjų erdvės, linijiniai parkai su vietine augmenija ir integruoti istoriniai uosto elementai.

4. Los Andželo Wilmingtono krantinės vaizdas, kuriame atspindi *Window to the Wilmington Waterfront* projekto idėjos. Vaizdas pabrėžia bendruomenės erdves, ilgą promenadą, žaliąsias zonas, vietines augalų rūšis bei informacines instaliacijas, skirtas uosto istorijai.
5. Sietlo *Duwamish River People's Park and Shoreline Habitat* vizualizacijos vaizdas. Šiame parke, sukurtame aplinkosaugos ir bendruomenės sambūvio tikslais, atspindi atkurti upės takai, lašišų buveinės ir kultūriniai elementai, pagerbiantys vietos gentis.
6. Paryžiaus Javel Bas uosto vaizdas, atspindintis miesto ir upės krantinės integraciją pagal *Redevelopment of Javel Bas Port* projektą. Čia matomi pėsčiųjų ir dviračių takai, žaliosios erdvės ir tvarios pramonės veiklos, sukuriantys darnų viešosios poilsio ir pramonės veiklų derinį.

JŪRA MEER SEA IR DI IŠRINKTI NUGALĖTOJAI

Kartu su DI nuodugniai ištyrėme ir išanalizavome šešis projektus, nominuotus AIVP prizui. Nors oficialų laureatą didžioji žiuri paskelbs pirmąją AIVP pasaulinės miestų ir uostų konferencijos dieną, lapkričio 27 d., mes surengėme alternatyvius rinkimus.

Šiose alternatyviose atrankose JŪRA MEER SEA pasirinko Tanžerą dėl savo dėmesio paveldui, o DI pasirinko Sietlą. Atsižvelgdami į šias skirtingas perspektyvas, nusprendėme pateikti vieningą ateities miesto-uosto viziją, įtraukdami labiausiai įkvepiančius kiekvieno projekto elementus.

Kita DI užduotis buvo sukurti futuristinę Jurbarko uosto viziją be konkrečių projektinių brėžinių, remiantis vien mūsų žurnale publikuotu interviu su Jurbarko rajono meru.

Ateities uostas ir miestas, sukurtas bendradarbiaujant JŪRA MEER SEA ir DI (*ChatGPT4o*)

Publikaciją parengė JŪRA MEER SEA, naudodamasis AIVP pateikta medžiaga



A GLOBAL VISION for Port Cities

THE 19TH AIVP WORLD CONFERENCE CITIES AND PORTS WILL BE HELD ON 27–29 NOVEMBER 2024, IN LISBON, PORTUGAL, focusing on essential topics such as port-city interface, climate change challenges, energy transition, and the blue economy. A notable feature of this global event is the first-ever Antoine Rufenacht Prize for sustainable port-city design.

AIM OF THE COMPETITION

The prize encourages future-oriented integrated development strategies with a global vision of sustainable port-city design, emphasizing high-quality, team-led projects that support AIVP's 2030 agenda goals.

As a non-governmental organization, AIVP has united port cities and their partners worldwide for over 30 years, aiming to strengthen city-port relationships through mutual col-

laboration. According to AIVP, port cities are the economic laboratories of tomorrow, where innovation must thrive.

'The establishment of the AIVP Antoine Rufenacht Prize is to foster dialogue and encourage the replication of best practices for a safer and more sustainable future to ensure our port cities remain sources of life, work, and pride.' says AIVP President Édouard Philippe.



The Window to the Wilmington Waterfront project in Los Angeles revitalizes a former industrial port site to enhance community quality of life and connect the Wilmington district to the waterfront.



The Duwamish River People's Park and Shoreline Habitat project in Seattle transformed a heavily polluted riverbank into a 14-acre park and habitat zone, supporting environmental justice and reconnecting the community with the Duwamish River.

ANTOINE RUFENACHT

The French businessman and politician Antoine Rufenacht (1939–2020), Le Havre's mayor from 1995 to 2010, founded AIVP and led it until 2002. His visionary approach transformed Le Havre's identity, advocating for seamless city-port integration. The AIVP Antoine Rufenacht Prize honours such visionary port-city projects with cohesive urban development plans.

WHO'S IN COMPETITION?

On 10 October, AIVP's Grand Jury met in Le Havre to evaluate six finalists selected from 23 global port-city projects, representing the diversity of the world's port cities, competing for this first-ever award. Each finalist had one hour to present their project and answer questions. The finalists – Oslo (Norway), Tangier (Morocco), Buenos Aires (Argentina), Los Angeles (USA), Seattle (USA), and Paris (France) – were evaluated based on 10 core goals: 1) climate change adaptation, 2) energy transition & circular economy, 3) sustainable mobility, 4) renewed governance, 5) human investment, 6) port culture & identity, 7) food quality, 8) port-city interface, 9) health & quality of life, and 10) biodiversity protection.

AI PERSPECTIVE ON FUTURE PORTS

Inspired by AIVP's topics, *JŪRA MEER SEA* magazine conducted an AI-assisted interview on the development of historical and future port visions.

What is the history of the development of cities and ports worldwide?

The history of cities and ports spans for thousands of years. From the ancient ports of Mesopotamia, Egypt, and Greece to the Hanseatic League in the Middle Ages, cities and ports developed as hubs of trade, culture, and innovation. During the Industrial Revolution, ports became centres of production and commerce. In the 20th century, advancements in transportation and logistics transformed ports into global trade nodes, shaping urban development and economic growth.

What has played a decisive or dominant role in their evolution – the needs of the port or the city?

In the 21st century, port cities face significant challenges, including climate change, urbanization, sustainability demands, and technological transformation. Many cities and ports are striving to become more sustainable by implementing renewable energy, reducing pollution, and modernizing transportation systems.

>

What is the current situation of port cities around the world, considering the challenges they face in the 21st century?

Historically, port needs often played a dominant role, as they were essential for trade and logistics, driving city growth. However, in recent decades, urbanization trends and environmental needs have led to city demands and infrastructure shaping port activities as well.

How should the future of port cities be modelled?

The future of port cities should be modelled through integrated planning solutions that harmonize city and port needs. This includes green infrastructure, sustainable energy sources, innovative technologies, and community interests. A symbiosis between economic activities and environmental goals is essential.

How should projects that meet the ten goals outlined in the AIVP competition operate in practice?

The ten goals should be practically implemented through concrete planning and investments in technology, energy transition, and fostering cultural and social values. For instance, climate change goals require adaptation through infrastructure upgrades and resilience-building, while biodiversity protection involves pollution reduction and conservation efforts.

What are the projected development trends for the future of smaller ports?

Smaller ports, though often overshadowed by larger ones, also have an important future. They can develop niche economies, focus on local community needs, culture, and tourism, while pursuing sustainability and collaboration with larger ports. In the future, they could become regional hubs for innovation and community engagement.

AI VISUALISATIONS OF SIX PORT CITIES IN THE FUTURE

1. Oslo: Inspired by the Bekkelagsbadet project, this visualization features green zones, eco-friendly elements, and recycled materials symbolizing balanced city-port coexistence.
2. Tangier: A centre of culture and tourism, integrating heritage, inspired by Tangier City Port Area Reconversion. The port now hosts expanded facilities for cruising, yachting, and fishing, and includes a new marina and artisanal village, promoting heritage and sustainability.



A futuristic scene of Paris featuring the redeveloped Javel Bas Port along the Seine River. The design highlights shared spaces for public leisure.

3. Buenos Aires: Reflects Paseo del Bajo's green urban corridor linking historic city centres with La Plata Riverfront. It features modern pedestrian connectivity, linear parks, incorporating diverse native vegetation and historical elements of the port.
4. Los Angeles: Wilmington Waterfront Promenade view, showcasing ideas from the Window to the Wilmington Waterfront project, integrates community spaces, green zones, local vegetation and historical elements.
5. Seattle: Duwamish River People's Park and Shoreline Habitat emphasizes environmental and community harmony, featuring habitat paths, salmon habitats, and cultural elements in tribute to the local tribes.
6. Paris: The view, based on the Javel Bas port redevelopment project, showcases green, pedestrian-friendly spaces along the Seine, bicycle paths, and sustainable business, creating a harmonious synergy between recreation and industry.

JŪRA MEER SEA AND AI WINNERS

Together with AI, we thoroughly studied and analysed the six projects nominated for the AIVP Prize. While the official laureate will be announced by the Grand Jury on the first day of the AIVP World Conference Cities and Ports on 27 November, we held our own alternative election.

In this alternative election, *JŪRA MEER SEA* chose Tangier for its focus on heritage, while AI selected Seattle. Given these differing perspectives, we decided to present a unified vision for the future port city, incorporating the most inspiring elements from each project.

AI's next task was to create a futuristic vision of Jurbarkas' river port without specific design blueprints, relying solely on the interview with Jurbarkas district mayor, published in our magazine.



Generalized vision of the future port city.

The port and city of the future, created in cooperation between *JŪRA MEER SEA* and AI (ChatGPT4o)

The publication was prepared by *JŪRA MEER SEA*, using material provided by AIVP

KITOKS KAMPAS

Nemažai dviprasmiškų minčių kelia visos šitos uosto vizijos. Vizualizacijose viskas atrodo dailiai ir maloniai, marinai, kavinukės, butikai, žaliosios zonos... Bet ko kavutę savo hub'uose prie *laptopų* siurbčiojantiems hipsteriams nesuprasti, tai, kad pramonė laikosi ne vien ant vėjo malūnų ir turizmo.

Per pusantrų metų darbo uosto krantinėse mačiau armatūras, trąšas, skaldą, druską ir grūdus. Labai neįdomūs ir ramunėlėmis bei kavyte nekvepiantys uosto kroviniai, bet jų yra daug ir jie maitina uostą. Teko girdėti ir skundų dėl triukšmo. Taip, akmenys beriami į metalinį vagoną ir vagonų stumdymo garsai girdisi net Kanto gatvėje. Ir man visi šitie garsai yra lyg muzika, industrinis uosto ambientas, plakanti Klaipėdos širdis. Pamenu, paauglystėje naktį atsidariusi langą klausydavusi kažkur mariose dugną gremžiančių žemsiurbių riau-mojimo ir nuliūdau, kai jos pasidarė tylios. Tas garsas buvo namai. Ir dabar kartais pro langą nuo geležinkelio stoties tylią naktį ausį glosto stumdomi vagonai.

Labai liūdžiu tos miesto vietos, kur dabar išdidžiai kyla Mėmelio miestas. Nes ten buvo šiurkšti ir prijaukinta koncertų ir kultūros erdvė, įsikūrusi pramoniniuose angaruose. Bet aišku, žemė brangi, investicijos ir t.t. Dabar bus daug prabangių butų, butikų ir barų, kurie bando primesti kažkokį „mes kitokie nei visi“ įvaizdį, bet realiai yra apie nieką, todėl pavadinimai vis keičia pavadinimus. Žaviuosi sugebėjimu pritaikyti erdves, o ne viską suniveluoti, nulaižyti ir išblizginti. „Herkus Kantas“ tarp tų angarų dar laiko frontą, bet nežinia, kiek laiks. Masėms gi mieliau ramunėlių uostas, jie nenori matyti to grubaus pamato, ant kurio iš esmės laikosi mūsų valstybė.

Manau, kad kai nusprendi, kur gyvensi, turi būti susipažinęs su aplinka, o ne atsikraustyti į kokius Dragūnus ir paskui pykti, kad mat šaudykla girdisi. O kodėl Dragūnų rajonas vadinasi Dragūnais, matyt, nepasidomėjo. Taip yra ir su uostu, ir miesto centru. Norintys gyventi visa ko epicentre turi suprasti, kad tai nebus tylus miegamasis rajonas su pušelėmis. Miesto centre turi būti judesys, barai ir uostas. Ir būtent tas uostas su savo kranais mus daro kitokiais. Klaipėda, kaip ir kiekvienas uostas, be savo „žirafų“ būtų ne uostamiestis.

Talmanė

A DIFFERENT ANGLE

All of these visions for the port raise a lot of thoughts. The pleasant marinas, cafés, boutiques, and green zones in the visuals look very attractive. However, hipsters sipping their morning latte as they browse on their laptop in some open workspace may be little aware of the fact that the economy does not hold on windfarms and tourism alone.

In one and a half years of working at the port I saw steel bars, fertilisers, road gravel, salt, and grain. Very boring types of cargo that are far from flowers and take-away coffees, yet namely this cargo feeds the port. Naturally, people complain about noise. Naturally, gravel loaded into metal railroad cars and the latter being pushed around can be heard even beyond the fence of the port. I take it all as music, the industrial ambient of Klaipėda, the city's beating heart. Back in my teenage years I used to spend summer nights listening to dredgers gnawing at the bottom of the lagoon and the news of the them replaced by newer, silent ones had left me in dismay. That sound was the sound of home. I still listen to railroad cars being pushed around the nearby train station though.

I mourn for the spot that is now proudly referred to as the rising Memel City. Just a couple of years ago that was a rough space for music and culture, cosily nested in old industrial hangars. Of course, the land is expensive, investments, etc. Now it will be about luxurious apartments, boutiques, and pubs that attempt to look rough and edgy, but have nothing to say and keep changing their names and owners. What I do admire is the ability to adapt unusual spaces that tell a story, instead of levelling everything to the ground to prop up something spruced and shiny. Herkus Kantas bar keeps holding the line, but who knows how long. The mass culture prefers flowery marinas.

They don't want to see the rough edges of what is one of the cornerstones of our state. Picking your dream home you should be aware of the space around it, instead of moving into an apartment block, named after a battalion established nearby, and then complaining about hearing noise from the shooting range. The same goes for the port and the city centre. Wanting to live in the epicentre of it all, you should realise that there's much more outside your window than the chirping birds. There's the city hustle and bustle, night-life, and the port. The port that makes us different from other cities. The cranes turning their heads here and there make Klaipėda what it is – a port city.

Tallyman





Books Notebooks Maps Booklets Brochures

Catalogues Business cards Folders

Envelopes Menu Paper blocks Price tags Coasters

Certificates Invitations Postcards Boxes

Paper bags Labels Calendars

TECHNOLOGIJOS – tiekimo grandinių pagrindas

Mark MILLAR

Technologijos stiprina tiekimo grandinę, tačiau norint pasiekti maksimalų efektą, jas reikia puoselėti.

Spartėjantis skaitmeninių technologijų įsisavinimas visoje tiekimo grandinėje sukelia duomenų sprogimą, kurį reikia valdyti specializuotomis žiniomis, kad būtų galima visiškai išnaudoti jo potencialą konkurenciniam pranašumui.

Šiandienos tiekimo grandinės ekosistemos tampa vis labiau sujungtos, strategiškos ir sudėtingos, apimančios daugybę verslo partnerių, kurie dažnai išplinta po daugybę šalių, kalbų, kultūrų ir laiko juostų. Šios ekosistemos apima gilius tarpusavio priklausomybės ryšius tarp suinteresuotų

šalių tinklo, kuriam būtina rinkti ir dalytis informacija per įvairias informacines technologijų sistemas. Besiplečiantis daugybės technologijų diegimas šiuolaikinėse sudėtingose tiekimo grandinėse sukelia didžiulį duomenų srautą visoje ekosistemoje.



Gebėjimas išnaudoti šiuos didžiulius duomenų kiekius ir paversti juos naudinga bei veiksminga verslo informacija reikalauja gebėjimų ir patirties, kurios gali neturėti daugelis įmonių, išskyrus didžiausias korporacijas. Tačiau norint pasinaudoti technologijų galimybėmis stiprinti ir palaikyti mūsų tiekimo grandines, jas reikia puoselėti su ypatingu atidumu.

Skaitmeniniai trikdžiai

Greita naujų ir atsirandančių technologijų raida vis dažniau sukelia skaitmeninius trikdžius – pokyčius, kurie atsiranda, kai naujos skaitmeninės technologijos ir verslo modeliai paveikia esamų prekių ir paslaugų vertės pasiūlą. Įdomu tai, kad daugeliu atvejų skaitmeninius trikdžius sukelia ne esami rinkos žaidėjai. Jie kyla už nusistovėjusių verslo modelių ribų – šiuolaikiniai pavyzdžiai yra „Uber“, „Airbnb“ ir „Netflix“. Daugelis naujų technologijų jau pasiekė komercinio įgyvendinamumo ribą, todėl tiekimo grandinės pirmos patiria skaitmeninius trikdžius. Įmonėms teks tobulinti savo tiekimo grandines, kad galėtų išnaudoti duomenų srautą ir įgyti konkurencinį pranašumą.

Tiekimo grandinės sudėtingumas

Vienas iš technologijų panaudojimo iššūkių yra XXI a. tiekimo grandinių sudėtingumas. Verslo partnerių tinklas bet kurioje tiekimo grandinėje neabejotinai apims daugybę informacinių sistemų galimybių. Daugelis įmonių naudoja senas sistemas, o kitos – pažangiausias programinės įrangos priemones. Duomenys bus renkami iš daugybės šaltinių ir saugomi įvairiais formatais – nuo pačių sudėtingiausių iki paprasčiausių IT sistemų.

Tačiau kiekvienas tiekimo grandinės veikėjas turi rinkti, tvarkyti ir sujungti šiuos skirtingus duomenų srautus į vieną platformą ir užtikrinti efektyvų bei sklandų elektroninės informacijos judėjimą per visą ekosistemą. „Microsoft Excel“ yra plačiausiai naudojamas tiekimo grandinės planavimo sprendimas gamybos ir mažmeninės prekybos sektoriuose – 61,5 %. respondentų teigia, kad planavimui naudoja skaičiuokles. Tuo tarpu „Forbes“ teigia, kad 88 % visų skaičiuoklių turi „reikšmingų“ klaidų, ir net kruopščiausiai parengtose skaičiuoklėse klaidų yra daugiau nei 1 % visų formulų ląstelių, daugiausia tai žmogaus klaidos.

Palaikančios technologijos

Pagrindinės technologijos, leidžiančios plisti duomenims visoje tiekimo grandinėje, apima debesų kompiuteriją, daiktų internetą, autonomines transporto priemones ir, žinoma, dirbtinį intelektą.

Debesų kompiuterija leidžia pigiai prieiti prie kompiuterinių programų ir saugojimo paslaugų per internetą, siūlydama įvairias paslaugas, įskaitant specifines programinės įrangos priemones, patikimą duomenų saugojimą ir gryną apdorojimo galią. Su programinės įrangos kaip paslaugos (SaaS) verslo modeliais tai leidžia mažoms ir vidutinėms įmonėms naudotis daug pažangesnių IT sprendimais, kurie kitu atveju joms būtų neprieinami dėl ribotų biudžetų ir vidinių žinių stokos.

Naudodamos debesų infrastruktūrą ir programinės įrangos paslaugas už mokestį pagal poreikį, įmonės gali sumažinti tiek kapitalines išlaidas, tiek nuolatinės priežiūros išlaidas, patikėdamos IT paslaugas specialistams, kurie yra tos srities ekspertai.

Daiktų internetas (IoT) naudoja plačiai paplitusius jutiklius ir automatinio identifikavimo įrenginius visoje tiekimo grandinėje, kad būtų galima fiksuoti ir kaupti daugiau duomenų laiku. Tai ne tik vietos stebėjimas – šios programos dabar gali realiu laiku matuoti ir stebėti temperatūrą, drėgmę, slėgį, judėjimą ir vibracijas produktų pervežimo metu, nesvarbu, ar tai būtų sunkvežimis, traukinys, laivas ar lėktuvas.

Šiuos didžiulius duomenų kiekius paverčiant naudinga informacija, tiekimo grandinės sprendimai tampa geriau pagrįsti ir labiau atsakingi, taip optimizuojant išteklių paskirstymą ir didinant bendrą veiklos efektyvumą. Tai galiausiai lemia didžiųjų duomenų (*Big Data*) kaupimą, o tai suteikia galimybę naudoti prognozavimo analizę (*Predictive Analytics*), galinčią iš esmės pagerinti tiekimo grandinės efektyvumą ir reagavimą. Šis procesas yra kartotinis ir vadinamas duomenų „sraigto“ efektu.

Autonominių transporto priemonių technologijos vystomos įvairiuose bandomuosiuose projektuose, tačiau jau yra daug garsių pavyzdžių, ypač bepiločių orlaivių, kurie tapo labai populiarūs vartotojų sektoriuje. Galime tikėtis vis didesnio autonominių transporto priemonių technologijų įdiegimo įvairiose tiekimo grandinės srityse, turinčiose įtakos skirtingoms transportavimo rūšims:

- **Oro erdvėje** – dronai, skrendantys kontroliuojamoje oro erdvėje, taip pat skraidantys ir stebintys sandėlyje ar konteinerių terminale;
- **Kelyje** – savarankiškai važiuojantys tolimųjų reisų sunkvežimiai ir sunkvežimių vilkstinių konvojai;
- **Vandenyje** – autonominių konteinerinių laivų flotilė, valdoma iš sausumos esančio valdymo centro;

>

- **Paskutinės mylios pristatyme** – nedidelės autonominės antžeminės transporto priemonės, važinėjančios miesto gatvėmis ir šaligatviais, pristatančios siuntinius vartotojams – XXI a. skaitmeninis paštininkas?

Autonominių transporto priemonių komercinis diegimas jau nebėra stabdomas technologijų plėtros. Likusios kliūtys, trukdančios jų įdiegimui, yra reguliavimo sistemos, susijusios su licencijavimu, saugumu ir apsaugos aspektais, taip pat teisinės atsakomybės klausimai, kai įvyksta avarijos.

Dirbtinis intelektas (DI) ketina padaryti didelę įtaką visiems verslo aspektams. Tiekimo grandinės sektoriuje galime tikėtis DI lemiamo produktyvumo padidėjimo įvairiose veiklose, įskaitant:

- **Tiekimo grandinės optimizavimą:** analizuodamas tokius veiksnius kaip transportavimo sąnaudos, tiekimo laikai ir tiekėjų veiklos rezultatai, DI gali padėti nustatyti ekonomiškiausius maršrutus ir tiekimo strategijas.
- **Tiekimo grandinės matomumą:** DI gali sujungti ir analizuoti duomenis iš daugybės šaltinių, kad realiu laiku suteiktų matomumą apie tiekimo grandinės veiklą.
- **Atsargų valdymą:** DI algoritmai gali optimizuoti atsargų lygius, nuolat analizuodami tokius veiksnius kaip tiekimo laikai, tiekėjų našumas ir paklausos kintamumas.
- **Paklausos prognozavimą:** DI gali analizuoti didžiulius duomenų kiekius, kuriuos generuoja kitos susijusios technologijos, kad pateiktų tikslesnes paklausos prognozes, kurios padeda optimizuoti atsargas ir sumažinti prekių trūkumą.
- **Sandėlio automatizavimą:** DI padės optimizuoti sandėlio veiklą, įgalindamas robotus ir automatines sistemas, kurios vykdytų prekių rinkimą, pakavimą ir rūšiavimą.
- **Paskutinės mylios pristatymą:** DI algoritmai gali optimizuoti paskutinės mylios pristatymo maršrutus, atsižvelgdami į daugelį veiksnių, tokių kaip eismo sąlygos, pristatymo laikotarpiai ir klientų pageidavimai.
- **Klientų aptarnavimą:** DI aprūpinti pokalbių robotai gali teikti pirmo lygio pagalbą, teikdami realaus laiko klientų aptarnavimą 24 valandas per parą.

DI turi potencialo transformuoti tiekimo grandinės valdymą, padėdamas įmonėms sumažinti transportavimo išlaidas, sutrumpinti tiekimo laikus, pagerinti atsargų prieinamumą ir padidinti klientų pasitenkinimą.

Tačiau 2024 m. „YouGov“ atliktas daugelio šalių tyrimas, kuriame dalyvavo transporto ir logistikos įmonės iš Vokietijos, Jungtinės Karalystės ir JAV, parodė didelį atotrūkį tarp bazinių duomenų analizės ir DI diegimo. Tik 50 % transporto ir logistikos specialistų trijose šalyse teigė, kad jų organizacijos naudoja bazinę duomenų analizę savo veikloje, ir tik 25 % respondentų naudoja DI. Didžiausios kliūtys tolesniam technologijų diegimui buvo nurodytos išlaidos, esamų paslaugų trikdimas ir žinių trūkumas.

Išvada

Siekiant pasinaudoti technologijų potencialu stiprinti tiekimo grandinę, reikia specializuotų žinių, atkaklumo ir nuoseklumo, kuriuos turėtų palaikyti vadovybės įsipareigojimas, investicijos ir kantrybė. Skaitmeninimo kelionė yra tūkstančio žingsnių procesas, kur svarbiausias yra pirmasis žingsnis. Kelyje laukia iššūkiai, todėl atkaklumas ir įsipareigojimas yra esminiai sėkmei.

Mark MILLAR – tarptautiniu mastu pripažintas pagrindinis pranešėjas, straipsnių autorius, patikimas patarėjas, tiekimo grandinės strategijos lyderis ir logistikos ekspertas bei plačiai pripažintos knygos „Global Supply Chain Ecosystems“ autorius.

„LogiSym“ mąstymo lyderystės čempionas yra sukaupęs daugiau nei 30 metų pasaulinės verslo patirties, kad suteiktų kompetentingas ir nepriklausomas įžvalgas, kurios padeda vadovams priimti geriau pagrįstus sprendimus.

Honkongo politechnikos universiteto kviestinis dėstytojas M. Millar yra Logistikos ir tiekimo grandinės valdymo draugijos bei Ateities tiekimo grandinės fondo patariamąsiose tarybose. Taip pat jis yra patarėjas didelėms ir mažoms įmonėms, savo įžvalgomis padėdamas klientams siekti jų strateginių augimo tikslų ir plėtoti tiekimo grandinės strategijas.

TECHNOLOGY

Underpins the Supply Chains

Mark MILLAR

Technology underpins and empowers our supply chains, but needs to be nurtured for maximum effect.

The accelerating adoption of digital technologies across the supply chain is resulting in a data explosion, which needs specialist expertise to fully exploit its potential for competitive advantage.

As today's supply chain ecosystems become ever more connected, strategic and complex, they embrace a myriad of business partners, frequently spanning many countries, languages, cultures and time zones.

These ecosystems comprise profound interdependencies amongst and between the network of stakeholders, with an inherent need for information gathering and sharing across different information technology systems.

The expanding adoption of multiple technologies throughout today's complex supply chains is resulting in a massive explosion of data across the ecosystem. The ability to harness the raw power of this deluge of data – and transform it into useful actionable business intelligence – requires capabilities and expertise which may be beyond the scope and reach of all but the largest corporations. However, to capitalise on the opportunities for technology to underpin and empower our supply chains, it must be nurtured with application and diligence.

Digital Disruption

The rapid evolution of new and emerging technologies is resulting in more widespread manifestations of Digital Disruption – which is the change that occurs when new digital technologies and business models impact the value proposition of existing goods and services. It is interesting that for the most part, digital disruption is not led by the incumbents. It emerges from outside of the established business models – everyday examples of the modern era are Uber, >



AirBnB and NetFlix. Many emerging technologies have now reached the threshold of becoming commercially viable solutions, meaning that supply chains are at the forefront of experiencing digital disruption. Companies will need to refine their supply chains, to capitalise on the data surge created to create competitive advantage.

Supply Chain Complexity

One of the challenges of harnessing the power of technology is the complexity of twenty-first-century supply chains. The extensive portfolio of business partners in any single supply chain will undoubtedly include a wide range of information system capabilities.

Many companies will be encumbered by their legacy systems, others will be using leading-edge software tools. Datasets will be captured and collected from numerous sources throughout the supply chain and stored in a variety of different formats, ranging from the most sophisticated of IT systems to the most basic.

However, every supply chain principal needs to collect, collate and correlate these disparate data flows into a single exchange, and enable the efficient and seamless flow of electronic information throughout the ecosystem. Microsoft Excel is by far the most widely used planning solution for supply chain professionals in manufacturing and retail, with 61.5 % of respondents saying they use spreadsheets as their planning solution. Meanwhile, Forbes reports that 88 % of all spreadsheets have "significant" errors in them and even the most carefully crafted spreadsheets contain errors in one percent or more of all formula cells- the majority of errors being caused by human error.

Enabling Technologies

Key technologies that enable the proliferation of data throughout the supply chain include Cloud Computing, the Internet of Things, Autonomous Vehicle Technology, and of course Artificial Intelligence.

Cloud Computing permits cost-effective access to computing applications and storage via the internet, providing a range of services including specific software application tools, secure data storage and pure processing power. Coupled with Software as a Service (SaaS) business models, this allows small and medium-sized organisations to use much more sophisticated IT solutions than would be available from their own modest budgets and limited in-house expertise.

Companies can substantially reduce the cost and complexity of owning and maintaining their own information technology infrastructure, both hardware and software – and the related supporting resources and technical expertise. By utilising cloud infrastructure and software services on a pay-per-use basis, they save on both capital expenditures and ongoing maintenance costs, entrusting specialist IT services to the experts in that particular field.

The Internet of Things (IoT) takes advantage of the prevalent deployment of sensors and automatic identification devices throughout the supply chain, to capture and accumulate a greater range of data on a more timely basis. Much more than just location tracking, such applications can now measure and monitor – in real-time – the temperature, humidity, pressure, movement and vibration of products, even as they are transiting the globe, whether by truck, train, ship or plane.

Converting these vast amounts of data into useful information (which is easier said than done) empowers much better informed – and more responsive – supply chain decision-making, thus optimising the allocation of resources and enhancing overall performance. In turn, this results in Big Data, which then enables the Predictive Analytics that can turbocharge the effectiveness and responsiveness of your supply chain. The iterative process leverages the network effect – in this scenario also known as the Data Flywheel.

The principle of the Data Flywheel is that the more participants there are in the ecosystem (users, sensors, etc) then the more data you collect. The more data you have, the better you can enhance the learnings therefrom – for example, build better algorithms. With better algorithms you can develop better solutions or products, which in turn attracts more users into the system, thus further fuelling the rotational momentum of the flywheel.

Autonomous Vehicle Technology has many developments under trial in pilot projects; but there are already many high-profile examples in action, especially drones which have seen enormous take-up in the consumer sector. We can expect to see more and more adoption of autonomous vehicle technologies across multiple dimensions of the supply chain, impacting the various modes of transport:

- **In the Air** – drones travelling through controlled airspace; also flying and spying within the warehouse and around the container yard;
- **On the Road** – self-driving long-haul trucks and the platooning of truck convoys;

- **Across the Water** – a fleet of autonomous container ships managed centrally from a land-based control centre;
- **Last Mile Delivery** – small autonomous ground vehicles, patrolling inner city roads and pavements to deliver parcels to consumers – the digital postman of the 21st century?

Commercial deployment of autonomous vehicles is no longer held back by technological developments. The remaining barriers to adoption are the regulatory frameworks governing licensing, safety and security aspects, as well as the legal responsibilities and liabilities when accidents do occur.

Artificial Intelligence (AI) is poised to have a profound impact on all aspects of business. In the supply chain sector, we can expect AI-enabled productivity enhancements across a whole range of activities, including:

- **Supply Chain Optimisation:** by analysing factors such as transportation costs, lead times, and supplier performance, AI can help identify the most cost-effective routes and sourcing strategies.
- **Supply Chain Visibility:** AI can aggregate and analyse data from multiple sources to provide real-time visibility into supply chain operations.
- **Inventory Management:** AI algorithms can optimise inventory levels by continuously analysing data on factors like lead times, supplier performance, and demand variability.
- **Demand Forecasting:** AI can analyse the huge amounts of data being generated by other related technologies to provide more accurate demand forecasts, which will help optimise inventory levels and reduce stockouts.
- **Warehouse Automation:** AI will help streamline warehouse operations, by powering robotics and automation systems to automate picking, packing and sorting activities.
- **Last-Mile Delivery:** AI algorithms can optimise last-mile delivery routes based on numerous factors including traffic patterns, delivery windows and customer preferences.
- **Customer Service:** AI-empowered chatbots can take on the first-line support, providing real-time customer service on a 24-hour basis.

AI has the potential to transform supply chain management, helping companies to lower transportation costs, reduce lead times, improve inventory availability and increase customer satisfaction.

However, a YouGov 2024 multi-country survey of transportation and logistics companies in Germany, the UK and the USA found a significant gap in the adoption of basic data analytics and AI. Only 50 % of transportation and logistics professionals across the three countries reported their organisations utilising basic data analytics in their operations – and just 25 % of all respondents are making any use of Artificial Intelligence. Cost barriers, disruption to existing services and lack of know-how were quoted as the top barriers to further technology implementation.

Conclusion

Capitalising on the potential for technology to empower supply chains will require specialist expertise with determination and diligence, underpinned by commitment, investment and perseverance from senior management. The digitalization journey is one of a thousand steps, the most important of which is the first. There will be challenges along the way, so perseverance and commitment are critical for success.

Mark MILLAR is an internationally renowned keynote speaker; a respected authority on supply chain and logistics; and author of the widely-acclaimed book *Global Supply Chain Ecosystems*.

A LogiSym Thought leadership Champion, Mark leverages 30+ years of global business experience to provide knowledgeable and independent perspectives that empower executives to make better-informed decisions.

A Visiting Lecturer at Hong Kong Polytechnic University, Mark is on Advisory Boards at the Logistics and Supply Chain Management Society and the Foundation for Future Supply Chain, and serves as an Advisor to companies large and small, helping clients with their strategic growth objectives and supply chain strategies.

Baltijos uostų konferencija 2024 m.

„Uostų ateitis jau prasidėjo, tad veikime čia ir dabar kartu!“

Monika ROGO
BPO komunikacijos vadovė

Bendradarbiavimas, aktyvus požiūris ir neatidėliotini veiksmai – pagrindiniai šūkiei, nuolat skambėję pranešimuose, diskusijų metu ir neoficialiuose Baltijos uostų konferencijos dalyvių pokalbiuose. Didžiausias kasmetinis renginys, kurį organizuoja Baltijos uostų organizacija, jau įvyko. Klaipėdoje buvo plačiai aptarta dabartinė mūsų regiono uostų situacija geopolitikos, laivybos perspektyvų, transporto politikos, ekologiškumo ir energetikos pertvarkos kontekste. Kitas susijimas – Gdanskio uostas. Susitiksime ten kitais metais!





Geopolitika ir jos poveikis pasaulinei bei Baltijos jūros regiono jūrinei pramonei

Gabrielė Burbulytė-Tsiskarishvili (Klaipėdos universitetas) aptarė geopolitikos sąvoką iš mokslinės perspektyvos ir paminėjo 6 principus, kuriuos savo knygoje „Jūros galios įtaka istorijai“ 1890 m. paskelbė JAV karinio jūrų laivyno karininkas ir istorikas Alfredas Thayeris Mahanas, ir kurie vis dar dėstomi universitetuose. Pranešėja pavadino šią knygą „geopolitiniu Hariu Poteriu“, išvardindama šiuos principus: geografinė padėtis, fizinė struktūra (įskaitant gamtinius išteklius ir klimata), teritorijos dydis, gyventojų skaičius, žmonių charakteris ir vyriausybės charakteris (įskaitant nacionalines institucijas). Ji taip pat pabrėžė svarbų uostų vaidmenį didžiojoje istorijoje, ypač klimato kaitos kontekste. Pavyzdžiui, ar uostai pasirodys gėlo vandens transportavimui? Tai neturėtų skambėti keistai, nes derėtų pradėti apie tai galvoti ir imtis konkrečių veiksmų jau dabar.

Sandra Baniak (Rytų studijų centras) aptarė Rusijos invazijos į Ukrainą pasekmes. Iki karo du trečdaliai Ukrainos eksporto veiksmų buvo vykdomi per Juodosios ir Azovo jūrų uostus, daugiau nei 90 % žemės ūkio produktų buvo eksportuojami šiuo būdu. Rusijos invazija lėmė, kad dalis Ukrainos uostų okupuota, o kiti – užblokuoti. Tai paskatino ieškoti alternatyvių eksporto kelių. 2022 m. gegužę Europos Sąjunga įkūrė solidarumo kelius, kuriuose Lenkija ir Rumunija suvaidino svarbų vaidmenį. Šie keliai leido eksportuoti Ukrainos grūdus, geležies rūdą, plieną ir kitus produktus, taip pat importuoti reikalingas prekes – nuo kuro iki humanitarinės pagalbos.

BPO ataskaitos „Kaip karas Ukrainoje paveikė Baltijos uostų rinką?“ fragmentus pristatė Monika Rozmarynowska-Mrozek („Actia Forum“). Pranešėja disponuodama dokumentais išdėstė, kaip karas Ukrainoje ir ES sankcijos Rusijai, susijusios su energija ir transportu, paveikė Baltijos uostus. Visoje ataskaitoje, kuri paskelbta rugsėjo mėnesį, galima susipažinti su duomenimis apie anglių ir skystųjų degalų apyvartą, SGD svarbą, konteinerius Baltijos jūros regione, Ukrainos krov-

nus Baltijos uostuose bei Ukrainos uostų veiklą karo metu ir iki jo. Ataskaitoje taip pat aptariami iššūkiai, susiję su sausumos transportu į Baltijos uostus, bei karo Ukrainoje poveikis Baltijos kruizų rinkai.

Apie grėsmes jūrinei infrastruktūrai kalbėjęs Timothy Edmunds (Bristolio universitetas) paminėjo karinius veiksmus, terorizmą, pilkosios zonos veiklą, mėlynuosius nusikaltimus, avarijas ir gamtines katastrofas. Pranešėjas pateikė atsakymus ir sprendimus, kurie, jo nuomone, yra esminiai: koordinacija, jūrinio domeno suvokimas (MDA), informacijos dalijimasis ir atsakomybės pasidalijimas tarp pramonės apsaugos ir atsparumo užtikrinimo srityje. Jis taip pat pabrėžė sistemingo supratimo ir iššūkių kartografavimo svarbą.

Laivybos perspektyvos Europoje ir Baltijos jūros regione

Jörgen Nilsson (Treleborgo uostas) kalbėjo apie jo vadovaujamo uosto plėtrą. Jis pabrėžė svarbą žinoti faktines emisijas konkrečiame uoste. Du pagrindiniai Treleborgo uosto su klimatu susiję tikslai – tai pasiekti nulinę emisiją iki 2040 m. (visų sričių emisijos sumažinamos 90 %, lyginant su 2021 m., baziniais metais; likusios emisijos neutralizuojamos anglies dvideginio saugyklose – tarpiniai tikslai 2025 m., 2027 m. ir 2035 m.) bei tapti atsinaujinančios energijos gamintoju (uostas kasmet turi pagaminti daugiau atsinaujinančios energijos, nei sunaudoja, iki 2035 m. – tarpiniai tikslai 2025 m. ir 2030 m.). Pranešėjas ragino visada galvoti kelis žingsnius į priekį ir bandyti daryti naujus dalykus, net jeigu ir tenka klysti.

Tema „Laivybos ir uostų rinkos tendencijos Baltijos jūros regione ir Europoje trumpalaikėje, vidutinės trukmės ir ilgalaikėje perspektyvoje (2024–2030 m.)“ atvėrė diskusiją apie dabartines vystymosi kryptis. Vaidotas Šileika (Lietuvos krovos kompanijų asociacija) pabrėžė, kad tvarus vystymasis ir žalesnė logistika yra svarbiausi rinkos reikalavimai. Vilius Girkontas (Šiaurės investicijų bankas), atstovavęs finansų pramonei, pažymėjo, kad žalia transformacija yra neišvengiama visose srityse. Jonas Nazarovas („DFDS Seaways“) teigė, kad tvarumas yra iššūkis optimistams ir problema pesimistams, o J. Nilsson (Treleborgo uostas) pabrėžė, kad ateitis jau čia ir nėra vieno sprendimo – visada reikia turėti kelis sprendimus ir būti pasiruošus. Jacob Koch-Nielsen („Stena Line“) pridėjo, kad bendradarbiavimas, skaitmeniniai sprendimai, duomenų dalijimasis ir skaidrumas yra esminiai, idant pokyčiai būtų realūs. Pranešėjai taip pat dalinosi patirtimi dirbant su jauna karta ir pabrėžė, kaip lankstumas, prisitaikymas ir gera lyderystė gali padėti bendradarbiauti.

Dabartinė Europos transporto politikos ir koridorių būklė

Steve Wray („Infrata“) pristatė TEN-T tinklo reglamento peržiūrą ir pagrindines išvadas, susijusias su Baltijos ir Europos jūrų transportu. Pagrindiniai jo pastebėjimai buvo šie: dides- ➤

ne konkurencija Vidurio Europoje iš Šiaurės jūros, Lenkijos ir Adrijos jūros uostų su naujomis galimomis jungtimis. „Rail Baltica“ (bendrojo standarto vėžė) gali būti naudingesnė didesniems Šiaurės Europos uostams nei Baltijos – mažiau sustojimų Baltijos uostuose. Geresnės tarpusavio jungtys tarp koridorių suteikia teorines galimybes kitoms uostų jungtimis Baltijos valstybėse ir Lenkijoje, tačiau galutiniai sprendimai vis tiek bus priimami atsižvelgiant į sąnaudas ir patikimumą, dažnai susijusį su geografine padėtimi. Vis dar reikia atlikti daug darbų, kad būtų užtikrinta sklandi jungtis per Vidurio Europą – modernizuota geležinkelio infrastruktūra, ribų kirtimai ir paskutinės mylios pristatymas. Kuo daugiau jungčių yra TEN-T tinkle, tuo daugiau galimybių siuntėjams pristatyti krovinius į (iš) paskirties vietų – tai skatina reguliarias uostų įplaukas.

Indijos, Vidurio Rytų ir Europos ekonominio koridoriaus (IMEC) svarbą Baltijos jūros regionui pristatė Indijos Respublikos ambasadorius Lietuvoje Devesh Uttam. Kokia šio koridoriaus svarba Europos Sąjungai? Jis sumažina riziką dėl vieno tiekėjo, pagerindamas tiekimo grandinės atsparumą ir efektyvumą, skatina ES prekybos diversifikaciją ir užtikrina energetinį saugumą. O kokio jo svarba Baltijos jūros regionui? 30–40 % sumažėjusi transportavimo kaina, tiesioginis ryšys tarp Europos ir Indijos, galimybės išnaudoti Vidurio Rytų ir Pietų Azijos rinkas, energetikos diversifikacija. IMEC papildo „Trijų jūrų iniciatyvą“.

Diskusija „Nuo Egėjo jūros iki Estijos – naujas transporto koridorius „Baltijos jūra–Juodoji jūra–Egėjo jūra“ naujos geopolitinės aplinkos kontekste“ palietė vieną iš pagrindinių šių dienų temų. Šios diskusijos dalyviai bandė numatyti, kas nutiks, kai karas Ukrainoje baigsis ir Ukraina prisijungs prie Europos Sąjungos. Gytis Mažeika (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija) tvirtino, kad kelių transportas tuomet taps svarbesnis, nei yra dabar, ir kad turėtume visi pradėti ruoštis šiam faktui. Pranešėjas pabrėžė investicijų į transporto koridorius svarbą ir Baltijos uostų prisijungimo prie jų būtinybę. Valdo Kalm (Talino uostas) paminėjo, kad daugelis didelių kompanijų sugrįžta iš Kinijos į Europą, ir tai bus puiki galimybė Lenkijai ir Ukrainai. Daniel Jarnea (Konstancos uostas) pridūrė, kad jo aplinkoje jau dirbama atveriant būsimą Ukrainos rinką Europos Sąjungai. Alan Aleksandrowicz (Gdanskos uostas) yra įsitikinęs, kad Ukraina taps dideliu žaidėju ir transporto centru tarp Europos ir Azijos. Pasak Marinos Basso Michael (Hamburgo uostas), nėra Ukrainai kelio atgal į tai, kas buvo prieš 2022 m. vasarį – visi turime sutelkti dėmesį į jos atstatymą bei sukurti Ukrainai „Maršalo planą“.

Ekologiškumo ir energetikos pertvarkos poveikis jūrų transportui Europoje ir Baltijos jūros regione

Isabelle Ryckbost (Europos jūrų uostų organizacija) apibendrinė energetikos pertvarkos uostuose veiksmus ir strategijas. Pasak pranešėjos, uostai yra didesni žaidėjai nei bet kada anksčiau: jie iš multimodaliųjų jūrų centrų tapo energetikos, žiedinės ir mėlynosios ekonomikos mazgais, partneriais ku-

riant nulinės emisijos, išmanią ir atsparią Europą. Ji taip pat pabrėžė, kad uostai turi elgtis kaip ekonominiai subjektai, bet kartu prisiimti daugiau viešųjų atsakomybių nei anksčiau. Šiuo metu uostai yra ne tik žemės šeimininkai, bet ir pagalbininkai, tarpininkai, investuotojai, partneriai.

Algis Latakas (Klaipėdos uostas), kaip renginio šeimininkas, pristatė uostą ir jo plačią bei ambicingą vystymosi viziją. Tai – vandenilio gamyba, kuri prasidės 2026 m., pakrantės elektros tiekimas ro-pax terminalams planuojamas 2026 m., o konteinerių ir kruizų terminalams – 2028 m. Žemės atkūrimo ir Pietų uosto statybos pradžia numatyta 2026–2028 m., o operacijų pradžia vėjo jėgainių uoste – 2026 m. Taip pat yra planų sukurti naują kruizinių laivų terminalą. Galiausiai 2024 m. Klaipėdos uostas gavo Uosto aplinkos peržiūros sistemos (PERS) sertifikatą.

„Kaip uostai gali būti dekarbonizacijos ir oro kokybės gerinimo katalizatoriais“ buvo tema, kurią kėlė Yucel Yildiz („Rightship“). Pranešėjas kalbėjo apie „Rightship“ jūrų emisijų portalą (MEP), patentuotą produktą, skirtą padėti uostams mažinti emisijas, naudojant duomenimis pagrįstas įžvalgas. Įrankis sujungia automatinės identifikacijos sistemos (AIS) judėjimo duomenis ir laivų įžvalgų duomenis, kad būtų galima nustatyti problemines sritis ir galimybes sumažinti aplinkos poveikį.

Diskusija „Žalioji uosto strategija: kurios technologijos siūlo didžiausią investicijų grąžą, atsižvelgiant į išlaidas ir naudą?“ užbaigė šių metų Baltijos uostų konferenciją. Ją pradėjęs Rafał Zahorski (Ščecino ir Svinousio jūrų uostų valdyba) pabrėžė, kad vystomiems uostams svarbiausia ne tik investuoti į sprendimus ir technologijas, kurios mažina veiklos poveikį aplinkai (ir čia pranešėjas statytų už vandenilį), bet ir į tokias, kurios nekenkia uostų konkurencingumui. Paklaustas, nuo ko reikėtų pradėti uosto žaliosios krypties kelią, Eirik Hooper („Drewry“) pabrėžė, kad negalima judėti į priekį neatlikus išsamios uosto analizės. Priešingu atveju, jo teigimu, gali būti, kad investuojama į sprendimus, kurie nesuteiks tikėtinės naudos. Jis taip pat pabrėžė, kad išorinė pagalba, ypač mažesniems uostams, kuriems dažnai užtenka kasdienės veiklos rūpesčių, gali būti labai naudinga. Einar Marthinussen (Oslo uostas) pritarė ir pasidalino savo organizacijos patirtimi, kuri, bendradarbiaujant su Oslo miestu, sukūrė žaliąją strateginį planą, apimantį 17 punktų, kuriuos Norvegijos jūrų uostas įgyvendina jau daugelį metų. Jis taip pat pabrėžė, kad tai yra nuolatinis projektas, kuriame tikslai ir priemonės turi būti nuolat koreguojami, kad būtų pasiekta optimali žalia kryptis.

Iki pasimatymo Gdanske!

Baltijos uostų organizacija ir Gdanskos uostas jau kviečia jus dalyvauti Baltijos uostų konferencijoje 2025 m.

BPO nuotraukos

Baltic Ports Conference 2024: the Future of Ports Has Already Begun, So Let's Act Here and Now, Together!

Monika ROGO
BPO Communication Manager

Cooperation, proactive attitude and taking action were the main slogans that kept appearing regularly in presentations, discussion panels and behind-the-scenes conversations of Baltic Ports Conference speakers and participants. The largest annual event organized by the Baltic Ports Organization is just behind us. The current situation of ports in our region in the context of geopolitics, shipping outlook, transport policy, greening and the energy transition were widely discussed during the event in Klaipėda, Lithuania. And the next stop is the Port of Gdańsk – see you there next year!

Geopolitics and its impact on the maritime industry globally and in the BSR

Gabrielė Burbulytė-Tsiskarishvili (Klaipėda University) discussed the concept of geopolitics from an academic point of view and mentioned the six principles presented in A. T. Mahan's *The Influence of Sea Power upon History* (1890) that are still being taught at universities. The book she referred to as 'geopolitical Harry Potter' listed the following: geo-

graphical position, physical conformation, including natural production and climate, extent of territory, population, character of the people and character of the government, including the national institutions. She also underlined the important role of ports as the actors of the great history, especially in terms of climate change. Are the ports ready for the transportation of drinking water? It shouldn't sound weird as we should start thinking about it and taking concrete action now.

>





Sandra Baniak (Centre for Eastern Studies) focused on the consequences of the Russian invasion of Ukraine. Before the war, two thirds of Ukraine's exports were dispatched via ports on the Black Sea and the Sea of Azov. More than 90% of agricultural products was exported this way. The Russian invasion has resulted in some Ukrainian ports being occupied and others blocked, which triggered the need to find alternative export routes. In May 2022, the European Union established 'Solidarity Lanes', in which Poland and Romania played key roles. The most important elements of these lanes included Ukrainian ports on the Danube and the transit operations from these ports to Romania, as well as by land via Poland. The 'Solidarity Lanes' ensure the export of Ukrainian grain, iron ore, steel and other products and the import of the goods Ukraine needs, ranging from fuel to military and humanitarian assistance, via alternative transport routes: inland waterways, rail and road. The speaker also mentioned Black Sea Grain Initiative, Ukrainian Black Sea Corridor and the return of container traffic to Ukrainian seaports.

A 'teaser' of the BPO report, called 'How the war in Ukraine impacted the Baltic ports market?', was presented by Monika Rozmarynowska-Mrozek (Actia Forum). The report showed how the war in Ukraine and the energy and transport sanctions, imposed by EU on Russia, impacted the Baltic ports, providing data on coal and liquid fuels turnover, the significance of LNG, containers in Baltic Sea Region, Ukrainian cargo in Baltic ports and Ukrainian ports activity during the war and before. Challenges related to land transport to the Baltic ports and the impact of war in Ukraine on the Baltic cruise market are included as well. The report was released at the end of September.

Threats to critical maritime infrastructure were discussed by Timothy Edmunds (University of Bristol). Among them he mentioned the act of war, terrorism, grey zones, blue crimes, accidents, and natural disasters. The speaker offered responses and solutions that he thinks are crucial: coordination, Maritime Domains Awareness (MDA), information sharing, burden sharing with the industry in terms of protection and resilience. He also emphasized the importance of systematic understanding and mapping the challenges.



Shipping outlook in Europe and the BSR

Jörgen Nilsson (Port of Trelleborg) talked about the development of the port he manages over the years. He emphasized the importance of knowing what the actual emissions are in a given port. Trelleborg's 2 main current climate goals are net zero for 2040 (emissions in all scopes reduced by 90% based on the base year 2021; remaining emissions neutralized with carbon storage – 3 intermediate goals for 2025, 2027 and 2035) and a net producer of renewable energy (the port must annually produce more renewable energy than it consumes until 2035 – 2 intermediate goals for 2025 and 2030). The speaker encouraged to always think of the steps ahead and try to do new things even if it involves making a mistake.

The discussion panel: 'Shipping and port market trends in the BSR and Europe in a short-, medium- and long-term perspective (2024 – 2030)' opened a debate on current development directions. Vaidotas Šileika (Lithuanian Association of Stevedoring Companies) cited sustainable development and greener logistics as the most important market requirements. Vilius Girkontas (Nordic Investment Bank), representing the financial industry, pointed at green transition as an inevitable trend in all fields. Jonas Nazarovas (DFDS Seaways) said that sustainability is a challenge for optimists and a problem for pessimists, whereas Jörgen Nilsson (Port of Trelleborg) highlighted that the future is already here and there is really no single solution – you always need to have multiple solutions prepared. Jacob Koch-Nielsen (Stena Line) added that collaboration, digital solutions, data sharing and transparency are crucial for the change to be real. The speakers also shared experience about working with the young generation and indicated the benefits flexibility, adaptation and good leadership bring to cooperation.

Current state of the European transport policy and corridors

A review of the TEN-T Network Regulation and its main takeaways for the Baltic and European maritime transport was presented by Steve Wray (InfraT). The speaker focused on the most crucial conclusions: more competition for cen-

tral Europe from North Sea, Polish and Adriatic ports with latest potential connections, Rail Baltica (common gauge) is likely to benefit the major north European ports more than the Baltic ports, enabling fewer calls into the Baltic ports. Greater inter-connectivity between corridors offers theoretical links between other ports and Baltic States and Poland, but final decisions will still be made on the basis of costs and reliability, often linked to geography, and a great deal of work is still needed to offer a seamless connection throughout central Europe – rail gauge, border crossings, modernised rail infrastructure and availability of services and last mile delivery. More connections in the Ten-T network translate into more options for shippers to get cargo to/from destinations, which plays into hands of regular direct port calls.

'India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): significance for the Baltic Sea Region' was presented by the Ambassador Devesh Uttam (Embassy of India in the Republic of Lithuania). How important is this corridor for the EU? It eliminates the risk of a single supplier by improving supply-chain resilience and efficiency, leading to EU's trade diversification and ensures its energy security. And what is the benefit for the BSR? 30–40% reduction in transportation cost, most direct connection b/w Europe & India, opportunities to tap large middle East & South Asian markets, energy diversification, IMEC compliments with Three Seas Initiative.

The discussion panel: 'From the Aegean Sea to Estonia – the new transport "Baltic Sea – Black Sea – Aegean Sea Corridor (BBA)" in the context of the new geopolitical landscape' touched upon one of the current key topics. The panellists tried to predict what will happen when the war in Ukraine ends and Ukraine joins the European Union. Gytis Mažeika (Lithuanian Ministry of Transport and Communications) claimed that the road transport will be more important than it is now and that we should all start preparing for this fact. The speaker indicated the importance of investing in the corridors and emphasized that the Baltic ports should have access to all of them. Valdo Kalm (Port of Tallinn) shared a thought that many big companies bringing their production back from China to Europe builds a great opportunity for Poland and Ukraine. Daniel Jarnea (Port of Constanta) added that his surroundings are already working on opening a future market for Ukraine in EU. Alan Aleksandrowicz (Port of Gdańsk) is convinced that Ukraine will become a huge player and a big transport hub between Europe and Asia. According to Marina Basso Michael (Port of Hamburg Marketing), there is no way back for Ukraine to what it was before February 2022 and we all need to focus on rebuilding it and creating a 'Marshall Plan' for Ukraine.

The impact of greening and the energy transition on maritime transport in Europe and the BSR

Isabelle Ryckbost (European Sea Ports Organisation) concluded on the drivers and strategies of port energy transition. According to the speaker, ports are bigger players than ever before: they transformed from multimodal maritime hubs

to hubs of energy, industry, circular and blue economy, and partners in building a net-zero, smart and resilient Europe. She also highlighted that ports must behave as economic entities, but must take up public responsibilities more than before as well. Currently, ports are not just landlords, but also facilitators, matchmakers, investors and (co)operators.

Algis Latakas (Port of Klaipėda) introduced the BPC host port and its wide and ambitious vision for development. This includes the beginning of hydrogen production and onshore power supply for ro-pax terminals planned for 2026, and for container and cruise terminals – for 2028. The start of land reclamation and construction of the port in the south is scheduled for 2026–2028, while the beginning of operations in the offshore wind harbour is scheduled for 2026. There are also plans to build a new cruise ship terminal. Last, but not least, in 2024 the Port of Klaipėda received the Port Environmental Review System (PERS) certificate.

The issue of 'How ports can become a catalyst for decarbonisation and air quality improvement' was raised by Yucel Yildiz (Rightship). The speaker discussed about RightShip's Maritime Emissions Portal (MEP), a proprietary product designed to support ports in reducing their emissions outputs through data-driven insights. The tool combines movement data from the Automatic Identification System (AIS) and vessel insight data to identify problem areas and opportunities to reduce environmental impact.

This year's Baltic Ports Conference was topped by the discussion panel, titled 'The green port strategy: which technologies offer the highest return on investment in terms of costs and benefits?'. The debate was kicked off by Rafał Zahorski (Szczecin and Świnoujście Seaports Authority), who underlined that from the perspective of developing ports, it's not only about investing into solutions and technologies that make operations less burdensome on the environment (and here Rafał would place his bet on hydrogen), but also ones that don't compromise port competitiveness. Asked about where a port should start its green journey, Eirik Hooper (Drewry), stated that a fruitful move forward is impossible without first carrying out a thorough analysis of the port. Otherwise, he emphasized, one might end up investing in something that won't deliver the expected results. External help, especially for smaller ports that have their hands full with daily hustle and bustle, can come in handy. Einar Marthinussen (Port of Oslo) agreed and shared his organisation's journey towards pinpointing (together with the City of Oslo) a green masterplan that consists of 17 points that the Norwegian seaport has been working on for many years. He also said that it's an ongoing project, where goals and tools need to be adjusted to hit that green nail on the head in the most optimal way.

See you in Gdańsk next time!

Baltic Ports Organization and Port of Gdańsk already look forward to welcoming you at the Baltic Ports Conference 2025. Photo by BPO



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

Imanoma Possible



KLAIPĖDOS
DRAMOS
TEATRAS

89 sezonas

89th season

Repertuaras / Repertoire
kdt.lt

Mecenatai / Patrons:



Pagrindinis rėmėjas / Main sponsor



LIMARKO GROUP

Is dalies finansuoja / Partly funded by:



Klaipėda

WOF VIRŠŪNIŲ SUSITIKIME – ŠVIESIOS ATEITIES ĮŽVALGOS

WOF viršūnių susitikimas Vienoje, vykęs 2024 m. rugsėjo 17–18 d., subūrė dinamišką krovinių ekspeditorių, siuntėjų ir pagrindinių įvairių sričių atstovų komandą. Šių metų renginys tapo tikru tarptautinės auditorijos susitikimo tašku – dalyviai atvyko iš viso pasaulio, įskaitant Japoniją, JAV ir Australiją.

Dalyviams buvo lengva užmegzti ryšius dėl draugiškos ir atsipalaidavusios atmosferos bei tinklaveikos įrankio, kuris padėjo surengti daugiau nei 250 asmeninių susitikimų. Tai įrodo renginio įsipareigojimą skatinti prasmingus ryšius ir bendradarbiavimą visoje tiekimo grandinėje.

Tačiau viršūnių susitikimas neapsiribojo vien tinklaveika. Jo metu vyko išsamios diskusijų sesijos su logistika ir tiekimo grandinėmis susijusiomis temomis. Dalyviai aptarė rizikos mažinimo strategijas daugiafunkciame transporte, klientų pasitenkinimo didinimą elektroninėje prekyboje, daiktų interneto (IoT) ir naujų dirbtinio intelekto įrankių pritaikymą, taip pat reguliavimo ir tvarumo iššūkius. Diskusijos su aukščiausio lygio įmonių, kaip „Nokia“, IKEA, „Lenovo“, Roterdamo uostas, Antverpeno-Brugės uostas, „Maersk“, „DHL Express“, „Rail Cargo Group“ ir „Planet Inter Logistics“, atstovais buvo kupinos praktiškai pritaikomų įžvalgų.

Vienos oro uostas savo organizuotame vakaro renginyje dalyvius pakvietė į vyno degustaciją, leisdami pajusti austrų svetingumą verslo diskusijų metu. Žinomos pramonės įmonės: TIMOCOM, „a. Hartrodt Austria“, „Quick Cargo Service“, „Drees & Sommer“, „IG Immobilien“, „Baltic Freight Services“, „Webcargo“, METRANS, CTP ir pats Vienos oro uostas, kaip partneriai, prisidėjo prie gyvybingos ir informatyvos atmosferos.

WOF viršūnių susitikimas Vienoje 2024 m. autentiškai atspindėjo bendradarbiavimo ir inovacijų dvasią logistikos srityje, palikdamas dalyviams naujas verslo perspektyvas, naujus ryšius ir jaudulį dėl šios pramonės ateities.

Laukiame jūsų kitame viršūnių susitikime Antverpene, Belgijoje, 2025 m.!

WOF informacija



AT WOF SUMMIT, THE FUTURE IS BRIGHT!

The WOF summit Vienna 2024, held on 17–18 September, brought together a dynamic mix of freight forwarders, shippers, and key players from various modalities. This year's edition of the event was a true meeting point for an international audience, with participants traveling from across the globe, including Japan, the USA, and Australia.

With a relaxed and friendly atmosphere, attendees were able to connect effortlessly, thanks to the networking tool, which facilitated over 250 one-on-one meetings – a testament to the event's commitment to fostering meaningful connections and driving collaboration across the supply chain.

The summit wasn't just about networking, though. It featured in-depth panel discussions on key topics affecting the logistics and supply chain industry. Attendees explored strategies for risk mitigation in multimodality, enhancing customer satisfaction in e-commerce, adopting IOT & new AI tools, and addressing regulations and sustainability challenges. With speakers from top-tier companies such as Nokia, IKEA, Lenovo, Port of Rotterdam, Port of Antwerp-Bruges, Maersk, DHL Express, and Rail Cargo Group, Planet Inter Logistics, the discussions were packed with actionable insights.

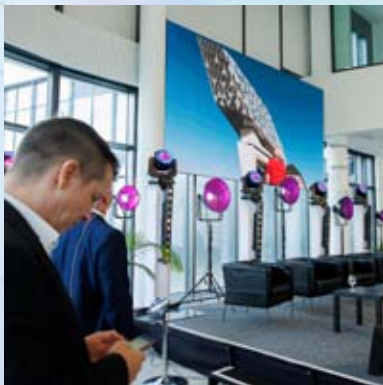
Hosted by Vienna Airport, participants were also treated to a delightful evening wine tasting, offering a taste of Austrian hospitality in the midst of business discussions. Renowned industry players like TIMOCOM, a.Hartrodt Austria, Quick Cargo Service, Drees & Sommer, IG Immobilien, Baltic Freight Services, Webcargo, METRANS, CTP, and the Vienna Airport itself contributed to the vibrant and informative atmosphere as partners.

The WOF Summit Vienna 2024 truly embodied the spirit of collaboration and innovation in logistics, leaving attendees with fresh perspectives, new business relationships, and a sense of excitement for the future of the industry.

We can't wait to see you again at the next summit in Antwerp, Belgium in 2025!

Information by WOF

•



ODĖ moteriškojo prado ištakoms –

Motiniai gamtai

... Jai apibūdinti nepakanka net ir visų keturių elementų. Taip savo fotografijų odę moteriškojo prado ištakoms – Motiniai gamtai – pradeda fotografijų albumo „JI“ ir kitų knygų autorius, gamtos žmogumi save vadinantis Artūras BARTKUS.

Pagrindinis jo veiklos laukas – profesionali kinologija. Šiemet A. Bartkus išleido informatyvią ir naudingą knygą „Dresūra harmoningam ryšiui“, parengtą išmaniųjų technologijų pagrindu ir skirtą šunų augintojams.

Galbūt kinologo darbo išlavintas jautrumas gyvūniškiems instinktams, užaštrintas savitas fotomenininko žvilgsnis į gamtos reiškinius atveria jam vaizdus, kurių nepastebi susirūpinęs, nervingas, nuolat skubantis žmogus. Neseniai menininkas nustebino fotoalbumu „Akmeniniai Palangos Lurdo sargybiniai“, kuris siūlo atidžiau pažvelgti į Palangos Lurdo akmenis ir pamatyti fotografo žiūrėtus magiškus dalykus, primenančius gyvus personažus. Dalį šių nuotraukų galima pamatyti ir naujajame fotoalbume.

Paėmusį į rankas albumą „JI“, menininkas kviečia į mistinę kelionę per Orą, Vandenį, Žemę ir Ugnį gyvybės, amžinybės ir atgimimo taku. Gamtos grožio magija atsiveria kiekvienam pastabiam ir smalsiam skaitytojui. Autoriaus sumanyta fotoalbumų serija apie gamtą nuves į neištirtus slaptų minčių, fantazijų, susimąstymo ir savęs paties tyrinėjimo labirintus, gimdančius sieloje vienybės su gamta, atsakomybės ir sąmoningumo jausmus.

Fotografijų albumo leidybą remia

UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, verslo prioritetu laikanti tvarios ir gamtą tausojančios ekonomikos vertybes.

Fotoalbumą išleido S. Jokužio leidykla-spaustuvė.

Dėl knygų įsigijimo kreiptis: dresuroscentras.lt



Artūras BARTKUS. Nuotrauka A. Lamausko
Photo by A. Lamauskas



ŽEMĖ. Žemės ir moters ryšys
EARTH. The Connection Between Earth and Woman

www.ocs.agency

AN ODE to the Origins of the Feminine Essence –

Mother Nature

... Even all four elements are not enough to describe her. This is how Artūras BARTKUS, the author of the photo album *SHE* and other books, begins his photographic ode to the origins of the feminine essence – the Mother Nature. While he refers to himself as a man of nature.

Artūras Bartkus' primary field of expertise is professional cynology. This year, he published an informative and practical book for dog owners, based on smart technologies, titled *Training for a Harmonious Bond*.

Perhaps the sensitivity honed in his work as a cynologist, attuned to animal instincts, sharpens his unique artistic perspective on nature's phenomena, revealing images unseen by the busy and anxious modern person that is always on the move. Recently, Bartkus surprised the public with his photo album *Stone Guardians of Palanga Lourdes Grotto*, which invites viewers to take a closer look at the stones of Palanga Lourdes Grotto and see the magical things he observed, reminiscent of living characters. Some of these photos are also featured in his new photo album.

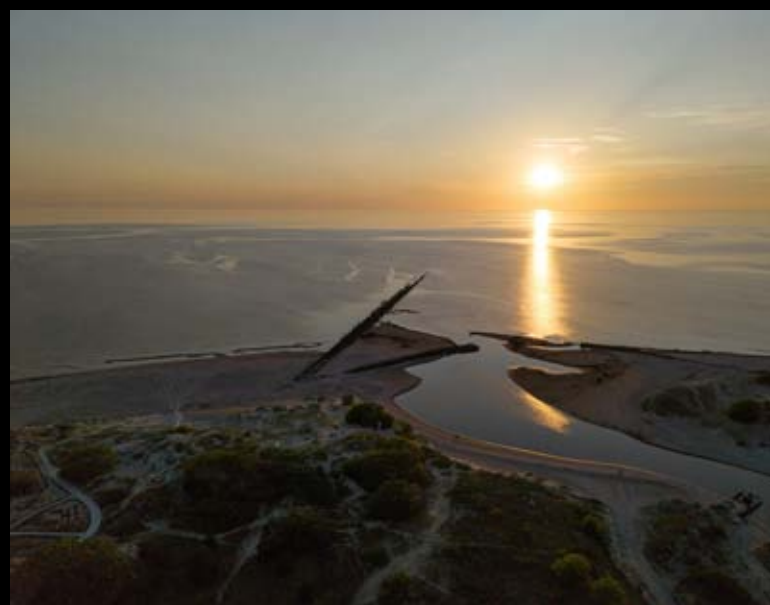
As you take the album *She* into your hands, the artist invites you on a mystical journey through Air, Water, Earth, and Fire, following the path of life's eternity and rebirth. The magic of the nature's beauty reveals itself to every attentive and curious reader. The series of photo albums about nature envisioned by the author will lead into unexplored labyrinths of hidden thoughts, fantasies, reflections, and self-exploration, evoking a sense of unity with nature, responsibility, and awareness.

The publication of this photography album is supported by *Ocean Container Services Ltd*, a business that prioritizes sustainable and environmentally conscious economic values.

The album was published and printed by S. Jokužys publishing house and print shop. For book purchases, visit: dresuroscentras.lt



VANDUO. Dangiškas Vanduo
WATER. Heavenly Water



ORAS. Kelias į begalybę
AIR. The Path to Infinity



OCS Group



PARKO GALERIJA

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



EUROPOS SĄJUNGA



ES

MISIJOS

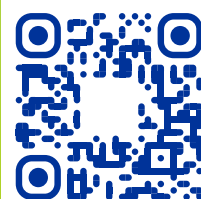
ATKURTI MŪSŲ VANDENYNĄ IR VANDENIS

KVIETIMAS TEIKTI TECHNINĘ PAGALBĄ

TEIKITE PARAIŠKĄ
DABAR!

[research-and-innovation.ec.europa.eu/
mission-ocean-waters](https://research-and-innovation.ec.europa.eu/mission-ocean-waters)

#EUmissions #HorizonEU #MissionOcean





**Your Gateway
To Central Asia**

www.tlnika.com