

JŪRA·MEER·SEA

🇱🇹 TARPTAUTINIS VERSLO IR MOKSLO ŽURNALAS
🇩🇪 INTERNATIONALE ZEITSCHRIFT FÜR WIRTSCHAFT UND WISSENSCHAFT
🇬🇧 INTERNATIONAL MAGAZINE OF BUSINESS & SCIENCE

2025 • 2 [135]



HYDROGEN

**BLEFO FILOSOFIJA.
KODĖL KAMANĖS SKRAIDO?**

**AMBICINGAS
KLAIPĖDOS UOSTO TIKSLAS –
ŽALIOJI TRANSFORMACIJA**

**THE PHILOSOPHY OF BLUFFING.
WHY DO BUMBLEBEES FLY?
THE PORT OF KLAIPĖDA SETS
AN AMBITIOUS COURSE TOWARDS
THE GREEN TRANSFORMATION**



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 PUBLISHER'S WORD

Blefo filosofija. Kodėl kamanės skraido?	2
The Philosophy of Bluffing. Why Do Bumblebees Fly?	4

IŠSKIRTINIS INTERVIU EXCLUSIVE INTERVIEW

Europa išlieka pasaulinės prekybos kertiniu akmeniu	6
Europe Remains a Cornerstone of Global Trade	8

ĮŽVALGOS INSIGHTS

Lietuvos ekonomika: tirpstanti ar sirpstanti?	10
Lithuanian Economy: Shrinking or Growing?	15

ĮŽVALGOS INSIGHTS

Pavojingos idėjos prisikėlimas	22
The Resurrection of a Dangerous Idea	23

UOSTAI PORTS

Ambicingas Klaipėdos uosto tikslas – žalioji transformacija	26
The Port of Klaipėda Sets an Ambitious Course Towards the Green Transformation	30

NUOMONĖS OPINIONS

Mantas Mikuckas: Daugiau pinigų gynybai? Valstybė šiandien degina milijardus	36
Mantas Mikuckas: More Money for Defense? The State Is Burning Billions Today	37

ŽUVININKYSTĖ FISHERIES

Žuvininkystės tarnyba: ypatingas dėmesys žuvų išteklių atkūrimui Lietuvoje	40
Fisheries Service: Special Focus on Fish Stock Restoration in Lithuania	45

TARPTAUTINIS BENDRADARBIAVIMAS INTERNATIONAL COOPERATION

Jūrų gėrybės iš Čilės keliauja į Lietuvą ir Lenkiją	52
Seafood from Chile Heads to Lithuania and Poland	53

TARPTAUTINIAI RENGINIAI INTERNATIONAL EVENTS

„Transport Week 2025“: iššūkiai ir sprendimai Europos transporto ir uostų sektoriuje	54
Transport Week 2025: Challenges and Solutions in the European Transport and Port Sector	56

VERSLO, MOKSLO IR MENO SINERGIJA THE SYNERGY OF BUSINESS, SCIENCE, AND ART

Saulėlydis kas dvejus metus	58
A Sunset Every Two Years	61

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:
Vytas Karaciejus,
Ronny Sequeira,
Remigijus Treigys,
Bernardas Aleknavičius, KSSA,
JŪRA MEER SEA, Unicorns Lithuania,
Fisheries Service, ProChile,
Transport Week.
Illustrations by AI

Cover:
Illustration on the theme of Green
Transformation by AI ChatGPT4

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 800 copies

*Simuliakras niekada nėra tai,
kas slepia tiesą – tai tiesa slepia, kad jo nėra.
Simuliakras yra tiesa.*

Jean Baudrillard (1929–2007)

Blefo filosofija. Kodėl kamanės skraido?

Kamanės pagal gamtos dėsnius skraidyti negali, bet jos to nežino ir skraido, nestandartinius sąmojus ir intriguojančius kalambūrus mėgstantis diplomatas sako, kad toks užrašas kabo ar kabėjo prie Prancūzijos aerodinamikos instituto ir prideda paralelę, jog panašu, kad Lietuvos ekonomika, kaip ta kamanė, taip pat nežino ekonominių dėsnių, bet sirpsta, o ne tirpsta...

Mitu tapusią teoriją apie kamanių skraidymo negalėjimą XX a. pirmojoje pusėje bandė įrodyti prancūzų zoologas ir aerodinamikos inžinierius Antoine Magnan 1934 m. knygoje „Vabzdžių skrydis“ („Le Vol des Insectes“, pranc.), kurioje jis, remdamasis savo asistento André Sainte-Laguë skaičiavimais, teigė, kad pagal aerodinamikos dėsnius kamanė neturėtų skristi. Jos kūnas per sunkus, sparnai per maži – bet ji to nežino. Ir skraido. Šiuolaikinė aerodinamika paaiškina, kaip veikia labai sudėtinga kamanės sparnų mechanika, kaip kuriamos sukurtinės jėgos ir kaip tai vis dėlto atitinka fizikos dėsnius. Bet mitas – blefas – išlieka populiarus. Kartais blefas kalba galingiau nei formulės.

Kaip Lietuvos žmonės sugeba gerai gyventi prie blogos politikos? – savo įžvalgose retoriškai klausia ekonomistas, socialinių mokslų daktaras.

Galbūt todėl, kad niekada ir negyvenome lengvai ir niekada neturėjome prabangos būti lėti. Lietuvos ekonominė raida primena ne patogų greitkelį, o vingiuotą takelį per laukus, kuriame kiekvienas žingsnis lydimas pavojaus, rizikos, sprendimų be garantijų ir nuolatinio greito prisitaikymo prie besikeičiančių sąlygų. Mūsų verslas – tai ne buržuazinis džentelmenas su portfeliu, ramiai žingsniuojantis į susitikimą. Greičiau – ūkininkas gudria šypsena su guminiiais batais, kuris ir mėsą mėžia, lauką aria, ir sugedusį traktorių remontuoja, ir su kaimynu apie pasaulio ekonomiką padiskutuoja. Ne visada elegantiškai, kartais net su šakėmis, bet – veiksmingai. Ir galbūt būtent ši nuolatinė įtampa tarp noro būti „kaip Vakaruose“ ir būtinių išlikti „tokiais, kokie esame“ nulėmė tą paradoksalų, į kamanių skraidymą panašią blefo filosofijos realybę, kurioje kasdien iš naujo bandomė prisitaikyti, nes blefo realybė nuolat kinta. Ypač šiame istorijos tarpsnyje tenka užfiksuoti datą, kada kas buvo pasakyta, kad nesusipainiotume, kad

spėtume adekvačiai sureaguoti į galingiausio planetoje žmogaus, savo kumštyje nūnai laikančio visas pasaulio marionėčių valdymo virveles, didžiojo blefuotojo, nuotakas, žodžius ir ketinimus, nes rytą jie būna vienokie, vakare – kitokie, o kitą rytą – visiškai priešingi vakarykščiame rytui.

Kas tai – atminties sutrikimo sindromas senyvame amžiuje, marazmas ar intriguojanti blefo filosofija?

Blefas – sąmoningas tikrovės iškraipymas, kurio tikslas – daryti įtaką kitiems, sukeliant iliuziją apie turimą galią ar galimybes. Ši taktika seniai peržengė kortų žaidimo ribas: ji persikėlė į politiką, ekonomiką, diplomatinę retoriką ir net viešąjį diskursą. Anksčiau blefas buvo laikomas trumpalaikiu taktikos elementu. Tačiau šiandien jis virto strategine paradigma, kuria grindžiami valstybių veiksmai, tarptautiniai susitarimai, ekonominės prognozės ir net technologiniai pažadai.

Filosofiškai blefas primena Platono veikale „Valstybė“ „olos alegoriją“, kur žmonės – urve prirakinti kaliniai – regi tik už sienos judančius šešėlius, manydami, kad tai tikrovė.

Postmodernistinėje paradigmoje blefas neturi tiksliai apibrėžiamos ribos tarp tikra ir netikra – viskas tampa reprezentacija, o ne realybe. „Kai tikrovė nebėra tai, kas buvo, nostalgija įgyja tikrąją prasmę. [...] Simuliakrai eina pirma“, – teigia vienas iškiliausių šiuolaikinių prancūzų filosofų, sociologas ir kultūrologas Jean Baudrillard (1929–2007), suformavęs pagrindinius postmodernios epochos mąstymo bruožus. Savo klasikiniu tapusiame veikale „Simuliakrai ir simuliacija“ jis nagrinėja tikrovės ir vaizduotės santykį pasitelkdamas simuliacijos sąvoką, pabrėždamas simuliacijos proceso lemiamą vaidmenį sprendžiant tikroviškumo problemą. Simuliacija su modelių pagalba generuoja tikrovę, kuri nėra reali – tai, Baudrillard'o žodžiais tariant, hipertikrovė. Ir mūsų šiuolaikinis pasaulis pavirsta simuliacijos lauku, kuriame tik šen bei ten dar galima aptikti tikroviškumo liekanų. Tokiu būdu valstybės imituoja galią, ekonomikos – augimą, o visuomenės – pasitikėjimą.

Šiame kontekste į D. Trumpo prekybos karą, pasauliui pažertus tarifus bei kitus jo „ryžtingus“ šūkius galima žiūrėti kaip į labiau simbolinius nei strategiškai apgalvotus. Akivaizdu, kad



jie neatneš JAV ilgalaikio ekonominio stabilumo, tačiau kol kas sudaro įspūdį, kad yra kovojama už amerikiečių interesus ir gerovę. Tai – klasikinė politinio blefo išraiška: išoriškai griežta pozicija slepianti vidaus politikos krizę.

Lietuvos ekonomika taip pat neišvengia blefo šešėlio – šalis, neturinti didelių išteklių, tapo viena inovatyviausių regione. Bet tuo pat metu žlunga kai kurios pradinės vizijos, stringa strateginiai objektai, iškyla viešumon šimtamilijoninės finansinės machinacijos su šalies piliečių ir Europos Sąjungos remiamų projektų ir netgi COVID pandemijos suvaldymo pinigais. „Valstybė šiandien degina milijardus“, – viešai pareiškė asociacijos „Unicorns Lithuania“ valdybos narys. Ir tai ne tik metafora, bet ir konstatuojamas faktas, kad dažnai viešųjų investicijų efektyvumas yra blefas.

Klaipėdos uosto žaliosios transformacijos planai iš pirmo žvilgsnio atrodo įspūdingai: vandenilio stotis, elektros tiekimas laivams, emisijų mažinimas. Tačiau kaip pastebi uosto vadovybė, net ir siekiant aukštų tikslų susiduriama su lėtu teisės aktų kūrimu, politiniu abejingumu ir visuomenės, reikalaujančios skaidrių atsakymų į svarbius ekologinius klausimus, nepasitikėjimu. Tai rodo, kad net ir ambicingi projektai gali būti suvokiami kaip „ekologinio blefo“ dalis. Deja, tvarumo idėja šiandien dažnai naudojama kaip reputacijos, įvaizdžio „muilas“.

Šiuolaikinė visuomenė gyvena nuolatinėje konkurencijos dėl įvaizdžio būsenoje: kieno namas prabangesnis, karjera sėkmingesnė, kieno moteris plastikos virtuozė daugiau su-nivelijuota, kieno „vunderkindai“ išstumti į „oksfordus“ ir „harvardus“, kieno atostogos egzotiškose šalyse labiau svai-ginančios, o „žvaigždučių“ nuotraukos su vardinėmis rankinėmis smarkiau pribloškiančios – viskas turi atrodyti gerai ir gražiai. Nuo valstybinių komunikacijų iki asmeninių paskyrų socialiniuose tinkluose. Lietuvoje, kaip pažymi įžvalgų autoriai, gyvenimo lygis realiai gerėja, bet tuo pat metu beveik 600 tūkst. gyventojų vis dar gyvena žemiau skurdo ribos. Jų nefotografuoja žurnalų viršeliams. Jie yra paribyje. Viešojoje erdvėje tai tarsi ignoruojama. Taip blefas tampa būdu palai-kyti gero gyvenimo optimizmo iliuziją: visuomenės elitu pristatomi suktais keliais praturtėję prasisiekėliai ar net nusikal-tėliai, tikrus gebėjimus keičia komunikacijos vingrybės, tuos, kurie kažką daro, nugali tie, kurie moka efektyviau papasako-ti, o pasitikėjimas tampa deficitu.

Ar šioje situacijoje visuomenė nepraranda kritinės nuovokos? Ar ji vis dar atpažįsta blefą? Kur tas lakmuso popierėlis, pa-dedantis atpažinti ir suprasti? Gal tai menas?

Menas visada balansavo tarp tikrovės atspindžio ir fikcijos kū-rimo. Tai, ką šiandien vadiname blefo filosofija, iš tiesų nuo pat renesanso laikų buvo esminė menininko galia – kurti alternaty-vią realybę, kuri kartais tampa tikresnė už tikrovę. Šiuolaikinis menas dažnai imituoja diskursą, kuris siekia „problemos spren-dimo“ – ekologinės, socialinės, politinės. Bet ar visada nori ją spręsti? Ar tokiu būdu estetinė retorika netampa blefu?

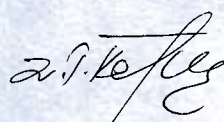
Galbūt bent dalį atsakymų į panašius klausimus žiūrovas ras apsilankęs šių metų rudenį Klaipėdoje rengiamoje meno bie-nalėje „Saulėlydis kas dvejus metus“, kurios pagrindinė tema „Tranzitas“ – nuolatinis perėjimas tarp tikėjimo, vaizdinio ir realybės – atskleidžiama per įvairias potemes – nuo istorinių ir logistinių aspektų iki seksualinių, socioekonominių, ekolo-ginių, estetinių ir net magiškų patirčių.

Baudrillard'as tikriausiai teigtų, kad menas šiandien dažnai yra „simuliakras“, kuris nebekartoja tikrovės, o ją sukuria, kad ją iškart išduotų, taip kaip jis pats savo knygai parinktą pradžios citatą, tyčia mus klaidindamas, priskyrė Ekleziastui – vienai iš Senojo Testamento išminties knygų, parašytų maždaug III a. pr. m. e. Tikėtina, kad Baudrillard'o sukurtas naujadaras „si-muliakras“ to laiko išminčiams nebuvo žinomas...

Bet grįžkime į mūsų erą. Taigi, ar menininkas, kalbėdamas apie ekologinę katastrofą, kovoja su ja ar tik eksponuoja ją kaip estetinę konstrukciją?

Nuo Renesanso, Leonardo da Vinčio laikų meno ir mokslo sąveika fizine prasme buvo neišskiriama. Dailininkai buvo inžinieriai, o filosofai – tapytojai ir poetai. Kūrinys – esteti-nis ir funkcionalus. Tai buvo ne blefas, o sintezė – žmogaus smalsumo ir išradingumo triumfas. XX a. pradžia: futurizmas, Bauhausas. Čia į sceną įžengia verslas. Architektūra, dizainas, technologijos laikomi meniniais veiksmais. Bet tuo pačiu at-siranda pramoninis blefas – estetika pasitelkiama ne idėjai, o komercijai. Nūdienu: didieji duomenys, algoritmai, DI gene-ruojamas menas – vėl neribota blefo galimybė. Nežinome, kas yra autoriai, ką reiškia kūrinys, bet pasitikime diskursu, dokumentacija ir technologine forma. Galutiniame rezulta-te – turinys tampa pretekstu, o forma – blefu.

Menas tampa sąžiningu blefu, kuris atskleidžia visuomenės blefą: politikos pažadus, verslo fasadus, technologijų mar-ketingą. Verslas toleruoja meną, kai šis pritraukia auditoriją. Mokslas mėgsta meną, kai jis supaprastina sudėtingus proce-sus. Bet jei sinergija tampa tik formaliu dalyvavimu – verslas remia, mokslas paaškina, o menas papuošia – mes galime sveikinti blefą! Tačiau jei mokslas gauna iš meno naujas hipo-tezes, verslas remia ne todėl, kad gražu, o todėl, kad prasmin-ga, menas ima klausimus iš kitų sričių ir juos transformuoja į vizualias formas, tuomet blefas virsta refleksija. Ir tai yra meno triumfas. Galbūt menas šiuo metu ir yra vienintelis są-žiningas blefuotojas...



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

2025 04 30

The simulacrum is never that which conceals the truth — it is the truth which conceals that there is none. The simulacrum is true.

Jean Baudrillard (1929-2007)

The Philosophy of Bluffing.

Why Do Bumblebees Fly?



According to the laws of nature, bumblebees cannot fly, but they don't know this and fly anyway, says a diplomat fond of unconventional witticisms and intriguing wordplay. He said that such a sign hangs or used to hang at the entrance to the French Aerodynamics Institute and draws a parallel, suggesting that Lithuania's economy, like the bumblebee, seems unaware of economic laws yet thrives instead of withering away...

The mythologized theory about the impossibility of a bumblebee flying was attempted to be proven in the first half of the 20th century by the French zoologist and aerodynamics engineer Antoine Magnan. In his 1934 book *The Flight of Insects* (Fr. *Le Vol des Insectes*), based on calculations by his assistant André Sainte-Laguë, he claimed that according to the laws of aerodynamics, a bumblebee should not be able to fly. Its body is too heavy, its wings too small – yet it doesn't know this. And it flies. The highly complex mechanics of bumblebee wings and vortex forces they create, and how this ultimately complies with the laws of physics, has been eventually explained by modern aerodynamics. But the myth – the bluff – remains popular. Sometimes a bluff speaks more powerfully than formulas.

How do Lithuanians manage to live well despite bad politics, wonders the economist, a doctor of social sciences, rhetorically in his insights.

Perhaps because we have never lived easily and have never had the luxury of being slow. Lithuania's economic development resembles not a comfortable highway, but a winding path through fields, where every step may pose danger, risk, decisions without guarantees, and constant rapid adaptation to changing conditions. Our business is not a bourgeois gentleman with a briefcase calmly heading to a meeting. It's more like a farmer with a sly smile and rubber boots, who shovels manure, ploughs the field, repairs a broken tractor, and discusses the global economy with a neighbour. These discussions are not always elegant (he sometimes even uses a pitchfork), but effective. And, perhaps, it is precisely this constant tension between the desire to be 'like the West' and the necessity to remain 'as we are' that has shaped this paradoxical reality, akin to the flight of a bumblebee, a reality of the

philosophy of bluffing, where we try to adapt anew every day because the reality of bluffing is constantly changing. In this historical period we need to be particularly careful in noting the date when something was said to avoid confusion, and to show adequate reaction to the moods, words, and intentions of the most powerful person on the planet, who now holds all the strings of the world's marionettes in his fist – the great bluffer. In the morning, they are one thing; in the evening, another; and the next morning, completely opposite to the previous morning. Is this a memory impairment syndrome in old age, dementia, or an interesting philosophy of bluffing?

Bluffing is a conscious distortion of reality aimed at influencing others by creating an illusion of power or possibilities. This tactic has long transcended the boundaries of card games: it has moved into politics, economics, diplomatic rhetoric, and even public discourse. In the past, bluffing was considered a short-term tactical element. But today, it has become a strategic paradigm underpinning state actions, international agreements, economic forecasts, and even technological promises.

Philosophically, bluffing resembles Plato's Allegory of the Cave in *The Republic*, where people – prisoners chained in a cave – see only the shadows moving on the wall, believing them to be reality. In the postmodern paradigm, bluffing has no clearly defined boundary between true and false – everything becomes representation, not reality. 'When the real no longer is what it used to be, nostalgia assumes its full meaning. [...] 'Simulacra goes first,' says Jean Baudrillard (1929-2007), one of the most prominent contemporary French philosophers, sociologist, and cultural theorist, who formulated the main features of postmodern thought. In his classic work *Simulacra and Simulation*, he explores the relationship between reality and imagination using the concept of simulation, emphasizing the decisive role of the simulation process in addressing the problem of authenticity. Simulation, with the help of models, generates a reality that is not real – Baudrillard calls it 'hyperreality'. And our contemporary world turns into a field of simulation, where traces of authenticity can still be found only here. Thus, states simulate power, economies simulate growth, and societies simulate trust.

In this context, Trump's trade war, with tariffs and other 'resolute' slogans thrown at the world, can be seen as more symbolic than strategically thought-out. It is clear that they will not bring long-term economic stability to the U.S., but for now, they create the impression that a fight is being waged for American interests and prosperity. This is a classic expression of political bluffing: an outwardly tough stance concealing a domestic political crisis. Lithuania's economy is also not immune to the shadow of bluffing – a country with no significant resources has become one of the most innovative in the region. But, at the same time, some visions collapse, strategic projects falter, and hundred-million-euro financial machinations involving funds from Lithuanian citizens, European Union-supported projects, and even Covid pandemic management come to light. 'The state is burning billions today,' stated a board member of the *Unicorns Lithuania* association – and this is not just a metaphor, but a fact that the efficiency of public investments is often a bluff.

The green transformation plans of the Port of Klaipėda seem impressive at first glance: a hydrogen station, electricity supply for ships, emission reductions. However, as the port's leadership notes, even when aiming for high goals, they face slow legislative processes, political indifference, and distrust from a society demanding transparent answers to important environmental issues. This shows that even ambitious projects can be perceived as part of an 'environmental bluff'. Unfortunately, the idea of sustainability is often used today as 'wool' for reputation and image. Contemporary society lives in a constant state of competition for 'image' with people showing off their luxurious houses, successful careers, plastic surgery-sculpted faces, kids pushed into oxfords and harvards, exotic vacations, designer handbags and so on – everything must look good and beautiful. From state communications to personal social media accounts. In Lithuania, as insightful authors note, the standard of living is genuinely improving, but at the same time, nearly 600,000 residents still live below the poverty line. They don't get to magazine covers. They live in the margins. This is largely ignored in the public sphere. Thus, bluffing becomes a way to maintain the illusion of optimistic good living: the characters, presented as the elite, have often amassed their wealth through crooked or even criminal means, true abilities are replaced by communication tricks, and those, who actually do something, are outdone by those, who tell a better story, and trust becomes a scarce commodity.

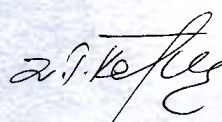
With all this in mind, is the society still capable of critical thinking? Does it still recognize a bluff? Where is that litmus test that helps to identify and understand? Perhaps it is art? Art has always balanced between reflecting reality and creating fiction. What we refer to as the philosophy of bluffing today, has, since the Renaissance, been an essential power of the artist – to create an alternative reality that sometimes becomes truer than reality itself. Contemporary art often imitates a discourse that seeks to 'solve problems' – ecological, social, political. But does it always want to solve them? Does aesthetic rhetoric thus not become a bluff?

Perhaps the audience will find some answers to such questions by attending the *Sunset Every Two Years* art biennale held in Klaipėda this autumn, where the main theme of 'Transit' – a constant transition between belief, image, and reality – is revealed through various sub-themes, from historical and logistical aspects to sexual, socioeconomic, ecological, aesthetic, and even magical experiences.

Baudrillard would likely argue that art today is often a 'simulacrum' that no longer reproduces reality, but creates it only to betray it immediately, just as he himself, deliberately misleading us, attributed the opening quote of his book to Ecclesiastes – one of the Old Testament's wisdom books, written around the 3rd century BCE. It is likely that Baudrillard's neologism of 'simulacrum' was unknown to the sages of that time...

But let us return to our era. Does an artist addressing an ecological catastrophe fight it or merely exhibit it as an aesthetic construct?

Since the Renaissance, the times of Leonardo da Vinci, the interaction between art and science was physically inseparable. Painters were engineers, philosophers were artists. A work was both aesthetic and functional. This was not a bluff but a synthesis – a triumph of human curiosity and ingenuity. The early 20th century had Futurism and Bauhaus. And here, business enters the stage. Architecture, design, and technology are regarded as pieces of art. But at the same time, industrial bluffing emerges – aesthetics is employed not for ideas, but for commerce. Today we have big data, algorithms, AI-generated art – unlimited possibilities for bluffing. We don't know, who the authors are, what the work means, but we trust the discourse, documentation, and technological form. In the final result, content becomes a pretext, and form becomes a bluff. Art becomes an honest bluff that reveals society's bluff: political promises, business facades, technological marketing. Business tolerates art when it attracts an audience. Science likes art when it simplifies complex processes. But if synergy becomes merely formal participation, where business provides the cash, science does the explaining, and art is used for a decoration – we welcome a bluff! However, if science gains new hypotheses from art, business supports something not because it's beautiful, but because it's meaningful, and art takes questions from other fields and transforms them into visual forms, then the bluff turns into reflection. And that is the triumph of art. Perhaps art is currently the only honest bluffer...



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

30 April 2025

EUROPA IŠLIEKA

pasaulinės prekybos kertiniu akmeniu

Pasaulyje lyderiaujanti transporto ir logistikos parodų organizavimo kompanija „Messe München“ ir tarptautinis verslo ir mokslo žurnalas JŪRA MEER SEA bendradarbiauja jau beveik du dešimtmečius, per kuriuos būta įvairių pokyčių, tačiau bendradarbiavimas visada išliko. Jis plečiasi kartu su „Messe München“ plėtra.

Šiame numeryje apie transporto ir logistikos situaciją sudėtingomis geopolitinėmis sąlygomis kalbamės su žurnalo svečiu „Messe München“ pasaulinių pramonės parodų vadovu dr. Robertu ŠIONBERGERIU (Robert Schönberger).



Dr. Šionbergeri, transporto ir logistikos sektorius pastaraisiais metais patyrė didžiulius sukrėtimus dėl geopolitinės įtampos, sankcijų, pandemijų poveikio ir karo Ukrainoje. Kaip šie iššūkiai keičia tarptautinius tiekimo tinklus?

Logistika visada buvo susijusi su gebėjimu prisitaikyti ir spręsti problemas. Dabartinėje nepastovioje aplinkoje įmonės aktyviai pertvarko savo tiekimo tinklus, ieško alternatyvių prekybos maršrutų ir kuria naujus logistikos centrus, siekdamos užtikrinti tiekimo grandinių tęstinumą. Šie dinamiški pokyčiai dar labiau globalizavo pramonę, pritraukė naujų rinkos dalyvių ir skatino inovatyvius ryšius tarp skirtingų žemynų. Nepaisant nenusipėjamumo, logistikos sektorius pasitelkia pažangiausias technologijas ir bendradarbiavimo strategijas, kad padidintų atsparumą, lankstumą ir efektyvumą, užtikrindamas tiekimo grandinių stabilumą net ir esant dideliems sukrėtimams.

Kaip besitęsiantis geopolitinis nestabilumas veikia Europos logistikos sektorių? Kokias tendencijas pastebite?

Europa išlieka pasaulinės prekybos kertiniu akmeniu, tačiau geopolitiniai pokyčiai neišvengiamai palieka pėdsaką. Stebime reikšmingus pramonės transformacijos procesus – tradiciniai rinkos dalyviai susijungia arba pasitraukia, užleisdami vietą lankstiems startuoliams, kurie įgyvendina skaitmeninius, platforminius verslo modelius. Spartėjanti Europos logistikos skaitmenizacija skatina tarpusavyje sujungtus, duomenimis pagrįstus tinklus, didinančius efektyvumą ir pasaulinį pasiekiamumą. Integruodamos pažangius logistikos sprendimus, Europos įmonės gali geriau prisitaikyti prie besikeičiančių rinkos poreikių ir politinių neapibrėžtumų, išlaikydamos konkurencinį pranašumą.

Strateginės adaptacijos yra būtinos norint išlikti konkurencingiems ir atspariems greitai besikeičiančioje ekonominėje aplinkoje

Daugelis įmonių dabar svarsto tiekimo grandinių diversifikavimą ir gamybos perkėlimą (*reshoring*) arba artimą perkėlimą (*nearshoring*). Kaip tai keičia transporto logistikos rinką?

Tiekimo grandinių diversifikavimo tendencija iš esmės keičia visą logistikos sektorių. Tai nėra tik sandėlių perkėlimas – tai naujų perkrovimo centrų kūrimas ir gamybos objektų integravimas giliau į vertės grandinę. Perkeliant pagrindinius gamybos procesus arčiau namų rinkų, įmonės įgyja didesnę kontrolę, trumpesnius atsako laikus ir pagerintą veiklos efektyvumą. Logistikos paslaugų teikėjai prisitaiko, siūlydami individualizuotus, integruotus sprendimus, kurie atitinka tiek vietinius poreikius, tiek pasaulinius standartus. Šios strateginės adaptacijos yra būtinos norint išlikti konkurencingiems ir atspariems greitai besikeičiančioje ekonominėje aplinkoje.

Kokie sprendimai yra svarstomi transporto sektoriuje siekiant sušvelninti prekybos barjerų augimo ir geopolitinių konfliktų riziką?

Šiame vis sudėtingėjančiame pasaulyje rizikos mažinimas tampa prioritetu. Įmonės aktyviai investuoja į pažangias technologijas, diversifikuoja logistikos maršrutus ir stiprina tarptautinį bendradarbiavimą, kad galėtų numatyti galimus sutrikimus. Scenarijų planavimas ir realaus laiko rinkos analizė leidžia įmonėms greitai reaguoti į kylančias grėsmes. Tokie pramonės renginiai kaip „transport logistic“ ir „air cargo Europe“ tampa pagrindinėmis platformomis, kuriose keičiamasi žiniomis ir kuriamos inovatyvios strategijos, padedančios užtikrinti tiekimo grandinių stabilumą net ir geopolitinės suirutės metu.

Kaip tarptautinė paroda „transport logistic“ padeda įmonėms prisitaikyti prie geopolitinių pokyčių ir rasti naujų verslo partnerių?

Pagrindinis „transport logistic“ tikslas – sukurti dinamišką platformą, kurioje pramonės specialistai gali keistis idėjomis, kurti tinklus ir bendradarbiauti sprendžiant šiandienos iššūkius. Suburdama įvairių sričių parodos dalyvius, lankytojus ir inovatorius, ši paroda atveria galimybes strateginėms partnerystėms ir verslo plėtrai. Turėdamas išsamią konferencijų programą, tinklų kūrimo erdves ir specialias sesijas pradedantiesiems, renginys leidžia įmonėms atrasti pažangiausių sprendimus ir veiksmingiau naršyti rinkos neapibrėžtumo sąlygomis. Tiesioginio dialogo ir įvairių pramonės šakų bendradarbiavimo dėka transporto logistika atlieka svarbų vaidmenį skatinant naujoves ir ilgalaikį verslo augimą.

Ar pastebite didėjantį tarptautinių transporto ir logistikos įmonių bendradarbiavimo poreikį krizės metu? Ar ši paroda tampa vis svarbesne platforma sprendžiant pasaulinius iššūkius?

Be abejonės. Logistikos sektoriaus stiprybė slypi gebėjime kurti stiprius, tarpvalstybinius partnerystės ryšius, ypač krizės metu. Įmonės aktyviai ieško bendradarbiavimo galimybių, kad sumažintų rinkos svyravimus ir geopolitinį neapibrėžtumą. Paroda „transport logistic“ yra pagrindinis forumas pramonės lyderiams dalytis patirtimi, kurti bendras strategijas ir stiprinti tiekimo grandinės atsparumą. Palengvindamas pasaulinius ryšius, renginys sustiprina logistikos bendruomenės kolektyvinį gebėjimą valdyti sutrikimus ir skatinti tvarią pažangą.

Kaip šių metų parodoje atsispindės tokie politiniai iššūkiai kaip žaliasis kursas, nauji ES reglamentai dėl anglies dioksido emisijų mažinimo transporto sektoriuje ar pasauliniai logistikos sutrikimai?

Renginys „transport logistic“ atspindi nuolat kintantį politinį ir reguliavimo kraštovaizdį, sprenddamas pagrindinius klausimus, tokius kaip ES žaliasis kursas ir anglies mažinimo iniciatyvos. Skaitmeninimas, dirbtinis intelektas ir automatizavimas bus svarbiausi veiksniai, padedantys kurti lankstesnes ir efektyvesnes tiekimo grandines. Pristačius šias transformacines technologijas, paroda suteikia įmonėms realių įžvalgų ir sprendimų, kaip atitikti griežtus aplinkosaugos standartus ir gerinti veiklos efektyvumą. Šios inovacijos parengia įmones ateities rinkos poreikiams, užtikrina ilgalaikį tvarumą ir konkurencingumą.

Kokias inovacijas laikote esminėmis logistikos įmonių konkurencingumui ir atsparumui užtikrinti?

Inovacijos yra šiuolaikinės logistikos atsparumo pagrindas. Tai – dirbtiniu intelektu pagrįstos analizės, duomenų mainų platformos, automatizavimo sprendimai. Šios technologijos bus pristatytos mūsų tarptautinėse parodose Miunchene, Singapūre, Stambule ir Majamyje. Pristatydamos prie regioninės dinamikos ir kartu išlaikydamos globalią perspektyvą, mūsų parodos tampa technologinės pažangos katalizatoriais, suteikdamos logistikos specialistams įrankius, reikalingus sėkmei nenusipėjamame pasaulyje.

Galiausiai norėčiau išreikšti savo nuoširdžią padėką už ilgalaikį bendradarbiavimą su jūsų žurnalu JŪRA MEER SEA. Ši partnerystė atlieka svarbų vaidmenį skatinant logistikos pramonės pažangą, pristatant proveržio sprendimus ir puoselėjant bendradarbiavimo dvasią, kuri leidžia mums visiems užtikrintai orientuotis šiandieninėje sudėtingoje pasaulinėje rinkoje.

Ačiū už pokalbį.

Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė

Ronny Sequeira nuotrauka

EUROPE REMAINS a Cornerstone of Global Trade

Messe München, the world's leading transport and logistics exhibition organiser, has been cooperating with *JÜRA MEER SEA* international business and science magazine for almost two decades, which involved various changes, but the cooperation has always remained. It is growing alongside the development of Messe München.

In this issue, we talk to Dr. Robert SCHÖNBERGER, Global Industry Lead at Messe München, about the transport and logistics situation in a difficult geopolitical climate.



Dr. Schönberger, the transport and logistics sector has experienced major shocks in recent years due to geopolitical tensions, sanctions, the impact of pandemics and the war in Ukraine. How are these challenges changing international supply networks?

Logistics has always been about adaptability and problem solving. Facing today's volatile landscape, companies are actively reconfiguring their supply networks, identifying alternative trade routes, and establishing new logistics hubs to ensure continuity. This dynamic change has led to an increasingly globalized industry, attracting new players and fostering innovative connections across continents. Despite the unpredictability, the logistic industry continues to leverage cutting-edge technologies and collaborative strategies to increase resilience, agility, and efficiency, ensuring that supply chains remain robust even in the face of severe disruptions.

How does the ongoing geopolitical instability affect the European logistics sector? What trends do you observe?

Europe remains a cornerstone of global trade, but geopolitical shifts inevitably leave their mark. We are witnessing a significant industry transformation as traditional players merge or exit the market, paving the way for agile start-ups that embrace digital, platform-based models. The rapid digitalization of European logistics is fostering interconnected, data-driven networks that enhance efficiency and global reach. By integrating smart logistics solutions, European companies can better navigate fluctuating market demands and political uncertainties, securing a competitive advantage in the evolving landscape.

Many companies are now discussing supply chain diversification and reshoring or nearshoring production. How is this transforming the transport logistics market?

The move toward supply chain diversification is reshaping the entire logistics industry. This shift is not just about moving warehouses; it is about developing new transshipment hubs and integrating manufacturing facilities deeper into the value chain. By moving critical manufacturing processes closer to home, companies gain greater control, faster response times, and improved operational efficiency. Logistics service providers are adapting by offering customized, integrated solutions that align with both local demands and global standards. These strategic adaptations are essential for maintaining resilience and competitiveness in today's rapidly evolving economic landscape.

Logistics has always been about adaptability and problem solving ●

The primary mission of transport logistic is to provide a dynamic platform where industry professionals can exchange ideas, build networks, and collaborate on solutions to today's challenges ●

What solutions are being explored in the transport sector to mitigate risks associated with growing trade barriers and geopolitical conflicts?

In an increasingly complex global environment, risk mitigation is a top priority. Companies are proactively investing in advanced technologies, diversifying logistics routes, and strengthening cross-border collaboration to anticipate potential disruptions. Scenario planning and real-time market intelligence enable companies to respond quickly to emerging threats. Industry events such as *transport logistic* and *air cargo Europe* serve as key platforms for knowledge exchange, fostering innovative strategies that ensure supply chain stability and adaptability, even amid geopolitical turbulence.

How does the *transport logistic* international trade fair help companies adapt to geopolitical changes and find new business partners?

The primary mission of transport logistic is to provide a dynamic platform where industry professionals can exchange ideas, build networks, and collaborate on solutions to today's challenges. By bringing together a diverse mix of exhibitors, visitors, and innovators, the exhibition creates opportunities for strategic partnerships and business expansion. With a comprehensive program of conferences, networking spaces, and dedicated sessions for start-ups, the event enables companies to discover cutting-edge solutions and navigate market uncertainties more effectively. Through direct dialog and cross-industry collaboration, *transport logistic* plays an important role in fostering innovation and long-term business growth.

Do you see an increasing need for international transport and logistics companies to collaborate during times of crisis? Is this trade fair becoming a more significant platform for addressing global challenges?

Absolutely. The strength of the logistics sector lies in its ability to forge strong, cross-border partnerships, especially in times of crisis. Companies actively see collaborations to mitigate market fluctuations and geopolitical uncertainty. *transport logistic* serves as a key forum for industry leaders to share experiences, develop joint strategies, and strengthen supply chain resilience. By facilitating global connections, the event strengthens the logistics community's collective ability to manage disruptions and drive sustainable progress.

How will the trade fair reflect current political challenges, such as the Green Deal, new EU regulations on carbon emissions reduction in the transport sector, or global logistics disruptions? How can digitalization, artificial intelligence, and automation contribute to creating more flexible and efficient supply chains?

transport logistic serves as a mirror of the evolving political and regulatory landscape, addressing key issues such as the EU Green Deal and carbon reduction initiatives through dedicated panel discussions and interactive exhibits. Digitalization, artificial intelligence, and automation will take center stage as key drivers of more agile, responsive supply chains. By showcasing these transformative technologies, the exhibition provides companies with actionable insights and solutions to meet stringent environmental standards while improving operational efficiency. These innovations prepare companies for future market demands, ensuring long-term sustainability and competitiveness.

What innovations and technological solutions do you see as crucial in helping logistics companies remain competitive and resilient in the face of geopolitical challenges? How will they be presented at this year's Messe München exhibitions around the world?

Innovation is the backbone of resilience in the modern logistics sector. Key advancements include AI-driven analytics for predictive decision-making, seamless data exchange platforms that enhance connectivity, and automation solutions that drive operational excellence. These innovations are not only showcased at our flagship event in Munich but are also integrated into international exhibitions in key markets such as Singapore, Istanbul, and Miami. By adapting content to regional dynamics while maintaining a global perspective, our exhibitions serve as catalysts for technological progress, equipping logistics professionals with the tools needed to thrive in an unpredictable world.

Finally, I would like to extend my sincere appreciation for our longstanding partnership with your magazine. This collaboration plays a vital role in advancing the logistics industry, promoting breakthrough solutions, and fostering a spirit of cooperation that enables us all to navigate today's complex global marketplace with confidence.

**Thanks for the interview.
Interviewed by Zita Tallat-Kelpšaitė**

LIETUVOS EKONOMIKA: tirpstanti ar sirpstanti?

Vytautas NAUDUŽAS



Vytautas NAUDUŽAS – ekonomistas, socialinių mokslų daktaras, karjeros diplomatas, nepaprastuoju ir įgaliotuoju ambasadoriumi dirbęs Švedijos Karalystėje, Turkijos Respublikoje, Kazachstano Respublikoje, buvęs Kazachstano specialusis atstovas transportui prie Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO). Šiuo metu dirba asociacijos „Linava“ tarptautinių ryšių ir projektų vadovu.

Apdovanotas Prancūzijos nacionalinio garbės legiono Karininko ordinu, Portugalijos Komandoro garbės ordinu, Čilės ordinu „Al Merito“, ordino „Už nuopelnus Lietuvai“ Komandoro kryžiumi.

Su žurnalo JŪRA MEER SEA skaitytojais dr. Vytautas NAUDUŽAS dalijasi retrospektyvine analize ir naujausiomis įžvalgomis.

Kaip Lietuvos žmonės sugeba gerai gyventi prie blogos politikos?

Prie įėjimo į Prancūzijos aerodinamikos institutą kabo skelbimas: „Bitės, kamanės pagal gamtos dėsnius skraidyti negali, bet jos to nežino ir skraido.“ Panašu, kad Lietuvos ekonomika taip pat nežino ekonominių dėsnių ir sirpsta, o ne tirpsta...

Neseniai vienas rusakalbis afriktietis persikėlė iš Maskvos į Vilnių. Patyręs kultūrinį šoką, gavo stiprų smūgį ir aiškinantis, iš kokių resursų lietuviai taip turtingai gyvena, kad net minimalus mėnesinis atlyginimas nuo š. m. pradžios pasiekė beveik 1050 Eur. Lietuviškos tradicinės prekės: durpės, malkos, šienas, vanduo, nesugretinami su rusų gamtos turtais, kurie sudaro kone ketvirtadalį planetos naudingųjų iškasenų. Neįtikėtina, bet Rusija gali pasiūlyti savo dirbantiems žmonėms tik 200 Eur minimalius atlyginimus, t. y. 5 kartus mažiau nei Lietuva!

Dar blogesnė padėtis Baltarusijoje – savo skolomis jie lyderiauja Europoje. Nežiūrint į geresnę Lietuvos ekonominę padėtį, palyginti su Rusija, Baltarusija ir kitomis buvusios Sovietų Sąjungos šalimis, tolimesnę dinamiką apsunkina virtinė jau padarytų ir daromų brangių klaidų. Vienas iš pavyzdžių – „Rail Baltica“. 2003 m. Vilniuje „Forum Palace“ lankėsi Europos Komisijos komisarė Loyla de Palacio ir pranešė, kad EK padengs net 85 % visų išlaidų 30 prioritetinių projektų, kurie vykdomi ES šalyse kandidatėse. Beje, „Rail Baltica“ projekto vertė tuo metu buvo 5,3 mlrd. Eur, iš jų 3,9 mlrd. Eur turėjo tekti Lietuvai. Dabar minėto projekto kaina jau didesnė nei 25 mlrd. Eur! Todėl ir jo įgyvendinimas ne tik labai brangus, bet ir daugiau nei dešimtmečiu uždelstas.

Problemiški buvo ir Klaipėdos suskystintų gamtinių dujų terminalo bei Vilniaus nacionalinio stadiono projektai. Nepamiršti ir „Snoro“ bei „Ūkio banko“ bankrotų skandalai. Valdžios sprendimai greičiau skandino nei gelbėjo „Panevėžio ekraną“. Šios įmonės modernizacijai buvo reikalingos didžiulės, apie 1 mlrd. dolerių investicijos. Tuo pat metu Turkijos premjeras Recepas Erdoganas su 600 savo šalies verslininkų buvo pasirengę vyksti į Lietuvą, Panevėžį, bet išvakarėse Lietuvos Seimas pripažino armėnų genocidą. Vizitas žlugo, galimi projektai atidėti geresniems laikams.



Dar vienas „nepavyzdinis“ pavyzdys – Mažeikių naftos perdavimo įmonė. Jos „kuklus“ indėlis būdavo ketvirtadalis Lietuvos biudžeto pajamų. Gerai nepasirengus, pernelyg skubant, Mažeikių įmonė buvo parduota „Williams“, po to – „Jukos“ ir dar po kurio laiko – Lenkijos kompanijai „PKN Orlen“. Paskutinius dokumentus pasirašius Plocko prancūzų stiliaus kalba pilyje, „Orlen“ prezidentas Igor Cholupec pasiūlė po šampano taurę. Netrukus jam paskambino iš Vašingtono ir pranešė, jog dega Mažeikių įmonė. Sureagavome – galbūt, užsidegė šiukšlių konteineris. Deja, deja, degė įmonės širdis! Tuomet 100 kamanių, tiksliau pasaulinių agentūrų, apipuilė ir mus, Lietuvos delegacijos narius. Vaisės buvo baigtos, dorai nė neprasidėjusios. Mums pasiūlė nedelsiant vykti į Varšuvą ir susitikti su Lenkijos vicepremieru. „Batai!“ – diskretiškai tarė vienas mūsų delegacijos dalyvis. Palauk, paprasčiau, gal ne batai, o „de'batai"! Finale „Orlen“ už 1,5 mlrd. Eur „Jukos“ ir 853 mln. Eur Lietuvai perka visą Mažeikių įmonę. Tai buvo didžiausia Lenkijos investicija užsienyje per visą jos istoriją. Atkreipčiau dėmesį į tai, kad Lenkija nupirko dalinai sudegusią įmonę, džentelmeniškai vykdydama savo įsipareigojimus Lietuvai. Tuo tarpu Lietuva nesuteikė jokių lengvatų „Orlen“. Atvirkščiai, apsunkino verslo sąlygas mūsų sąjungininkams.

Viena iš tokios transformacijos pasekmių buvo paslaugų suklestėjimas. Apibendrinus, regis, jog Lietuvoje nebeliko stambių įmonių, jokios pramonės, vystosi tik paslaugų sektorius.

Taigi, iš pirmo žvilgsnio Lietuvos ekonomika turėtų skęsti, bet ji nežino ekonominių dėsnių ir skraido! Galbūt, todėl kad Hamleto dilema „būti ar nebūti“ (*to be or not to be*) Lietuvoje transformavosi į „būti ar nemokėti“ (*to be or not to fee*).

Šešėlinės ekonomikos „pasiekimai“ bent dalinai tai patvirtina. Penktadalis Lietuvos ekonomikos vis dar pogrindyje. Taigi, mokslas jau seniai įrodė, kad pinigai – tai purvas, bet gydomasis... Pastaruoju metu Lietuva pasižymėjo įspūdingais pasiekimais gerbūvyje. Remiantis PPP metodika, Lietuva yra 35-oji IMF (*International Monetary Fund*) reitinge pagal bendrąjį vidaus produktą (BVP) vienam gyventojui. Pagal šią metodiką Lietuvos ekonominė sveikata geresnė nei Japonijoje, Naujojoje Zelandijoje ar daugelyje Europos šalių.

Per pastaruosius du dešimtmečius pragyvenimo lygis išaugo ne procentais, o kartais: pvz., vidutiniai atlyginimai nuo 220 Eur iki 2100 Eur 2025 m., vidutinės pensijos – nuo 90 Eur iki 630 Eur. Lietuvos gyventojai jau yra sukaukę 55,5 mlrd. Eur bankuose. Kas tai? Auksinis amžius? Priekaištai Vyriausybei, kad nepriklausomai nuo nevykusios ūkio politikos, mūsų žmonės geba taip gerai gyventi? Kokios jūsų versijos, bet ne „DI versijos“?

● ***Iš pirmo žvilgsnio Lietuvos ekonomika turėtų skęsti, bet ji nežino ekonominių dėsnių ir skraido!***

Tyla yra puikus pokalbio menas

Sakoma, kad ginčiuose gimsta tiesa. Deja, ten ji ir miršta... 2024 m. iš Lietuvos emigravo 9,4 tūkst. žmonių, bet į tėvynę grįžo 20 tūkst. mūsų šalies piliečių. Tai – neatsitiktinis fenomenas. Grįžtančiųjų srautas jau 5 metai iš eilės viršijo išvykstančiųjų skaičių. Lietuvos BVP 2024 m. išaugo 2,6 % ir pasiekė rekordinę 77,8 mlrd. Eur aukštumą. BVP vienam gyventojui spurtavo nuo 17,5 tūkst. Eur 2017 m. iki beveik 28 tūkst. Eur ar beveik 30 tūkst. dolerių vienam gyventojui. 2004 m. Lietuva didžiavosi, jog ji turi 40 % BVP vienam gyventojui nuo ES vidurkio. Pažymėsiu, kad 2023 m. mes jau pasiekėme 87 % Europos Sąjungos BVP vienam gyventojui vidurkį. Beje, istoriškai 1938 m. Lietuva lenkė Suomiją pagal BVP dydį 1,5 karto, o Latviją – 2,5 karto!

Pasakius, negalima neatkreipti dėmesio į tai, kad 589 tūkst. Lietuvos piliečių 2024 m. gyveno žemiau skurdo linijos. Taigi, emigracijos patrauklumas dar turi daug galimybių „eksportuoti“ mūsų šalies darbuotojus.

Iš Rytų sklinda propaganda, kad Lietuva yra ES išlaikytinė. Iš ties valstybė iš fondų gavo apie 25 mlrd. Eur, o į ES biudžetą įnešė 5 mlrd. ES biudžetas yra mažesnis nei Belgijos ar Aus- ➤



Po konferencijos Almatoje, 2010 m. Kazachstanui pradėjus pirmininkauti ESBO. Konferenciją „Logistikos vaidmuo kelyje Azija-Europa“, kurią surengė tarptautinis verslo žurnalas JŪRA MOPE SEA ir logistikos kompanijų grupė „TL NIKA Group“, Kazachstano vadovybė pavadino sėkminga pirmininkavimo ESBO pradžia. Šioje organizacijoje savo specialiuoju atstovu transporto ir tranzito klausimais Kazachstano vyriausybė paskyrė Lietuvos Respublikos ambasadorių ypatingiems pavedimams Vytautą Naudužą. Konferencijoje pranešimą skaitė žymiausias Azijos tiekimo grandinių ekspertas Mark Millar, nuotraukoje pirmas iš kairės, toliau žurnalo leidėja Zita Tallat-Kelpšaitė, „TL NIKA Group“ įkūrėjas Vytautas Varasimavičius, ambasadorius Vytautas Naudužas ir žurnalo atstovė Liana Mogišaitė. Retro nuotrauka iš JŪRA MEER SEA archyvo.

trijos. ES parama naujoms narėms kainuoja tiek pat, kiek vienas kavos puodukas ES piliečiams rytais. Nors ir sakoma, kad gyvenimas prasideda po kavos (*life starts after coffee*), nepervertinkime ES paramos Lietuvai, kuri sudaro ne daugiau kaip 4 % nuo šalies biudžeto.

Ką ištis Lietuva gauna iš Europos Sąjungos?

Stabilią, tvarią, perspektyvią rinką su 450 mln. turtingų vartotojų. Apie 80 % turistų į Lietuvą atvyksta iš ES valstybių. Jų dėka Lietuvoje buvo sukurta daugiau nei 50 tūkst. naujų darbo vietų. Tose vietose 60 % žmonių dirba gerai apmokamus kvalifikuotus darbus. ES suteikė visiems savo piliečiams socialines garantijas, pvz., persikrausčius iš vienos ES šalies į kitą, garantuojama ta pati pensija, nemokamai suteikiama neatidėliotina medicinos pagalba. ES piliečiai nemokamai gali pasinaudoti ir konsuline pagalba, ištikus nelaimei. Itin svarią ES pagalbą Lietuva gavo IT sektoriuje, kai buvo tiesiamos ryšių plačiąjuostės. Priegą prie interneto gavo milijonas kaimo gyventojų, o Lietuva užėmė 8 vietą pasaulyje pagal prieinamumą prie interneto.

Teiginiai, kad mums įstojus į ES, Lietuvoje nebeliko pramonės, suteikiamos tik paslaugos – ne daugiau kaip mitas. 2024 m. svarbiausia ūkio šaka išliko pramonė, kuri pagamino produkcijos už 29,4 mlrd. Eur ir per praėjusius metus išaugo 4 %.

Energetika – pramonės ir kitų šakų variklis, pasižymėjo grandioziniais pasikeitimais, uždarius Ignalinos AE. Dabar tai tik viena eilutė teksto, o stojant į ES buvo trys didžiausios kliūtys dvylikai kandidačių: Ignalinos AE, Kaliningrado tranzitas ir Kipro integracija. Papildomai pastebėsiu, kad Ignalinos AE blokai buvo įtraukti į Guinnesso rekordų knygą dėl 1600 MW galingumo. Blokai buvo visiškai unikalūs savo masteliu ir sudėtingumu. Kai kurie atominės energetikos pasauliniai ekspertai siūlė ir toliau eksploatuoti Ignalinos AE, sustiprinus saugos infrastruktūrą. JAV energetikos mokslų akademijos ir Švedijos mokslų akademijos narys, branduolinės energetikos specialistas Balas Rajas Sehgalas, dirbęs Ignalinoje ir Fukušimoje, buvo įsitikinęs, kad atsisakiusi branduolinės energijos Lietuva taps Rusijos įkaite. Tačiau Europa buvo pernelyg įsibaiminusi sovietų atominių monstrų. Baltijos šalys po Ignalinos uždarymo intensyviai kibo į atsinaujinančią energetiką

(renewables). Jose 2018 m. atsinaujinantys šaltiniai pasiekė 60 %, o 2024 m. – jau 72 % energetikos balanse. Per pastaruosius trejus metus įspūdingą pažangą padarė vėjo energetika. Jos dalis išaugo nuo 15 iki 28 %. 2025 m. vasario 9 d. Lietuva, Latvija ir Estija atsijungė nuo IPS/UPS (*integrated power system*). Dabar mūsų energetinis saugumas priklauso nuo energijos jungčių su ES šalimis.

Lietuvos prekyba prisidėjo prie BVP augimo 15,6 mlrd. Eur, įskaitant 4,7 % augimą per 2024 m. Kitos šakos: transportas, statyba, paslaugų sektorius prie šalies BVP prisideda 32 mlrd. Eur.

Transporto sektoriuje šiandien Lietuva susiduria su iššūkių audra, o tiksliau, iššūkių uraganu: klimato kaita, infliacija, energetikos transformacija, karas Ukrainoje, demografinės įtampos, imigracija ir kt. Transportas dramatiškai ir dramaturgiškai pakeitė mūsų kontinentą. Europa tapo patogesne ir geriau sujungta. Būtent transportas tiesiogine ir perkeltine prasme Lietuvą atvežė į ES, NATO, PPO, OECD ir kitas organizacijas. Transportas pirmiausia jungia žmonių širdis ir tik po to infrastruktūrą, prekių, paslaugų pervežimą ir žinomą turizmą.

Lietuvos darbo rinka 2024 m. pasiekė rekordinį 1,5 mln. dirbančiųjų lygį. Bedarbių skaičius sumažėjo nuo mums įprastų 200 tūkst. iki 112 tūkst. Ekonomiškai neaktyvūs (vaikai iki 15 m. ir vyresni nei 65 m. senjorai) – 904 tūkst. Nedarbo lygmuo išaugo 0,3 % ir pasiekė 7,1 % 2025 m. pradžioje. Naujų darbo vietų skaičius 2024 m. išaugo 22 tūkst. Praėjusiais metais Lietuvos darbo rinkoje buvo beveik 30 tūkst. laisvų darbo vietų, iš jų beveik 20 % teko transportui ir logistikai. Bedarbystės statistika ganėtinai prieštaringa. Reikalas tas, kad bedarbiams mokamos išmokos nemotyvuoja ieškoti kitų oficialių pajamų šaltinių. Net netrukdydamos dažnam bedarbiui papildomai pelnytis šešėlinėje ekonomikoje.

2024 m. Lietuvoje veikė 152 tūkst. ūkio subjektų. Per metus jų skaičius išaugo 6 %. Neblogas augimas. Penktadalis ūkio subjektų užsiėmė prekyba, 12 % – mokslo, švietimo veikla, dešimtadalis – transportu ir logistika. Daugumoje įmonių (87 %) dirbo mažiau nei 10 žmonių. Tik 1,4 % šalies įmonių turėjo daugiau nei 100 dirbančiųjų. 2024 m. Lietuvoje bankrutavo 1089 įmonės, iš jų 70 gerai žinomų Lietuvoje kavinių ir restoranų. Tai yra 5 % daugiau nei 2023 m. Metinė Lietuvos infliacija 2024 m. buvo 2,1 %.

- **JAV veiksmų nepavadinai reforma. Tai greičiau atsisakymas to, kas buvo kuriama dešimtmečiais demokratiname pasaulyje, o ne socialistiniame lageryje**

Kokios prognozės Lietuvos ekonomikai?

Vargu ar kas gali atsakyti tiksliai į šį mobilų klausimą. Akiivaizdu viena, kad Lietuvos ekonomika nepasiduos globalioms tendencijoms.

Kas gali auginti Lietuvos ūkį? Energetika, transportas, nekilnojamasis turtas, prekyba, turizmas? Matysime. Be abejonių, lyderiais bus dirbtinis intelektas, trikdančios ir kitos technologijos (*Artificial Intelligence, Disruptive Technologies*). Aišku ir tai, kad lietuviai sugeba greitai atrasti nišas su didesne pridėdamąja verte.

Lietuvos ekonominis brandumas veda ne patogiais greitkeliais, o kukliais keliukais. Apmąščius nenustembti, jog virtinė ekonominių klaidų, darytų nuo pat Nepriklausomybės atkūrimo, ištis nenumaldomai vedė šalį prie tų rezultatų, kuriais dabar galime didžiuotis. Paradoksalus, bet malonus faktas! Įdomu, kaip šiandien gyventume, jei tų klaidų nebūtume padarę?

JAV tarifai – tik negalios simptomai, bet ne veiksnys

Šis straipsnis parašytas iki „juodojo pirmadienio“, 2025 m. balandžio 7 d., kai JAV paskelbė apie naujus muitų tarifus pasaulio šalims. Prezidento D. Trumpo pavadintą „tarifų išlaisvinimo“ dieną drastiškai išaugo muitai, o verslo pasaulyje tvyro nežinia, neapibrėžtumas ir nestabilumas. Neaiški JAV muitų politika globaliai kenkia verslui ir vartotojams. Pasipylus išimtimis, kai išaugę tarifai nebetaikomi elektroni-





Lietuvos ambasadorius
Vytautas Naudužas ir
Kazachstano Respublikos
ambasadorius Lietuvoje
Galymžanas Koišybajevs
žurnalo surengtoje
konferencijoje Klaipėdoje
2011 m.

kos prekėms, bet išlieka „kojinėms“, įvairių šalių politologai suabejojo, ar tokį prieštaringą muitų taikymą galima vadinti JAV ekonomine ar prekybos politika. Tai labiau panašu į politinį įrankį, selektyviai taikomą valstybėms ir įvairioms kompanijoms.

Sąvoka „ekonomika“ turi dešimtis apibrėžimų. Vienas jų: ekonomika – tai interesai. JAV, panaudodama savo ekonominę galią, apmokestina visą pasaulį. JAV dirbtinai sukeltas prekybos karas jau sukėlė sumaištį fondų biržose, sujaukė investicijų, tiekimo srautus. Ką visa tai reiškia pasaulio, Europos Sąjungos ir Lietuvos raidai? Geopolitikos pabaigą ar geoekonomikos primatą valdžiai?

Laisvos prekybos laidotuvių žala globaliajai ekonomikai – sunkiai ir prieštaringai vertinama. Laisvą prekybą, kuria dešimtmečiais didžiavosi demokratinės šalys ir kuri nuo skurdo išvadavo milijonus žmonių įvairiose šalyse, keičia protekcionizmas ir rinkų izoliacija. Tai, ko gero, signalizuoja apie tarptautinių santykių naujo etapo pradžią.

Du faktoriai buvo lemtingi tokiems JAV pakyčiams. Pirmą, amerikiečiai daugiau perka iš kitų valstybių nei parduoda savo prekių užsienyje. Dešimtmečiais akumuliuojamas prekybos deficitas JAV skolą pavertė didesne nei šios galingiausios pasaulyje ekonomikos BVP. Antra, JAV vaidmuo drastiškai susitraukė nuo beveik pusės iki ketvirtadalio pasaulinės gamybos. Tuo metu Kinijos dalis pasaulio BVP 1990 m. sudarė tik 5 %, o 2024 m. jau pasiekė 15 %!

Minorinės nuotaikos vyrauja ir prekyboje. Vienvaldis lyderis ne JAV, o Kinija, kurios eksportas 2022 m. viršijo 3,6 trln. dolerių! Tai dviejų metų Rusijos BVP! JAV prekybos su Kinija deficitas taip pat buvo astronominis – 1,5 trln. dolerių!

- ***Laisvą prekybą, kuria dešimtmečiais didžiavosi demokratinės šalys ir kuri nuo skurdo išvadavo milijonus žmonių įvairiose šalyse, keičia protekcionizmas ir rinkų izoliacija. Tai, ko gero, signalizuoja apie tarptautinių santykių naujo etapo pradžią***

Pasaulinės prekybos klausimus turėjo spręsti Pasaulio prekybos organizacija (WTO), bet ji, deja, paralyžiuota. Ar tarifai transformuos mūsų ateitį? Tikrai ne. JAV tarifai – tai tik negalios simptomas, bet ne veiksnys, kuris padėtų išvengti multipoliarinio pasaulio. JAV veiksmų nepavadinsi ir reforma. Tai greičiau atsisakymas to, kas buvo kuriama dešimtmečiais demokratiname pasaulyje, o ne socialistiniame lageryje.

Ekonomikos griūtis ar galimybių liūtis?

Pasaulio tvarkai byrant, kas laukia Lietuvos? Ekonomikos griūtis ar galimybių liūtis? Tai priklausys nuo virtinės faktorių – tiek išorinių, tiek vidinių. Kritiškai svarbų vaidmenį atliks LR Vyriausybė, kurios išmanūs (*smart*) sprendimai tikėkimės remsis informacijos analize, profesionaliai parengtu planu ir išmintingais veiksmais. Lietuvos ekonomika nišinė, todėl vieni verslininkai gaus papildomų pajamų, o kiti gali patirti nuostolių. Lietuvos ekonomika – lanksti, bet ne lankstoma!

2025 04 02–13

DI iliustracijos, sukurtos pagal tekstą.

LITHUANIAN ECONOMY: Shrinking or Growing?

Vytautas NAUDUŽAS



Vytautas NAUDUŽAS is an economist, Doctor of Social Sciences, and a career diplomat, who has served as the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Lithuania to the Kingdom of Sweden, the Republic of Turkey, and the Republic of Kazakhstan. He was also Kazakhstan's Special Representative for Transport to the Organization for Security and Cooperation in Europe (OSCE). Currently, he is Head of International Relations and Projects at Linava association.

He has been awarded with the Order of the French Legion of Honour (Officer), the Portuguese Order of Merit (Commander), the Chilean Order of Merit, and the Commander's Cross of the Order for Merits to Lithuania.

Dr. Vytautas NAUDUŽAS shared a retrospective analysis and his latest insights with JŪRA MEER SEA international magazine of business and science.

How do Lithuanians manage to live well under poor policies?

The entrance of the French Aerodynamics Institute features a sign: 'According to the laws of nature, bees and bumblebees cannot fly, but they don't know that and they fly.' It seems Lithuania's economy also doesn't know the laws of economics – and instead of shrinking, it is growing...

Recently, a Russian-speaking African moved from Moscow to Vilnius. Experiencing a cultural shock, he was stunned to discover that Lithuanians live so well and the minimum monthly wage reached nearly € 1,050 as of this year. Meanwhile Lithuania's traditional goods – peat, firewood, hay, and water – cannot be compared with Russia's vast natural wealth, which comprises nearly a quarter of the world's resources. Yet Russia can only offer its working population minimum wages of € 200 – a figure five times lower than in Lithuania!

Belarus is even in a worse shape – it is the leader in Europe in terms of national debt. Despite Lithuania's relatively better economic position compared to Russia, Belarus, and other former Soviet states, its further progress is hindered by a string of costly mistakes – past and ongoing.

One of these is Rail Baltica. In 2003, at Forum Palace in Vilnius, EU Commissioner Loyola de Palacio announced that the European Commission would cover up to 85 % of the costs for 30 priority projects in EU candidate countries. At the time, the value of Rail Baltica project was € 5.3 billion, € 3.9 billion of which would go to Lithuania. The project's cost today exceeds € 25 billion! Its implementation is not only vastly more expensive, but has been delayed by over a decade.

Other problematic projects include Klaipėda liquefied natural gas terminal and Vilnius national stadium. The scandals surrounding the bankruptcies of Snoras and Ūkio bankas are not yet forgotten either. Government decisions seemed to drown rather than save Panevėžio Ekranas company. >

Lithuania ranks 35th globally by GDP per capita (IMF data), ahead of Japan, New Zealand, and many European countries ●

● *It's long been proven that money is 'dirt',
but of the curative kind...*

Its modernization required nearly \$ 1 billion in investments. Meanwhile, Turkish Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan, along with 600 Turkish businesspeople, was ready to visit Panevėžys – until the Lithuanian Seimas recognized the Armenian Genocide. The visit collapsed, and potential projects were postponed indefinitely.

Another poor example is Mažeikiai oil refinery. Its 'modest' contribution once constituted a quarter of Lithuania's national budget revenue. Due to rushed and unprepared decisions, the refinery was sold to Williams, then to Yukos, and eventually to the Polish company PKN Orlen. After finalizing documents in the castle in Płock, Orlen's President Igor Chalupiec offered champagne. He soon received a call from Washington – the enterprise in Mažeikiai was on fire. We assumed it was a garbage bin, but no – it was the very heart of the plant.

Then, metaphorically, 100 'bumblebees' – meaning global media agencies – descended on the Lithuanian delegation. The celebration ended before it even began. We were urged to travel immediately to Warsaw to meet Poland's Deputy Prime Minister. One of our delegation members discreetly muttered, 'Miserable fate!' I said, maybe not, maybe we'll debate.

In the end, Orlen paid € 1.5 billion to Yukos and € 853 million to Lithuania for the whole refinery – Poland's largest foreign investment in its history. I should note that Poland bought a partially burned plant, fulfilling its commitments to Lithuania in a gentlemanly way. Lithuania, in contrast, gave no perks to Orlen. On the contrary, it made doing business harder for our ally.

One consequence of this transformation was the boom in services. It seemed as if Lithuania no longer had any major industries and only focused on developing its service sector. At first glance, Lithuania's economy should have been shrinking, but it didn't know that, and so it kept flying! Perhaps that was because Hamlet's question of 'to be or not to be' transformed into a Lithuanian 'to be and not to fee'. This is partially illustrated by the 'achievements' of the shadow economy. A fifth of Lithuania's economy still operates underground. It's long been proven that money is 'dirt', but of the curative kind... Recently, Lithuania has achieved impressive levels of prosperity. According to the PPP method, Lithuania ranks 35th globally by GDP per capita (IMF data), ahead of Japan, New Zealand, and many European countries.

Over the last two decades, the standard of living has increased not in percentages, but in times. For example, average salaries rose from € 220 to € 2,100 (by 2025), and average pensions – from € 90 to € 630. Lithuanians have accumulated € 55.5 billion in bank deposits. What is this? A golden age? A rebuke to the government that, despite failed economic policies, people manage to live well? What are your versions, without resorting to AI answers?



*Silence is the great art
of having a conversation*

They say the truth is born in debate. Sadly, that's where it also dies... In 2024, 9.4 thousand people emigrated from Lithuania, but 20 thousand citizens returned. This isn't random – returnees have been outnumbering emigrants for already five years in a row. Lithuania's GDP grew by 2.6% in 2024, reaching a record-breaking € 77.8 billion. GDP per capita surged from € 17.5k in 2017 to nearly € 28k, or almost \$ 30k. In 2004, Lithuania had only 40% of the EU's average GDP per capita. By 2023, it reached 87%. By the way, histori-

● *According to the laws of
nature, bees and bumblebees
cannot fly, but they don't know
that and they fly*



After the conference in Almaty, in 2010, Kazakhstan took over the chairmanship of the OSCE. The conference 'The Role of Logistics on the Asia-Europe Route', organized by the international business magazine *JŪRA MOPE SEA* and the logistics company group TL NIKA Group, was called a successful start to the chairmanship of the OSCE by the leadership of Kazakhstan. The government of Kazakhstan appointed the Ambassador at Large of the Republic of Lithuania at Large Vytautas Naudužas as its special representative for transport and transit issues in this organization. The conference was delivered by the most prominent expert on Asian supply chains, Mark Millar, in the photo first from the right, followed by Ambassador Vytautas Naudužas, magazine representative Liana Mogišaitė and magazine publisher Zita Tallat-Kelpšaišė.

Photo from the archive of *JŪRA MEER SEA*.

So what does Lithuania really get from the EU?

cally, in 1938, Lithuania's GDP was 1.5 times higher than Finland's and 2.5 times higher than Latvia's! However, in 2024, 589,000 Lithuanians also lived below the poverty line. So, emigration remains an option for many of our employees.

Eastern propaganda claims Lithuania is dependent on the EU. Truly, we received around € 25 billion from EU funds and contributed € 5 billion. The EU budget is smaller than Belgium's or Austria's. EU support costs EU citizens as much as a morning cup of coffee. And while 'life starts after coffee,' let's not overstate EU aid – it makes up no more than 4% of Lithuania's budget.

A stable, sustainable, and promising market of 450 million wealthy consumers. Around 80% of tourists in Lithuania come from EU countries. Thanks to them, over 50,000 new jobs were created, 60% of which are well-paid and skilled. The EU offers all its citizens social guarantees, such as maintaining their pension rights or access to emergency health-care after moving. In addition to that, EU citizens get free consular help in crises.

Lithuania also received significant EU support in the IT sector, especially for broadband infrastructure. A million of rural residents got internet access, and Lithuania ranks 8th globally for internet accessibility.

>



The claim that joining the EU killed Lithuanian industry is mostly a myth. In 2024, industry remained our most important economic sector, which produced goods worth € 29.4 billion and showed a 4% growth over the year.

Energy, the engine of industry and beyond, has seen massive transformation since the closure of Ignalina Nuclear Power Plant. The three major obstacles for twelve candidates to join the EU – Ignalina, Kaliningrad transit, and Cyprus' integration are now merely a single line in text. I should note that Ignalina's reactors were included into the Guinness World Records for their 1600 MW capacity. They were unique both in size and complexity, and some nuclear experts urged to continue their use under increased safety measures. Balas R. Sehgal, nuclear expert and member of US and Swedish science academies, believed that abandoning nuclear energy would make Lithuania a hostage to Russia. Yet Europe feared the Soviet nuclear legacy. Since then,

the Baltics jumped into renewables. In 2018, they reached 60% share in energy production; by 2024 – 72%. Wind energy alone rose from 15% to 28% in the last three years. On 9 February 2025, Lithuania, Latvia, and Estonia disconnected from the IPS/UPS (integrated power system). Now, energy security depends on connections with the EU.

Trade contributed € 15.6 billion to GDP, including 4.7% growth in 2024. Other sectors – transport, construction, and services – contributed € 32 billion.

The transport sector is now facing a storm – actually, a hurricane – of challenges: climate change, inflation, energy transition, war in Ukraine, demographic pressure, immigration, etc. Transport has dramatically changed our continent, making it more connected and convenient. Transport, in both literal and metaphorical terms, brought Lithuania into the EU, NATO, WTO, OECD, and more. It connects people's hearts before it connects infrastructure, goods, services, and tourism.

In 2024, Lithuania's labour market reached a record-breaking number of 1.5 million employed. The number of unemployed fell from 200,000 to 112,000. There were 904,000 economically inactive people (children under 15 and seniors over 65). Unemployment in early 2025 rose by 0.3% to 7.1%. In 2024, the labour market also introduced 22,000 new jobs, making a total of almost 30,000 job vacancies with 20% in transport and logistics. But unemployment statistics can be misleading. The reality is that unemployment benefits do little to motivate people to find legal income sources. They don't even stop many from working in the shadow economy.

In 2024, there were 152,000 economic entities operating in Lithuania. Over the year, their number increased by 6%. Not a bad growth. One fifth of these entities were engaged in trade, 12% – in science and education, and one tenth in transport and logistics.

- *Now, protectionism and market isolation are gaining ground, signalling perhaps the dawn of a new chapter in international relations.*

The majority of companies (87%) employed fewer than 10 people. Only 1.4% of Lithuanian companies had more than 100 employees. In 2024, 1,089 companies in Lithuania went bankrupt, including 70 well-known cafes and restaurants. That's 5% more than in 2023. Lithuania's annual inflation in 2024 was 2.1%.

What are the forecasts for Lithuania's economy?

It's doubtful anyone can precisely answer this mobile question. One thing is clear – Lithuania's economy resists global trends.

What could drive Lithuania's economy forward? Energy, transport, real estate, trade, tourism? We shall see. Without a doubt, the frontrunners will be artificial intelligence, disruptive and other emerging technologies. What's also clear is that Lithuanians are capable of quickly discovering niches with higher added value.

Lithuania's economic maturity doesn't take convenient highways, but rather modest rural paths. When you take a moment to reflect on this, the fact that a series of economic mistakes made since the restoration of our independence have, paradoxically, led the country toward the results we can now be proud of today, is no surprise. A paradox, yet a pleasant one! One can't help but wonder of where we would be, if those mistakes had never been made.

U.S. tariffs – a symptom of decline, not a catalyst

This article was written before the 'Black Monday' of 7 April 2025, when the United States announced sweeping new tariffs on countries across the globe. Dubbed 'Tariff Liberation Day' by the President Donald Trump, the sudden spike in duties sent shockwaves through global markets, leaving businesses grappling with uncertainty, confusion, and instability.

The U.S. trade policy – if it can still be called that – is increasingly hard to define. With exemptions springing up erratically (electronics spared, socks taxed), analysts around the world are questioning whether Washington's approach resembles coherent economic strategy or rather a selective political tool, wielded to reward allies and punish rivals.

Economy, as often said, is about interests. And by flexing its economic muscle, the U.S. is, in effect, taxing the world. The artificially induced trade war has already rattled stock markets and disrupted investment flows and supply chains. The implications for the world, the European Union, and Lithuania are far-reaching.

From geopolitics to geoeconomics?

The erosion of free trade – a pillar of global economic growth for decades – is casting a long shadow. For years, democratic nations celebrated open markets, which helped lift millions

U.S. tariffs are not a solution – they are a symptom of broader decline. They won't prevent the rise of a multipolar world, nor can they be called reform. What we're witnessing is less a restructuring of the global order than an unravelling of decades of democratic economic cooperation ●

out of poverty. Now, protectionism and market isolation are gaining ground, signalling perhaps the dawn of a new chapter in international relations.

Two key factors are driving this American shift. First, the U.S. has long been buying more from other nations than it sells – a chronic trade deficit that has pushed national debt to levels exceeding even its formidable GDP. Second, America's share of global manufacturing has shrunk dramatically – from nearly half to just a quarter. In contrast, China's share of global GDP rose from a mere 5% in 1990 to 15% in 2024.

The mood in global trade is increasingly sombre. The title of uncontested leader now belongs not to the U.S., but to China, whose exports in 2022 surpassed \$ 3.6 trillion – twice the size of Russia's GDP over two years. The U.S. trade deficit with China alone stands at an astronomical \$ 1.5 trillion.

The World Trade Organization (WTO), once meant to serve as an arbiter of global trade disputes, is now all but paralyzed. U.S. tariffs are not a solution – they are a symptom of broader decline. They won't prevent the rise of a multipolar world, nor can they be called a reform. What we're witnessing is not a reform, but rather an unravelling of decades of democratic economic cooperation.

Collapse or a flood of opportunity?

As global norms fracture, what awaits Lithuania? A collapse or a flood of opportunity? Much will depend on both external shocks and internal resilience. The Lithuanian government will play a critical role. Its success will hinge on data-driven decisions, strategic planning, and the ability to act wisely and decisively.

Lithuania's economy, by nature, is niche and highly adaptive. For some sectors, shifting global dynamics may bring windfalls. For others – losses. But one thing is clear: Lithuania's economy is flexible, not fragile.

02-13/04/2025

AI illustrations created based on text. ●



5th INTERNATIONAL
**INTERIOR DESIGN,
CERAMIC, FURNITURE,
HOME TEXTILE, LIGHTING
AND DECORATION
EXPO**



98

International
Brands



7,400

Professional
Visitors



11

Countries

AUSTRALIA, CHINA, EGYPT,
FRANCE, INDIA, ITALY, MOROCCO,
NETHERLANDS, SRI LANKA,
TURKEY, UNITED STATES,



**08-10
July 2025**



**O.F.E.C.
Casablanca, MOROCCO**

ELANEXPO



+90 850 255 53 77



info@elanexpo.net
info@madesignmaroc.com



www.elanexpo.net
www.madesignmaroc.com



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)

Pavojingos idėjos prisikėlimas

Vis daugiau šalių atsiriboja nuo pasaulinės ekonomikos ir įveda muitus, kad apsaugotų savo vidaus rinkas. Nors Donaldas Trumpas ir vėl grasina Europos Sąjungai ir Kanadai, JAV nėra vienintelė šalis, žaidžianti šį protekcionistinį žaidimą. Jau keletą metų vyriausybės visame pasaulyje kasmet įveda tūkstančius prekybos kliūčių – dvigubai daugiau nei prieš dešimtmetį. Nors 2024 m. tendencija šiek tiek sulėtėjo, skaičiai vis dar kelia nerimą.

Protekcionizmo šmėkla grįžta

Protekcionizmo idėja, jau kartą pasauliui sukėlus milžiniškų ekonominių nuostolių, šiandien vėl grįžta į politines darbotvarkes tiek šalyse, kurios anksčiau pirmavo liberalios ekonomikos kūrime, tiek regionuose, kurie ilgai kovojo su izoliacija. Rinkos apsaugos nuo „svetimos“ konkurencijos idėja įgauna pagreitį ne tik JAV ar Kinijoje, bet ir Europoje, taip pat ir Lietuvoje. Tačiau, ar tikrai protekcionizmas yra išsigelbėjimas?

Naujausioje 2025 m. Varšuvos verslo instituto (WEI) ataskaitoje, pavadintoje „Pavojingos idėjos prisikėlimas“ (lenk. „Zmartwychwstanie groźnej idei“), dr. Przemysław Rapka išskiria protekcionizmą nuo klaidingų pažadų iki realių sąnaudų, tikėdamasis, kad ekonominis populizmas užleis vietą protui, kol pasaulis galutinai pamirš, kokia gerovė remiasi laisva prekyba.

Po globalizacijos metų protekcionizmo idėja vėl sulaukia pasekėjų visame pasaulyje – nuo JAV iki Lenkijos. Iki 2019 m. visame pasaulyje kasmet buvo taikoma nuo 100 iki 200 protekcionistinės politikos priemonių, tokių kaip tarifai, subsidijos ir produktų reglamentavimas, tačiau po 2019 m. šis skaičius siekė nuo 200 iki 600.

ES, nors ir deklaruojanti paramą laisvai prekybai, taip pat imasi veiksmų, kurie, pasak autoriaus, „aprengti moderniais pramonės politikos“ drabužiais, bet realybėje riboja konkurenciją ir inovacijas.

Protekcionistinės idėjos yra šiuolaikinė merkantilizmo versija, ekonominė politika, kuri teikia pirmenybę valstybės galiai, o ne ekonominiam vystymuisi. Toks požiūris buvo vyraujantis ikikapitalistiniiais laikais. Protekcionizmas vienija kraštutinius kairiuosius ir kraštutinius dešiniuosius. Tiek nacionalistiniai dešinieji, tiek antikapitalistiniai kairieji ragina apsaugoti rinką nuo importo.

Ekonominiai argumentai – mitai ir realybė

P. Rapka išskiria šešis pagrindinius protekcionizmo šalininkų argumentus: besikuriančių pramonės šakų apsauga, lygių konkurencinių sąlygų užtikrinimas, darbo vietų apsauga ir naujų kūrimas, prekybos balanso gerinimas, strateginių pramonės šakų plėtra ir skatinimas bei nacionalinio, strateginio saugumo užtikrinimas.

Tačiau 90 proc. ekonomistų bendruomenės yra įsitikinę protekcionizmo žala. Ekonomistai perspėja, kad rinkų uždarymas kenkia šalies ir jos prekybos partnerių klestėjimui. Kodėl? Nes uždariant rinkas sumažėja konkurencijos spaudimas, o tai lemia neefektyvumą ir stagnaciją; padidėjus importo kainoms kenčia vartotojai; įvedus importo barjerus, atskiros pramonės šakos gal laikinai ir išlošia, tačiau bendras darbo vietų skaičius dažniausiai krenta; sukelia atsakomuosius tarifus, užkuria tarptautinius konfliktus, prekybos karus, kaip nutiko tarp JAV ir Kinijos prekybos karo metu, bei ekonominius nuostolius.

Istoriniai ir šiuolaikiniai pavyzdžiai

1930 m. JAV priėmė „Smoot-Hawley Tariff Act“ įstatymą, kuris padidino muitus. Rezultatas? Tarptautinė prekyba sumažėjo 65 proc., o pasaulinė depresija ženkliai pablogėjo. Nors priemonės buvo pateiktos kaip darbo vietų gynimas, JAV per metus prarado 175 000 darbo vietų. Neseniai panašų kursą pasirinko ir D. Trumpas, taikydamas importo muitus net sąjungininkams.

Tai – savaime besitęsiantis naikinimo mechanizmas. Vienašališkas tarifų kėlimas sukelia partnerių atsakomuosius veiksmus, eskaluoja konfliktą. Pavyzdys yra JAV ir Kinijos muitų karas – abi pusės prarado milijardus dolerių. Tyrimai parodė, kad remiantis D. Trumpo 2018 m. Kinijos importui įvestais muitais amerikiečiai per metus prarado 8,2 mlrd. dolerių, o JAV eksportas sumažėjo 2,4 mlrd.

The Resurrection of a Dangerous Idea

Reali protekcionizmo kaina

Nors politikams patogiu deklaruoti „paramą vietiniam verslui“, realybėje protekcionizmas – idėja naiviesiems. Iš jo pelnosi lobistinės grupės visų vartotojų sąskaita. Padidėjusios kainos, sumažėjusi pasirinkimo įvairovė, mažesnis inovatyvumas – tai tik keli neigiamo poveikio pavyzdžiai.

Lyginamasis pranašumas yra viena iš svarbiausių ekonomikos sąvokų. Šalys praturtėja gamindamos tai, ką išmano santykinai geriausiai. Kai šalys blokuoja prekybą, atsisako specializacijos ir atsiriboja nuo pasaulinių tiekimo grandinių, jos praranda galimybę sparčiau augti. Bandytas remti jau sukurtas pramonės šakas kitur tiesiogiai prieštarauja lyginamojo pranašumo mechanizmui ir kelia didelę pinigų švaistymo riziką.

Reikia padaryti viską, kad nepasikartotų 1930 m. situacija, kai JAV drastiškai padidino tarifus, kad išgelbėtų ekonomiką. Kitos šalys atsakė tuo pačiu, o pasaulinė prekyba žlugo 65 proc. Tokiomis susilpnėjusių prekybinių santykių sąlygomis didėjo prekybos konflikto tikimybė.

Ko reikia Lietuvai

Lietuvoje protekcionistinės idėjos taip pat populiarėja. Ir tai kelia pagrįstą susirūpinimą. Kaip rodo ekonominiai tyrimai ir istorijos pamokos, laisva prekyba užtikrina augimą, konkurenciją ir inovacijas. Lietuva, kaip maža atvira ekonomika, ypač priklauso nuo prieigos prie pasaulinių rinkų. Uždarymas nuo pasaulio reikštų ne konkurencingumo didinimą, o grįžimą į stagnaciją. Tad vietoj protekcionizmo Lietuvai reikia nuoseklios eksporto skatinimo politikos; investicijų į konkurencingumą ir švietimą; vidinių barjerų (ypač ES lygmeniu) šalinimo; lankstumo ir prisitaikymo, o ne izoliacijos.

Parengta pagal Varšuvos verslo instituto (WEI) raportą „Pavojingos idėjos prisikėlimas. protekcionizmo argumentai kertasi su ekonomikos žiniomis“

More and more countries are distancing themselves from the global economy and imposing tariffs to protect their domestic markets. While Donald Trump once again threatens the European Union and Canada, the United States is not the only country playing this protectionist game. For several years now, governments worldwide have been introducing thousands of trade barriers annually – twice as many as a decade ago. Although the trend slowed down in 2024, the numbers remain alarming.

The ghost of protectionism returns

The idea of protectionism, which once caused enormous economic losses globally, is now returning to political agendas in both countries that previously led the way in building liberal economies and in regions long struggling with isolation. The notion of shielding markets from 'foreign' competition is gaining momentum not only in the U.S. or China but also in Europe – including Lithuania. But is protectionism truly a salvation?

In the latest 2025 report by the Warsaw Enterprise Institute (WEI), titled 'The Resurrection of a Dangerous Idea' ('Zmartwychwstanie groźnej idei' in Polish), written by Dr. Przemysław Rapka, protectionism is dissected from misleading promises to real costs, with the hope that economic populism will give way to reason before the world forgets that prosperity is built on free trade.

After years of globalization, the idea of protectionism is once again attracting followers worldwide – from the U.S. to Poland. Until 2019, between 100 and 200 protectionist policy measures – such as tariffs, subsidies, and product regulations – were applied globally each year. Since 2019, this number has ranged from 200 to 600.

The EU, despite declaring its support for free trade, is also taking steps that, according to the author, are 'dressed in modern industrial policy', but in reality hinder competition and innovation.



Protectionist ideas are a modern version of mercantilism – an economic policy that prioritizes state power over economic development. Such an approach dominated pre-capitalist times. Protectionism unites both the far left and the far right: nationalist right-wing and anti-capitalist left-wing voices alike call for shielding markets from imports.

Economic arguments – myths and reality

Dr. Rapka outlines six key arguments used by protectionism supporters: protection of emerging industries; ensuring fair competition; protecting and creating jobs; Improving trade balance; developing and promoting strategic industries; safeguarding national strategic security.

However, 90% of the economics community believes protectionism is harmful. Economists warn that closing markets harms the prosperity of both a country and its trading partners.

Why? Because: reduced competition leads to inefficiency and stagnation; higher import prices hurt consumers; while certain industries may temporarily benefit from import barriers, overall job numbers often fall; it triggers retaliatory tariffs, international conflicts, and trade wars – such as the U.S.-China trade war – and causes economic losses.

Historical and modern examples

In 1930, the U.S. passed the Smoot-Hawley Tariff Act, increasing tariffs. The result? International trade dropped by 65%, and the global depression worsened significantly. Although the measures were presented as a way to protect jobs, the U.S. lost 175,000 jobs in just one year.

Recently, Donald Trump followed a similar path by imposing tariffs even on allies. This is a self-perpetuating destruction mechanism. Unilateral tariff increases provoke retaliatory actions from partners, escalating conflict. The U.S.-China trade war is a clear example – both sides lost billions of dollars. Studies show that tariffs imposed by Trump on Chinese imports in 2018 cost Americans \$ 8.2 billion annually, while U.S. exports dropped by \$ 2.4 billion.

The real cost of protectionism

Although declaring 'support for local business' is politically convenient, in reality, protectionism is an idea for the naïve. It benefits lobbying groups at the expense of all consumers. Higher prices, reduced variety, and less innovation are just a few examples of the negative consequences.

Comparative advantage is one of the most important concepts in economics. Countries grow richer by producing what they do relatively best. When countries block trade, abandon specialization, and detach from global supply chains, they lose opportunities for faster growth. Trying to support already-established industries elsewhere contradicts the mechanism of comparative advantage and carries a high risk of wasting money.

We must do everything to avoid the 1930 scenario, when the U.S. drastically raised tariffs to save its economy. Other countries responded in kind, and global trade collapsed by 65%. Weakened trade relations make way for growing conflict.

What Lithuania needs

Protectionist ideas are also gaining popularity in Lithuania – a development that rightly raises concern. As economic research and historical lessons show, free trade fosters growth, competition, and innovation. Lithuania, as a small open economy, is particularly dependent on access to global markets. Isolating itself from the world would not increase competitiveness, but rather lead back to stagnation. Instead of protectionism, Lithuania needs: a consistent export-promotion policy; investments in competitiveness and education; the removal of internal barriers (especially at the EU level); flexibility and adaptability, not isolation.

Prepared based on the Warsaw Enterprise Institute (WEI) report 'The Resurrection of a Dangerous Idea. Arguments for Protectionism Clash with Economic Knowledge'

10 April 2025



Books Notebooks Maps Booklets Brochures

Catalogues Business cards Folders

Envelopes Menu Paper blocks Price tags Coasters

Certificates Invitations Postcards Boxes

Paper bags Labels Calendars

Ambicingas Klaipėdos uosto tikslas – ŽALIOJI TRANSFORMACIJA

Klaipėdos uostas tarptautinei bendruomenei yra žinomas dėl savo strateginės svarbos Baltijos jūroje. Prieš kelerius metus patvirtinęs žaliojo uosto koncepciją, jis kėlė ambicingą tikslą tapti vienu pažangiausių ir tvariausių Europos uostų. Šiandien Klaipėdos uostas laikomas žaliosios transformacijos lyderiu Baltijos jūros regione. Apie tai, kaip sekasi įgyvendinti išsikeltus ambicingus tikslus, kalbamės su Klaipėdos uosto generaliniu direktoriumi Algiu LATAKU.

Kaip Klaipėdos uostas planuoja prisidėti prie tvarios laivybos ateities ir kokia yra Jūsų vizija Klaipėdos uosto vaidmeniui žaliosios transformacijos kontekste?



Klaipėdos uostas, turėdamas galimybę perkrauti 70 mln. tonų visų rūšių krovinių, labai tankiai nusėtas įvairiausiais terminalais, sandėliavimo aikštelėmis, vidaus geležinkelio atšakomis, privažiavimo keliais ir 12 km ilgio laivybos kanalu, turėdamas laivų statybos ir remonto verslą, karinį laivyną ir dar nesuskaičiuojamą daugybę pramoninių ir verslą palaikančių laivų, priimdamas kasmet apie 6 000 didelių komercinių laivų ir dar beveik 60 kruizinių, turi tikrai nemenką aplinkosauginį iššūkį, nes iš vienos pusės jis ribojasi su miesto gyvenamaisiais namais, iš kitos – su Kuršių nerijos nacionaliniu parku, iš trečios – su saugoma „Natura 2000“ teritorija. Todėl viena iš labai svarbių uosto strateginių kryptų yra tvaraus verslo vystymas.

2020 m. buvo priimtas sprendimas parengti Žaliojo uosto koncepciją, kuri leistų įgyvendinti keletą tikslų: profesionaliai įvertinti veiklos poveikį aplinkai, nustatyti gerinimo prioritetus. Kad procesas būtų tęstinis, išsikėlėme tikslą parengti ir gauti Europos jūrų uostų organizacijos išduodamą specialų uosto aplinkos priežiūros sertifikatą PERS. Tai yra aplinkosauginė sistema, pasiekama per tris etapus: nustatomas veiklos rezultatas, įvertinama aplinkos būklė, sudaromas valdymo planas. Beje, Baltijos jūros regione yra tik du uostai, kurie tokį sertifikatą turi. Tai Helsinkis ir Klaipėda. Nėra paprasta pasiekti 34 reikalaujamus rodiklius, apimančius CO₂ išmetimus, energijos panaudojimą, incidentų kontrolę, gyventojų skundus ir daug kitų. Siekiui reikėjo įdėti pastangų, mobilizuoti uosto įmones, įtikinti reikalingumu, gaunamomis naudomis. O jų nemažai: gerinama aplinkos būklė, didinamas uosto komercinis patrauklumas, formuojamas pozityvus įvaizdis bendruomenėse, gerinamas santykis su kaimyninėmis gyventojų bendruomenėmis, tenkinami Lietuvos ir Europos Sąjungos teisiniai reikalavimai. Sertifikato esmė – fiksuoti ir nuolat gerinti rodiklius.

Tačiau norint, kad poveikis aplinkai nuolat mažėtų, būtina ne tik sutvarkyti vadybą, bet ir įgyvendinti įvairius projektus. Klaipėdos uostas pasirinko keletą ambicingų projektų: pastatyti žaliajo vandenilio gamybos ir jo išpilstymo stotį, pastatyti vandeniliu ir elektra varomus laivus, aktyviai siekti tapti žaliųjų koridorių uostu. O tam būtina turėti energijos įvairovę. Uosto krovos įmonės persiorientuoja į žaliąją energiją naudojančią krovos techniką.

Žalumo lygis priklauso ir nuo infrastruktūros būklės ir jos parametrų. Todėl toliau gilinamas laivybos kanalas, tvarkomas užterštas gruntas, rekonstruojami bangolaužiai. Klaipėdos uoste vystoma bazė jūrinio vėjo parkų statybai, rengiamas žalios elektros tiekimo į laivus elektros tinklas su specialia įranga.

Žaliajo vandenilio panaudojimas pramonėje ir laivybos sektoriuje pastaruosius kelerius metus yra aktuali ir diskutuojama tema. Kaip Klaipėdos uostas mato vandenilio potencialą savo veikloje ir kokių konkrečių žingsnių imasi siekdamas užtikrinti, kad vandenilio tiekimo infrastruktūra būtų sukurta ir efektyviai naudojama uoste?

Dėl vandenilio, kaip alternatyvių degalų rūšies, yra įvairių nuomonių ir požiūrių. Mūsų manymu, siekiant sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimus, vandenilis yra viena iš išeikių. Be to, gan sparčiai vystant žaliosios elektros energijos gamybą, vandenilis tampa labai patrauklus esant poreikiui.

2020 m. buvo priimtas sprendimas parengti Žaliajo uosto koncepciją, kuri leistų įgyvendinti keletą tikslų: profesionaliai įvertinti veiklos poveikį aplinkai, nustatyti gerinimo prioritetus. Kad procesas būtų tęstinis, išsikėlėme tikslą parengti ir gauti Europos jūrų uostų organizacijos išduodamą specialų uosto aplinkos priežiūros sertifikatą PERS.

Vandenilio gamyba ir jo naudojimas yra numatytas Europos Sąjungos reglamentuose ir Lietuvos vandenilio vystymo gairėse. Europos Sąjunga turi tikslą 2030 m. vandenilio gamybą išvystyti iki 40 GW galios ir pagaminti 10 mln. tonų šios molekulės kasmet.

Žinoma, Lietuvos siekiai kuklesni, bet atkreipiant dėmesį į siekio periodą – ambicingi. Lietuva numato iki 2030 m. išvystyti žaliajo vandenilio gamybą iki 1,3 GW ir gaminti 129 tūkst. tonų transportui ir pramonei.

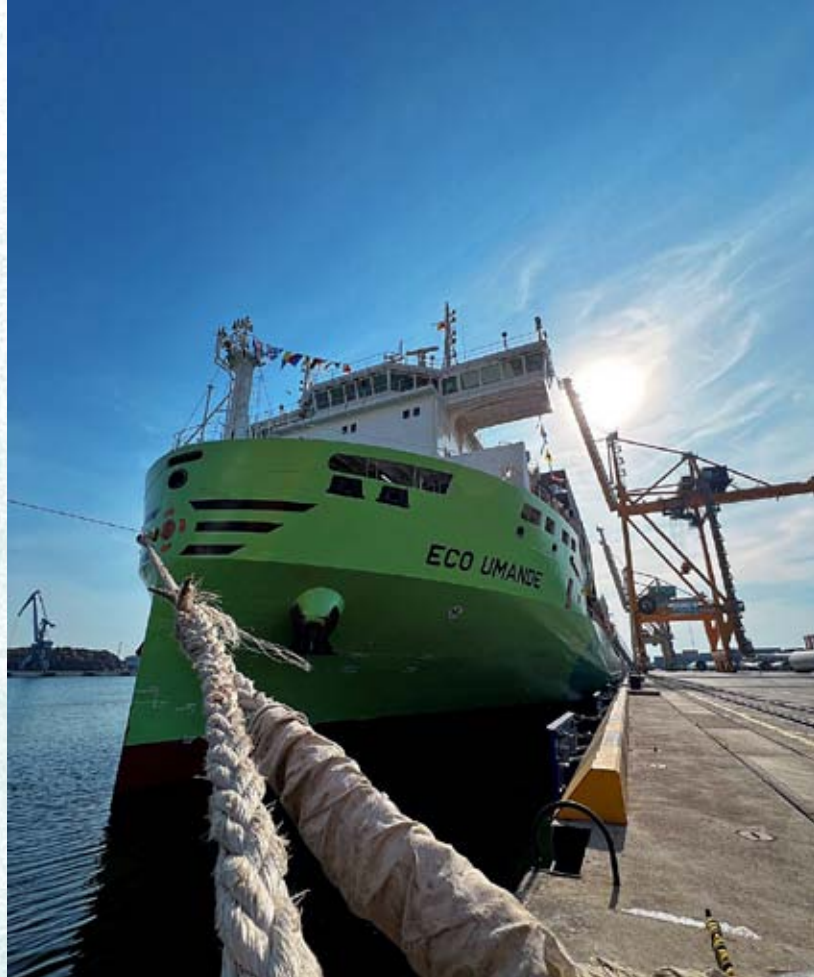
Klaipėdos uostas yra pirmasis, kuris įrenginėja žaliajo vandenilio gamybos stotį ne tik Lietuvoje, bet ir Baltijos šalyse. Būti pionieriais gana sudėtingas uždavinys, nes nėra reglamenta- ➤



Uosto direkcija stato atliekų surinkimo laivą, kuris bus varomas vandeniliu ir elektra. Jo korpusas pagamintas „Vakarų Baltijos laivų statykloje“ Klaipėdoje.

- **2026 m. Uosto direkcija pradeda gaminti vandenilį, ir jau dabar pasirašyti memorandumai dėl jo panaudojimo. Taip pat stato atliekų surinkimo laivą su hibridine pavarą, varomą vandeniliu ir elektra. Jo korpusas buvo pagamintas „Vakarų Baltijos laivų statykloje“ Klaipėdoje.**

Į Klaipėdos uostą atplaukia ir metanoliu varomi laivai.



vimo ir visų kitų norminių dokumentų šio produkto gamybai šalyje. Be to, manau, dėl nežinojimo ir prasimanytų baimių nepalanki vietos politikų ir gyventojų nuomonė. Tačiau daug kliūčių įveikta, projektas yra procese ir, kaip numatyta, 2026 m. Klaipėdos uoste bus įrengta vandenilio gamybos stotis. Tai 1,25 MW našumo elektrolizės įrenginys su vandens paruošimo, saugojimo, išpilstymo įranga. Stotyje per metus bus pagaminama 127 tonos vandenilio. Produktui panaudoti bus įrengtos trys kolonėlės: laivams, lengviesiems automobiliams ir sunkvežimiams bei autobusams. Pirmaisiais metais numatoma pagaminti ir išpilstyti 47 tonas produkto. Mūsų manymu, iš pažengusių vandenilio gamyboje šalių patirties, esant produktui, pradeda augti ir vartojimas.

Uosto tarša aplinkai gerokai sumažėtų elektrą laivams tiesiogiai tiekiant nuo kranto. Kaip Klaipėdos uostas įgyvendina šią technologiją? Ar yra planų plėsti elektros tiekimo sistemas kitose uosto zonose ir kokią įtaką šis sprendimas turėtų tarptautinės laivybos intensyvumui Klaipėdos uoste?

Elektros tiekimą laivams nuo kranto, kai jie stovi uoste, apsprendžia du dalykai: žaliosios koncepcijos ir krypties siekis bei ES direktyvų reikalavimai.

Laivai, nors ir stovi prie kranto, savo reikmėms elektrą pasigamina naudodami vidaus degimo variklius ir generatorius, taip išmesdami CO₂ į orą. Klaipėdos uoste per metus tokiu būdu yra išmetama 88 000 tonų CO₂.

Išmetimams sumažinti geriausia alternatyva yra išjungti laivų jėgaines ir laivo elektros tinklą sujungti su krantu. Tai privaloma tvarka numato ir ES direktyvos, pvz., AFIR ir „ReFuel Matitime“. Trumpai sakant, 2030 m. ES uostai privalės turėti įrengtą infrastruktūrą elektrai tiekti. Laivai, kurie privalės jungtis, yra konteinervežiai, ro-ro keltai ir kruiziniai laivai. Tai dar priklauso nuo jų įplaukimo kiekio ir dydžio. Bet Klaipėdos uostas į tas ribas patenka, todėl infrastruktūra privalės būti įrengta.

Procesai užtrunka, todėl elektros tiekimo į laivus nuo kranto projekto įgyvendinimą Klaipėdos uoste pradėjome jau dabar. Projektas yra suskirstytas į dvi dalis. Pirmuoju etapu iki 2026 m. bus įrengtos 4 stotelės ro-ro keltams ir viena stotelė pagalbiniam laivynui naujai statomoje Uosto direkcijos laivyno bazėje.

Antrasis etapas planuojamas baigti 2028 m. įrengiant dar keturias stoteles naujai statomoje kruizinių laivų krantinėje ir konteinerių terminaluose. Projektus sėkmingai įgyvendinus, dvejais metais aplenksime ES reikalavimus ir greičiau sumažinsime uostuose išmetamo CO₂ kiekį.

Klaipėda, kaip svarbus Baltijos jūros uostas, gali atlikti reikšmingą vaidmenį regioniniuose ir tarptautiniuose projektuose. Kaip Klaipėdos uostas dirba su pramonės partneriais, įskaitant laivų savininkus, laivų statytojus, kad užtikrintų sėkmingą pereinamąjį laikotarpį į švaresnę laivybą?



Įmonės Klaipėdos uoste šiandien savo reikmėms naudoja apie 46 proc. elektros iš atsinaujinančių šaltinių, t. y. vėjo ir saulės. Tai nuteikia pozityviai ir išlieka siekis šį procentą didinti. Tai atitinka Klaipėdos uosto žaliąją kryptį. Uosto direkcija su partneriais įgyvendina ir kitas iniciatyvas. Pvz., su laivybos linijomis mažinant rinkliavų dydį laivams, kurie turi galimybę perdirbti atliekas. Vyksta konstruktyvus darbas su laivybos linijomis, šiuo metu konkrečiai su valdančiomis keltų veiklą Klaipėdos uoste dėl elektros tiekimo nuo kranto. 2026 m. Uosto direkcija pradeda gaminti vandenilį, ir jau dabar pasirašyti memorandumai dėl jo panaudojimo kaip degalų lokomotyvams, stumdantiems vagonus uosto teritorijoje.

Uosto direkcija stato atliekų surinkimo laivą, kuris bus su hibridine pavarą, varomas vandeniliu ir elektra, ir kurio korpusas buvo pagamintas „Vakarų Baltijos laivų statykloje“ Klaipėdoje. Taip pat Uosto direkcija yra užsakiusi hibridinius locmanų katerius. Su partneriais vyksta konsultacijos ir ieškoma vis naujų projektų, užtikrinančių glaudų bendradarbiavimą.

Žalioji transformacija reikalauja didelių investicijų. Ar yra specifinių finansinių instrumentų ar subsidijų, kurias uostas pasitelkia šiems projektams įgyvendinti?

Be abejo, žalumas kainuoja, ir nemažai. Bet gamtos netausojoimas ilguoju periodu atneš katastrofinių padarinių, todėl šiandieninius finansinius iššūkius reikia priimti. Situaciją šiek tiek amortizuoja Europos Sąjungos įvairių fondų parama.

Pvz., žaliojo vandenilio gamybos projektui pagal ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo arba RRF planą „Naujosios kartos Lietuva“ iš priemonės „NextGenerationEU“ yra gautas 6,29 mln. Eur finansavimas, o bendra projekto vertė – apie 12 mln. Eur. Elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūros įrengimui pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonės (CEF) Transporto programą yra gauta 8,6 mln. Eur parama.

Finansavimas skiriamas ir kitiems projektams, pvz., bendrai uosto infrastruktūrai, studijoms, tyrimams ir pan. Siekdami pritraukti ES lėšų, dirbame su kitais ES uostais ir partneriais iš verslo, mokslo įstaigų.

Kaip matote Klaipėdos uosto vaidmenį tarptautinio laivybos sektoriaus žaliosios transformacijos procese per artimiausius 5–10 metų?

Manau, kad Klaipėdos uostas savo projektais įrodo siekį būti patrauklus uostas per žalumo prizmę. Šiandien tai turi reputacinę ir komercinę reikšmę. Mūsų tikslas – uoste turėti galimybę užpildyti laivus visais pageidaujamais žaliaisiais degalais: vandeniliu, metanoliu, amoniaku, elektra, na ir dujomis, kurios nėra žalieji degalai, bet daug geriau negu iškastinis kuras. Tokiu būdu dalyvaujant energijos transformacijos procese uostui atsiranda galimybė būti įtrauktam į žaliuosius koridorius.

Dėkojame už pokalbį.

Klaipėdos uosto direkcijos nuotraukos.

The Port of Klaipėda Sets an Ambitious Course Towards the **GREEN TRANSFORMATION**

The Port of Klaipėda is internationally recognized for its strategic position in the Baltic Sea. A few years ago, after approving the green port concept, an ambitious goal to become one of the most advanced and sustainable ports in Europe has been set. Today, the Port of Klaipėda can be confidently referred to as a leader in green transformation in the Baltic Sea region. We discussed the progress of these ambitious goals with Algis LATAKAS, Director General of the Port of Klaipėda.



How does the Port of Klaipėda plan to contribute to the future of sustainable shipping, and what is your vision for its role in the green transformation?

The Port of Klaipėda, with the capacity to handle 70 million tons of various types of cargo, is densely packed with terminals, storage areas, internal railway branches, access roads, and a 12-kilometer-long shipping channel. It accommodates shipbuilding and repair businesses, a naval fleet, and countless recreational and business vessels. The port receives about 6,000 large commercial ships and nearly 60 cruise ships annually. Given its proximity to residential areas, the Curonian Spit National Park, and the Natura 2000 protected area, the port faces significant environmental challenges. Therefore, one of its key strategic directions is the development of sustainable business practices.

In 2020, the decision was made to develop a Green Port Concept, aiming to professionally assess the environmental impact and set improvement priorities. To ensure continuous progress, we set a goal to obtain the PERS (Port Environmental Review System) certification, issued by the European Sea Ports Organization. This environmental system involves three stages: performance assessment, environmental condition evaluation, and management planning. Currently, there are only two ports in the Baltic Sea region holding this certification – Helsinki and Klaipėda. Achieving the 34 required indicators, covering CO₂ emissions, energy usage, incident control, public complaints, and more, was no easy task. Efforts were needed to mobilize port companies, convince them of the benefits, and implement improvements. These benefits include enhanced environmental conditions, increased commercial attractiveness, a positive image in the communities, better relations with neighbouring residents, and compliance with Lithuanian and EU regulations. The essence of the certification is to measure and improve these indicators on a continuous basis.

However, reducing the environmental impact requires not only improved management, but also various projects. The Port of Klaipėda has launched several ambitious initiatives, including building a green hydrogen production and distribution station, developing hydrogen and electricity-powered vessels, and striving to become a green corridor port. To achieve this, using diverse energy resources is necessary. Cargo handling companies at the port are switching to green energy-powered loading equipment.

The level of sustainability also depends on infrastructure quality and parameters. Therefore, the port continues to deepen its shipping channel, clean contaminated soil, and reconstruct breakwaters. We are also developing the base for a marine wind farm construction base, and planning a network and special equipment for green power supply for ships.

The use of green hydrogen in industry and shipping has been a highly debated topic in recent years. How does the Port of Klaipėda view hydrogen's potential, and what specific steps are being taken to ensure the development of an efficient hydrogen supply infrastructure?

The opinions and perspectives on hydrogen as an alternative fuel are various. We believe that hydrogen is one of the solutions in reducing greenhouse gas emissions. Additionally, with the rapid expansion of green electricity production, hydrogen becomes a highly attractive option when demand arises.

In 2020, the decision was made to develop a Green Port Concept, aiming to professionally assess the environmental impact and set improvement priorities. To ensure continuous progress, we set a goal to obtain the PERS (Port Environmental Review System) certification, issued by the European Sea Ports Organization.

Hydrogen production and use are outlined in EU regulations and Lithuania's hydrogen development guidelines. The EU aims to develop 40 GW of hydrogen production capacity and produce 10 million tons of hydrogen annually by 2030. Lithuania's goals are more modest, but still ambitious within this timeframe, aiming to develop 1.3 GW of green hydrogen production and generate 129,000 tons of hydrogen for transport and industry by 2030.

The Port of Klaipėda is the first in Lithuania and the Baltic region to establish a green hydrogen production station. Being a pioneer is a complex challenge, as there are no established national regulations or normative documents for this product's production. Additionally, due to a lack of knowledge and unfounded fears, local political and public >



The port of Klaipėda is building a hybrid waste collection vessel, powered by hydrogen and electricity, constructed at the Baltic Shipyard in Klaipėda.



opinions have not always been favourable. Nevertheless, many obstacles have been overcome, and the project is in progress. By 2026, Klaipėda will have a hydrogen production station with a 1.25 MW electrolysis unit, water preparation, storage, and distribution facilities. The station will produce 127 tons of hydrogen annually, with three refueling stations: for ships, passenger cars, and heavy-duty vehicles, such as buses and trucks. In the first year, 47 tons of hydrogen are expected to be produced and distributed. Based on the experience in other countries, once hydrogen becomes available, consumption begins to grow.

Shore-side electricity supply to ships could significantly reduce port pollution. How is the Port of Klaipėda implementing this technology? Are there any plans to develop power supply systems in other areas of the port and what impact will it have on international shipping intensity?

Shore-side electricity supply to ships is driven by two factors: green transformation goals and EU regulatory requirements.

Even while docked, ships generate electricity using internal combustion engines, releasing CO₂ emissions into the air. This results in 88,000 tons of CO₂ emissions at the Port of Klaipėda on an annual basis.

To reduce emissions, the best alternative is to shut down ship engines and connect vessels to the onshore electricity grid. This is also required by EU directives such as AFIR and ReFuel Maritime, which state that by 2030, EU ports must have shore power infrastructure for container ships, Ro-Ro ferries, and cruise ships. Klaipėda falls within these requirements and must develop the necessary infrastructure.

The port has already begun implementing this project, divided into two phases. The phase 1 (to be completed by 2026) involves installing four shore power stations for Ro-Ro ferries and one station for auxiliary fleet vessels. Four additional shore power stations for the new cruise terminal and container terminals to be added 2028 will complete the phase 2. Once completed, the project will exceed EU requirements by two years, significantly reducing CO₂ emissions.

● *By 2026, the port will begin hydrogen production, with agreements already in place for its use in locomotives that move wagons in the port. Additionally, the port is building a hybrid waste collection vessel, powered by hydrogen and electricity, constructed at the Baltic Shipyard in Klaipėda.*



Methanol-powered ships visit the port of Klaipėda too.

As an important port in the Baltic Sea, Klaipėda could take a significant role in regional and international projects. What is the relationship of the Port of Klaipėda with the industry partners, including shipowners and shipbuilders to ensure a successful transition into the greener shipping?

Today, 46% of the electricity used by companies in the Port of Klaipėda comes from renewable sources. The goal is to increase this share, aligning with the port's green strategy. The port authority collaborates with shipping lines, offering fee reductions for ships with waste-processing capabilities, and developing shore power solutions with ferry operators.

By 2026, the port will begin hydrogen production, with agreements already in place for its use in locomotives that move wagons in the port. Additionally, the port is building a hybrid waste collection vessel, powered by hydrogen and electricity, constructed at the Baltic Shipyard in Klaipėda. The hybrid fleet will also include recently commissioned hybrid pilot boats.

Green transformation requires substantial investments. What financial instruments or subsidies does the port utilize?

Green initiatives are expensive, but essential to prevent long-term environmental disasters. EU funding helps offset some costs, for example, the green hydrogen production project received € 6.29 million from the NextGenerationEU fund, while the total cost of the project is € 12 million. The shore power infrastructure project received € 8.6 million from the EU CEF Transport program.

What is the role of the Port of Klaipėda in the green transformation of the shipping sector over the next 5-10 years?

Klaipėda aims to be an attractive green port, which works both commercially and for our reputation. The goal is to supply ships with all green fuels – hydrogen, methanol, ammonia, electricity, and, of course, gas, which could be regarded as a transition fuel. This positions the port within green corridors and strengthens its role in global energy transformation.

Thank you for the interview.
Photos from Klaipėda State Seaport Authority.

BALTIC PORTS CONFERENCE

Baltic Ports Organization
and Port of Gdańsk invite you
to take part in the
Baltic Ports Conference 2025
at BALTEXPO, Gdańsk, Poland,
6-8 October 2025



#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

Mantas Mikuckas: Daugiau pinigų gynybai? Valstybė šiandien degina milijardus

Rūta PUKENĖ

„Unicorns Lithuania“ ekosistemų augimo
ir ryšių su bendruomene vadovė

Lietuvos gynybai reikia bent 600 mln. eurų – turime kuo skubiau auginti ir stiprinti savo ekonomiką, o ne stabdyti šalies progresą, sako verslininkas ir investuotojas, „Vinted“ kūrėjas ir asociacijos „Unicorns Lithuania“ valdybos narys Mantas MIKUCKAS. Anot jo, valdantieji, prašantys papildomai prisidėti mokesčių mokėtojų – tarp jų ir verslo, visų pirma, turi patys įrodyti, kad mažina išlaidas ir efektyvina veiklą.



„Gynybai lėšų skirti privalome ir jų turi būti tiek, kiek reikia, tačiau valdantieji turi patys atnešti savo indėlį ant stalo. Pirma, kai nori keisti mokestinį režimą, tam profesionaliai pasiruošti – atlikti kaštų ir naudų analizę, pakviesti visuomenę dialogui ir argumentus išgirsti. Antra, patys mažinti išlaidas ir didinti efektyvumą, o ne pūsti biurokratinės išlaidas mokesčių mokėtojų sąskaita – tai regreso, ne progreso valstybių kelias“, – sako M. Mikuckas.

Lietuvos ekonomika šiandien yra augimo kelyje ir į priekį šalį traukia startuoliai ir iš jų išaugusios technologijų įmonės. Informacinių technologijų ir ryšių sektorius 2024 m. 1-ajame pusmetyje lėmė ketvirtadalį ekonomikos augimo – per metus jo sukuriamą vertę didėjo dešimtadaliu, pranešė Lietuvos bankas. Startuoliuose šiandien dirba per 18 tūkst. talentų, pernai jie sumokėjo beveik 0,5 mlrd. mokesčių – 477 mln. eurų. Per 5 metus startuolių sumokami GPM ir pelno mo-

kesčiai paaugo daugiau nei 5 kartus. Vidutinis atlyginimas per tą patį laikotarpį augo 1,7 karto – iki 4200 eurų, ekosistemos vertė – 7 kartus, iki 16 mlrd. eurų.

„Lietuva sukūrė ekonominį stebuklą, kuriuo galime pagrįstai džiaugtis – naujos kartos verslas pritraukia pinigus iš užsienio ir juos leidžia Lietuvoje: kuria ir vysto idėjas, stato arba nuomoja biurus, įdarbina darbuotojus, moka jiems didelius darbo užmokesčius ir pildo šalies biudžetą. Lietuva šioje situacijoje negali leisti sau eksperimentuoti su papildomu apmokestinimu aukštą pridėtinę vertę kuriančiam verslui, kai pati degina milijardus“, – sako M. Mikuckas.

Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos (EBPO) duomenis, Lietuvoje dirba 24,8 proc. viešojo sektoriaus darbuotojų, kai vidurkis EPBO šalyse – 19,5 proc. Mažai to, Lietuva pagal darbo jėgos bendrą apmokestinimą tarp EBPO yra antra po Belgijos – 2024 m. Lietuvoje darbuotojų pajamų mokesčio ir socialinio draudimo įmokų dalis bruto atlyginime sudarė 37,8 proc., „Eurostat“ duomenimis, Lietuvos žmonių „į rankas“ gaunama alga siekia 62 proc. atlyginimo „ant popieriaus“, kai, pavyzdžiui, Šveicarijoje santykis yra 81,4 proc.

Dar vasarį susitikę su verslo atstovais prezidentūros atstovai sakė, kad kitų būdų padidinti biudžeto pajamas nei per BVP didesnį augimą nėra. Pasak vyr. prezidento patarėjo Vaido Augustinavičiaus, pritaikius „masvyvias ekonomikos skatinimą didinančias priemones“, 30–40 proc. iš gynybai reikalingų papildomų 12 mlrd. eurų būtų galima surinkti savarankiškai, dar apie 30–40 proc. galėtų būti skolinamasi, o likusią dalį padengtų šešėlio mažinimo priemonės bei siūloma didesnė Lietuvos banko (LB) pelno įmoka. Tuomet jis sakė, kad „pajudėję ledai“ dėl didesnio Europos investicijų banko finansavimo karinės paskirties projektams. Savo ruožtu pats

Gitanas Nausėda sausį interviu BNS pareiškė, kad vienas šaltinių galėtų būti ir Lietuvos valiutos atsargų investicijų grąža per didesnę LB pelno įmoką. Pasak prezidento, ekonomikos augimą būtų galima skatinti per nacionalinį plėtros banką ILTE investicijoms panaudojant gyventojų bankuose laikomus indėlius, raginant pensijų fondus investuoti Lietuvoje, taip pat mažinant pridėtinės vertės mokesčio (PVM) atotrūkį.

Ekonomikos ir inovacijų ministras Lukas Savickas vasarį taip pat nurodė, kad tik jų ministerijos parengtas Vyriausybės programos įgyvendinimo priemonių planas iki 2030 m. galėtų padėti sugeneruoti bent 10 mlrd. eurų investicijų į šalies aukštos pridėtinės vertės strateginius sektorius. Kodėl ekonomikos augimą pakeitė planas jį stabdyti?

„Kai Prancūzijos Vyriausybė 2014 m. padidino pajamų, pelno ir pridėtinės vertės mokesčius, prognozavo papildomai 30 mlrd. eurų pajamų – realiai fiksuotas 14 mlrd. eurų deficitas. Kitas atvejis – Estija. Plėsdama viešojo sektoriaus finansavimą, Estija padidino pridėtinės vertės, pelno ir pajamų mokesčius, rezultatai – recesija ir mažėjantis BVP“, – įspėja M. Mikuckas.

Anot jo, 2030-iaisiais Lietuvai realu pasiekti 100 mlrd. eurų BVP, tačiau tam būtina gerinti pramonės įmonių prieigą prie kapitalo, skolinimosi sąlygas. Pernai Lietuvos BVP augo 2,6 proc., jo vertė siekė 77,8 mlrd. eurų.

Kitas mąstymo kelias – 2021 m. įgyvendinta Didžiosios Britanijos efektyvumo reforma. Efektyvių priemonių prieš sukčiavimą užkardymas pirmaisiais metais sutaupė 1,3 mlrd. eurų, valstybės skolos valdymas – 441 mln. eurų, priemonės efektyvinti valstybės grantų suteikimą – 34 mln. eurų, viešojo sektoriaus skaitmenizacija – 142 mln. eurų ir viešųjų pirkimų tobulinimas – 1,3 mlrd. eurų. Iš viso per pirmus metus sutaupyta apie 3,4 mlrd. eurų.

Latvijos verslas šiandien jau eina teisingu keliu – verslininkus vienijančios organizacijos, Latvijos darbdavių konfederacija ir Latvijos prekybos ir pramonės rūmai paragino politines partijas pasirašyti memorandumą, kuriame numatoma 2026 m. sumažinti valstybės valdymo išlaidas 5 proc., arba 850 mln. eurų, palyginti su 2025 m. išlaidomis. Ką darys Lietuva?

„Kalbant apie papildomų lėšų gynybai šaltinius, pagaliau metas aiškiai pasakyti: be ryžtingų veiksmų ekonomikos auginimo ir stiprinimo srityje – niekur nenueisime. Politiniai sprendimai, kurie ignoruoja elementarią logiką, yra ne tik neatsakingi – jie pavojingi. Siūlomi pokyčiai yra ne kas kita, kaip desperatiški bandymai užlopyti skyles, tuo pačiu metu dangstant neefektyviai naudojamas lėšas. Lietuva negali sau leisti eksperimentų su ekonomika, ypač šiandien, kai geopolitinė ir geoe ekonominė situacija reikalauja maksimalios atsakomybės už ilgalaikį šalies ekonomikos augimą, o ne politinio populizmo“, – užtikrina M. Mikuckas.

Mantas Mikuckas: More Money for Defense? The State Is Burning Billions Today

Rūta PUKENĖ

Head of Ecosystem Growth and
Community Relations at Unicorns Lithuania

Lithuania needs at least 600 million euros for defence – we must urgently grow and strengthen our economy instead of halting the country's progress, says entrepreneur and investor, Vinted co-founder, and board member of the Unicorns Lithuania association, Mantas MIKUCKAS. According to him, those in power who ask taxpayers – including businesses – to contribute more, must first prove that they are reducing expenses and increasing efficiency themselves.

'We must allocate funds for defence – and as much as needed – but those in power must bring their own contributions to the table. First, if you want to change the tax regime, do some professional preparations: conduct a cost-benefit analysis, invite society for a dialogue, and listen to the arguments. Second, reduce expenses and improve efficiency yourselves, rather than inflating bureaucratic costs at taxpayers' expense – that is the path of regressing, not progressing states,' says Mikuckas.

Lithuania's economy is currently growing, driven forward by startups and tech companies that they produced. In the first half of 2024, the information and communications technology sector accounted for a quarter of economic growth – its added value increased by 10% year-on-year, reported the Bank of Lithuania. Today, over 18,000 talents work in startups, which paid nearly 0.5 billion euros in taxes last year – 477 million euros. Over the past five years, personal income and corporate tax revenues from startups have grown more

than fivefold. During the same period, the average salary rose 1.7 times – to 4,200 euros, and the ecosystem's value increased sevenfold to 16 billion euros.

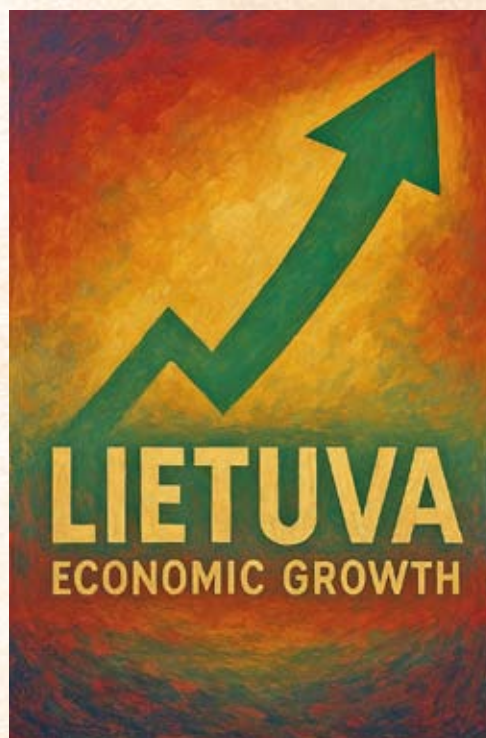
'Lithuania has created an economic miracle we can rightfully be proud of – a new generation of businesses attracts money from abroad and spends it in Lithuania: developing ideas, building or renting offices, employing people, paying them high salaries, and contributing to the national budget. In this situation, Lithuania cannot afford to experiment with additional taxation on businesses that create high added value, while the government burns through billions,' says Mikuckas.

According to OECD data, public sector employees in Lithuania make up 24.8% of the workforce, while the OECD average is 19.5%. Moreover, Lithuania ranks second after Belgium among OECD countries in terms of total labour taxation – in 2024, income tax and social contributions accounted for 37.8% of gross salaries. According to Eurostat, Lithuanians take home 62% of their gross salary, while in Switzerland, for example, the figure is 81.4%.

In February, during meetings with business representatives, the President's Office stated there are no alternatives to increasing budget revenues other than through higher GDP growth. According to Chief Presidential Adviser Vaidotas Augustinavičius, the application of 'massive economic stimulus measures,' could generate 30–40% of the additional 12 billion euros needed for defence, another 30–40% could be borrowed, and the rest covered through measures to reduce the shadow economy and a proposed larger profit transfer from the Bank of Lithuania. He also noted that there had been progress in securing greater financing from the European Investment Bank for military-related projects. President Gitanas Nausėda himself said in a January interview with BNS that returns on Lithuania's currency reserves via a larger profit transfer from the Bank of Lithuania is one of the potential sources. He added that economic growth could be stimulated through ILTE national development bank by using residents' bank deposits for investment, encouraging pension funds to invest locally, and reducing the VAT gap.

In February, Minister of Economy and Innovation Lukas Savickas also noted that the governmental implementation plan prepared by his ministry could generate at least 10 billion euros in investment into high-value-added strategic sectors by 2030. So why has the focus shifted from economic growth to halting it?

'When the French government increased income, corporate, and VAT taxes in 2014, they projected an additional 30 billion euros in revenue – the actual result was a 14 billion euro deficit. Another example – Estonia. Expanding public sector financing and raising VAT, corporate, and income taxes resulted in recession and declining GDP,' warned Mikuckas.

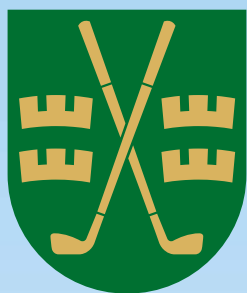


According to him, Lithuania reaching a GDP of 100 billion euros by 2030 is realistic, but this requires improving industrial companies' access to capital and borrowing conditions. Last year, Lithuania's GDP grew by 2.6%, reaching 77.8 billion euros.

Another path of thought revolves around the UK's efficiency reform implemented in 2021. Anti-fraud measures saved 1.3 billion euros, debt management – 441 million euros, more efficient state grant distribution – 34 million euros, public sector digitalization – 142 million euros, and public procurement improvements – 1.3 billion euros. All that – in the very first year, rounding to a total of about 3.4 billion euros.

Latvian business is already on the right path – organizations representing entrepreneurs, the Latvian Employers' Confederation and the Latvian Chamber of Commerce and Industry, have called on political parties to sign a memorandum pledging to reduce state management expenses by 5%, or 850 million euros, by 2026 compared to 2025 expenditures. What will Lithuania do?

'When discussing sources of additional funding for defence, it's time to make a clear statement: without decisive action to grow and strengthen the economy, we will get nowhere. Political decisions that ignore basic logic are not only irresponsible – they are dangerous. The proposed changes are nothing more than desperate attempts to plug holes while covering up inefficient spending. Lithuania cannot afford economic experiments, especially now, when the geopolitical and geo-economic situation demands maximum responsibility for our country's long-term economic growth – not political populism,' Mikuckas stated.



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

Contacts:

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

THE CAPITALS GOLF CLUB OF LITHUANIA IS WORTH A JOURNEY!

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

THE CAPITALS GOLF CLUB:

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

Love golf? Visit us!



ŽUVININKYSTĖS TARNYBA: ypatingas dėmesys žuvų išteklių atkūrimui Lietuvoje

Apie Žuvininkystės tarnybą

Žuvininkystės tarnyba prie Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerijos yra valstybės įstaiga, kuri vykdo žuvų išteklių išsaugojimo ir atkūrimo Lietuvos vidaus vandenyse, jų naudojimo kontrolės Baltijos jūroje ir tolimuosiuose regionuose funkcijas. Žuvininkystės tarnybos žuvivaisos skyriuose, remiantis mokslininkų atliktais tyrimais ir rekomendacijomis, dirbtiniu būdu veisiamos retos, nykstančios ir į Lietuvos raudonąją knygą įtrauktos žuvis. Dirbtinis žuvų veisimas yra viena iš pagrindinių priemonių, siekiant išsaugoti vertingas žuvų populiacijas Lietuvos upėse ir ežeruose.

Žuvininkystės tarnybos Žuvivaisos departamento Pietų, Rytų ir Vakarų regionų žuvivaisos skyriuose, įsikūrusiuose įvairiose, specifines gamtines sąlygas žuvivaisai turinčiose, šalies vietovėse – Simne (Alytaus raj.), Laukystoje (Kaišiadorių raj.), Trakų Vokėje (Vilniaus m.), Meškerinėje (Švenčionių raj.) ir Rusnėje (Šilutės raj.) – dirbtiniu būdu veisiamos ir paauginamos 20 rūšių žuvis: lašišos, šlakiai, margieji upėtakiai, unguriai, sykai, seliavos, šamai, aštriašnipiai eršketai, skersnukiai, ūsorai, sterkai, lydekos, lynai, vėgėlės, ir kitos žuvis bei 1 vėžių rūšis – plačiažnypliai vėžiai. Žuvininkystės tarnyba kasmet į neišnuomotus vandens telkinius įveisia apie 15 mln. vienetų vertingų rūšių žuvų jauniklių.

Žuvininkystės tarnybos žuvivaisos skyriuose naudojamos pažangiausios žuvų veisimo ir paauginimo technologijos, dirba patyrę žuvininkystės srities žinovai. Žuvivaisos specialistų dirbtinio žuvų veisimo ir auginimo patirtimi domisi užsienio kolegos. Įstaigos darbuotojai taip pat vyksta pasitobulinti į kitas valstybes, kaimynines Latviją, Lenkiją, Vokietiją ir kt.

Dirbtinis žuvų veisimas – efektyviausias būdas gausinti žuvų išteklius

Kiekvienos šalies pareiga – teisingai įvertinti mažėjančius gamtos išteklius, užtikrinti efektyvų jų valdymą, rasti būdą juos naudoti racionaliai bei rūpintis jų atkūrimu. Žuvų populiacijų būklę Lietuvoje lemia ne tik natūralus žuvų mirtingumas, bet ir antropogeninis poveikis, kuris, turint galvoje žvejų mėgėjų bei verslininkų skaičių, yra labai didelis.

Vienas iš efektyviausių ir plačiausiai taikomų būdų greitai ir efektyviai gausinti žuvų išteklius yra žuvivaisa – net dešimt kartų efektyvesnis žuvų veisimas nei natūralus nerštas. Pradėjus žuvis auginti uždaros vandens apytakos sistemos sąlygomis, naudojant subalansuotus pašarus, optimalų temperatūros režimą, žuvų dirbtinis veisimas ir paauginimas įgavo didelį pagreitį.





Įvertinus procentais, Žuvininkystės tarnybos įveisiamų žuvų kiekis sudaro apie 90 % nuo visų į Lietuvoje valstybinius vandens telkinius įveisiamų žuvų. Šiandien dirbtinis veisimas Lietuvoje tapo neatsiejama aštriaišnių eršketų, europinių ungurių, lašišinių žuvų išteklių valdymo planų dalimi.

Žuvų ir vėžių įveisimo į valstybinius vandens telkinius planai ir finansavimas

Siekiant palaikyti ir gausinti Lietuvos vandens telkiniuose besiveisiančių žuvų rūšių populiacijas, vadovaujantis mokslininkų rekomendacijomis, sudaromi Žuvų ir vėžių įveisimo į valstybinius vandens telkinius planai. Už metinių planų sudarymą ir tvirtinimą yra atsakinga Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministerija, už jų įgyvendinimą – Žuvininkystės tarnyba. Planas derinamas su Aplinkos ministerija.

Kai kurių žuvų rūšių atkūrimą ir gausinimą Lietuvos vidaus vandenyse remia ES programos, didesnė dalis lėšų gaunama iš Lietuvos nacionalinių programų. Nuo 2018 m. prie žuvų įveisimo plano vykdymo prisijungė Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, šalies vidaus vandenų žuvinimui skirdama Aplinkos apsaugos rėmimo programos lėšų – kasmet apie 300 tūkst. eurų.

Didelis dėmesys skiriamas lašišinėms žuvims

Kiekvienais metais Lietuvos upių ichtiofauną papildo tūkstančiai itin vertingų lašišinių žuvų: lašišų, šlakių, margųjų upėtakių, seliavų ir Vištyčio ežero sykų jauniklių. Šiais metais Žuvininkystės tarnybos žuvivaisos specialistai bandys dirbtiniu būdu veisti dar vieną lašišinių žuvų rūšį – kiršlius. Dirbtinai kiršlius veisti sunku, tačiau tai yra vienintelis būdas atkurti jų išteklius.



Spalio mėnesį prasidėjus nerštui, lašišų ir šlakių reproduktoriai gaudomi didžiosiose Lietuvos upėse. Iš reproduktorių dirbtinai imamos lytinės ląstelės – ikrai ir pieniai. Atliekamas dirbtinis apvaisinimas. Apvaisinti ikreliai visą žiemą laikomi inkubatoriuose, kuriuose palaikoma reikiama temperatūra, vanduo prisotinamas deguonies.

Pernai į Lietuvos valstybinius vandens telkinius Žuvininkystės tarnyba išleido per 300 tūkst. lašišų ir šlakių, tiek pat planuojama išleisti ir šiais metais. Dėl sėkmingai įgyvendinamų žuvivaisos planų, lašišos 2011 m. buvo išbrauktos iš Lietuvos raudonosios knygos.

Didžiausią paauginamų ir įžuvinamų jauniklių kiekį sudaro plėšriosios žuvys

Žuvininkystės tarnybos Žuvivaisos departamento žuvivaisos skyriuose dirbtiniu būdu veisiamos: lydekos, sterka, šamai, vėgėlės. Šios rūšies žuvys veisiamos ir vandens telkiniai įveisiami ne vien dėl žvejų mėgėjų poreikių tenkinimo, yra labai svarbi gamtosauuginė funkcija, turinti neįkainojamą šių žuvų populiacijų atkuriamąją ir išliekamąją vertę, užtikrinant bioįvairovę. 80–85 % į Lietuvos vandens telkinius įveistų žuvų sudaro būtent plėšriosios žuvys, o tokios mėgėjiškos žūklės žuvys kaip lydekos ir starkiai – net 56 % viso išleidžiamų žuvų kiekio. Dalies lydekų įveisimas vykdomas iš Aplinkos apsaugos rėmimo programos lėšų, kurias skiria Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija.

Saugomos, retos ir nykstančios žuvų rūšys

Žuvininkystės tarnybos Žuvivaisos departamento žuvivaisos skyriuose, remiantis mokslininkų atliktais tyrimais ir rekomendacijomis, veisiamos retos, nykstančios ir į Lietuvos raudonąją knygą įtrauktos žuvys ir 1 vėžių rūšis: skersnukiai, ūsorai ir plačiažnypliai vėžiai.



Pastaruoju metu Lietuvos upėse buvo gerokai sumažėję ūsorių. Prieš kelerius metus pradėti vykdyti šios žuvų rūšies išteklių gausinimo darbai Žuvivaisos departamento Rytų regiono žuvivaisos skyriuje Trakų Vokėje, pradėta formuoti ūsorių reproduktorių banda. 2019 m. Žuvų išteklių atkūrimo skyriaus specialistai pirmą kartą atliko dirbtinį ūsorių veisimą ir išgavo gyvybingų ūsorių lervučių. Išsiritusios ūsorių lervutės buvo paaugintos ir tų pačių metų rudenį apie 4000 ūsorių mailiaus išleista į Neris upę. Šių žuvų išteklių atkūrimo darbai tęsiasi.

Ten pat dirbtiniu būdu veisiama ir kita saugoma, į Lietuvos raudonąją knygą įrašyta, viena iš rečiau sutinkamų Lietuvos gėlavandenių žuvų – skersnukis. Tai vienintelė beveik vien tik augalėdė žuvų rūšis Lietuvos upėse. Būtent dėl šio sugebėjimo skersnukai atlieka svarbų ekologinį vaidmenį – padeda palaikyti upių ekosistemų pusiausvyrą, mažina nuolat augančių dumblių kiekį, tokiu būdu padeda išsaugoti tinkamas nerštavietes ir kitoms žuvų rūšims.

Dėl sėkmingai vykdomų žuvivaisos darbų gausėja ne tik saugomų, retų ir nykstančių žuvų rūšys, o ir vėžių populiacijos. Ypač svarbu išsaugoti vietines vėžių rūšis – plačiažnyplius ir siauražnyplius vėžius. Žuvininkystės tarnyba, vadovaudamasi vertingų žuvų išteklių gausinimo strategija bei kasmetiniais žuvų ir vėžių įveisimo planais, veisia ir į valstybinius neišnuomotus vandens telkinius išleidžia plačiažnyplius vėžius.

Be to, pagal mokslininkų rekomendacijas ir kasmetinius žuvų ir vėžių gaudymo žuvivaisai planus, gaudomi ir į numatytus vandens telkinius perkelti siauražnypliai vėžiai. Pirmiausia įveisiami tie vandens telkiniai, kur šie vėžiai istoriškai gyveno, kur nėra natūralių jų priešų – ungurių ir invazinių vėžių.

Europinių ungurių išteklių atkūrimas Lietuvoje

Igyvendinant Europinių ungurių išteklių valdymo Lietuvoje planą, Žuvininkystės tarnyba prie Žemės ūkio ministerijos 2011–2024 m. į Lietuvos ežerus ir upes įveisė per 14 mln. europinių ungurių. Tokių pačių priemonių imasi ir kitos šalys, tačiau šių žuvų ištekliai visame jų paplitimo areale Europoje mažėja, o dabartinė ungurių žuvininkystė nėra tvari. Ties išnykimo riba atsidūrusių žuvų išsaugojimu susirūpinta tarptautiniu mastu.

Šiandien kiekviena Europos Sąjungos šalis narė, tarp jų ir Lietuva, yra įsipareigojusi imtis priemonių šių nykstančių žuvų ištekliams apsaugoti ir atkurti. Žuvininkystės tarnyba kasmet iš Prancūzijos atgabentais ir Lietuvoje paaugintais unguriais įžuvina daugiau nei 100 skirtingų ežerų ir upių. Pernai į neišnuomotus vandens telkinius išleista per 1,1 mln. ungurių jauniklių, užpernai – net 4,3 mln.

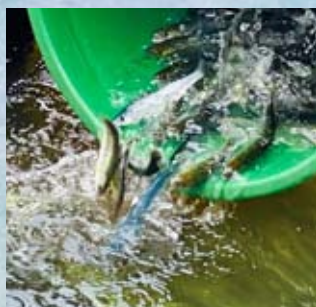
Šiomet, vadovaujantis Lietuvos Respublikos žemės ūkio ministro įsakymu patvirtintu Žuvų ir vėžių įveisimo į valstybinius vandens telkinius 2025 metų planu, apie 1 mln. paaugintų unguriukų planuojama išleisti į 62 vandens telkinius visoje šalyje. Europinių ungurių išteklių valdymo planas Lietuvoje finansuojamas iš Europos jūrų reikalų, žuvininkystės ir akvakultūros fondo (EJRŽAF) ir Lietuvos Respublikos biudžeto lėšų pagal Lietuvos žuvininkystės sektoriaus 2021–2027 metų veiksmų programą.

Siekiama į Lietuvos upes sugrąžinti aštriašnius eršketus

Žuvininkystės tarnybos specialistai – vieni aktyviausių ES aštriašnių eršketų augintojų. Jie inicijavo išnykusių aštriašnių eršketų populiacijos atkūrimą Lietuvos vandens telkiniuose. Šios žuvys paauginamos tarnybos Žuvivaisos departamento Pietų ir Vakarų regionų žuvivaisos skyriuose Simne ir Rusnėje. Per 2011–2024 m. Žuvininkystės tarnyba į Neris ir Šventosios upes jau išleido daugiau nei 437 tūkst. vienetų paaugintų aštriašnių eršketų jauniklių.

2023 m. Simno žuvivaisos skyriuje, siekiant efektyvinti aštriašnių eršketų populiacijos atkūrimo Lietuvos vandens telkiniuose procesus, įrengta aštriašnių eršketų reproduktorių laikymo bazė ir formuojama motininė banda. Didžiausi reproduktoriai šiuo metu sveria beveik 50 kg. Ikrus iš lytiškai subrendusių eršketų specialistai tikisi išgauti po 2–4 metų. Natūraliai gamtoje aštriašniai eršketai subręsta per 20 ir daugiau metų.

Šiomet pradedamas įgyvendinti projektas *Uždarųjų recirkuliacinių sistemų įrengimas, siekiant atkurti aštriašnių eršketų išteklius*. Pagrindinis projekto tikslas – prisidėti prie aštriašnių eršketų populiacijos atkūrimo, įrengiant uždarąsias recirkuliacines sistemas Žuvininkystės tarnybos Žuvivaisos departamento Vakarų regiono žuvivaisos skyriuje Rusnėje.



Tarptautinis bendradarbiavimas tobulinant Baltijos lašišų ir sterkių auginimo metodus

Interreg



Bendrai finansuoja
EUROPOS SĄJUNGA

Latvija – Lietuva



Pernai Žuvininkystės tarnyba, bendradarbiaudama su Latvijos maisto saugos, gyvūnų sveikatos ir aplinkos moksliniu institutu BIOR, pradėjo įgyvendinti INTERREG programos projektą Latvijos ir Lietuvos bendradarbiavimas tobulinant Baltijos lašišų ir sterkių auginimo metodus, siekiant tvaresnių, atsparesnių ir sveikesnių žuvų populiacijų. Tikimasi, kad numatytos šio projekto veiklos ženkliai prisidės prie minėtų žuvų rūšių gerovės, padės palaikyti sveikas ekosistemas, taip pat apsaugos laukinių žuvų populiacijas.

Įgyvendinant šį projektą, Latvijoje ir Lietuvoje atliekamas bendras eksperimentas, siekiant nustatyti probiotikų poveikį lašišų ir sterkių mailiaus išgyvenamumui ir paauginimui atviro ir uždaro tipo recirkuliacinėse sistemose (URS). Esama svarių argumentų, kad probiotikai gali turėti teigiamos įtakos žuvų imunitetui, tai, įvertinus jų efektyvumą, teigiamai atsilieptų lašišų paauginimo kiekiui ir kokybei: paauginamų į vandens telkinius įveisiamų žuvų skaičiai ženkliai išaugtų ir jos būtų atsparesnės ligoms.

Bendradarbiaujant Latvijos ir Lietuvos žuvivaisos specialistams, pernai spalio mėnesį Rytų regiono žuvivaisos skyriuje Meškerinėje buvo pradėti rinkti paauginamų lašišų sveikatingumo duomenys: kiekvieną dieną žuvų auginimo sistemose stebima vandens kokybė: matuojama temperatūra, ištirpusio deguonies kiekis, vandens pH, spalva, srovės stiprumas ir kt. Taip pat fiksuojami duomenys apie žuvų mirtingumą augimo metu, naudojamo pašaro tipą, dienos normą, šėrimo režimą.

>





Sterkai – labai jautrūs stresui, todėl brandinant ir dirbtinai veisiant gamtoje sugautus reproduktorius, o vėliau inkubuojant apvaisintus ikrus bei paauginant išsiritusias mažas sterkių lervutes, susiduriama su daugybe iššūkių. Latvijos ir Lietuvos specialistai sutinka, kad sunkiausia yra pripratinti šią žuvų rūšį prie dirbtinio sauso pašaro.

Igyvendinant projektą pernai iš Simno žuvivaisos skyriaus į Žuvininkystės tarnybos Žuvivaisos departamento Vakarų regiono žuvivaisos skyrių Rusnėje buvo pervežti 500 vnt. sterkių šiųmetukų. Po savaitę trukusio karantino, kurio metu sterkiukai buvo maudomi druskos tirpale, dėl išorinių pakitimų apžiūrėti mikroskopu, buvo lygiomis dalimis suleisti į keturis vandens baseinus. Pusė jų maitinami įprastu pašaru, o kita dalis – praturtintu probiotikais. Siekiant surinkti kaip įmanoma daugiau duomenų, padėsiančių įvertinti probiotikais praturtinto pašaro poveikį sterkių augimui, kiekvieną dieną stebima vandens baseinuose kokybė: matuojama temperatūra, ištirpusio deguonies kiekis, vandens pH, spalva ir kt. Taip pat fiksuojami duomenys apie sterkių mailes mirtingumą, naudojamo pašaro tipą, dienos normą, šėrimo režimą.

Kartą per mėnesį atrinktiems lašišų ir sterkių jaunikliams atliekama biologinė analizė. Kiekviena žuvis sveriama, matuojamas jos kūno ilgis, vizualiai nustatomi klinikiniai požymiai (žiaunų dangtelio išsivystymo patologijos, pelekų pažeidimai ir kt.).

Duomenys apie Latvijoje ir Lietuvoje paauginamas lašišas ir sterkus bus registruojami visą žuvų paauginimo laikotarpį. Šiais metais surinkti duomenys bus sisteminami, analizuojami, lyginami tarpusavyje ir vertinami. Projekto *Latvijos ir Lietuvos bendradarbiavimas tobulinant Baltijos lašišų ir sterkių auginimo metodus, siekiant tvaresnių, atsparesnių ir sveikesnių žuvų populiacijų* tikslas – skatinti tvarią Programos regionų socialinę ir ekonominę plėtrą, padedant juos padaryti

konkurencingesnius ir patrauklesnius gyvenimui, verslui ir turizmui. Projektas įgyvendinamas pagal INTERREG VI-A Latvijos ir Lietuvos bendradarbiavimo Programą.

LIFE projekto *Integruotas vandens valdymas Lietuvoje* įgyvendinimas



**Bendrai finansuoja
Europos Sąjunga**

**Lietuvos
Respublikos
aplinkos
ministerija**

Taip pat praėjusiais metais Žuvininkystės tarnyba su Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūra pasirašė partnerystės sutartį dėl programos LIFE projekto *Integruotas vandens valdymas Lietuvoje* įgyvendinimo. Projekte numatytas įstaigos Žuvivaisos departamento Pietų regiono žuvivaisos skyriaus Simne cecho pritaikymas plėšriųjų žuvų paauginimui, žuvų įveisimas į Lietuvos vandens telkinius bei taršos mažinimą Dovinės upėje. Tikimasi, kad šios veiklos subalansuos mūsų vandenyse egzistuojančią ekosistemą.

Projektas įgyvendinamas kartu su 15 partnerių iš skirtingų institucijų. Pagrindinis projekto partneris ir koordinatorius yra Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos Aplinkos projektų valdymo agentūra. LIFE bendrasis tikslas – prisidėti prie ES aplinkos ir klimato politikos ir teisės aktų įgyvendinimo, atnaujinimo ir plėtos, kuriant pridėtinę vertę Europai.

LIFE programą koordinuoja Europos Komisijos Aplinkos ir Klimato politikos generaliniai direktoratai. Projektų administravimą vykdo Europos Komisijos įgaliota Europos klimato, infrastruktūros ir aplinkos vykdomoji įstaiga CINEA. ●

FISHERIES SERVICE:

Special Focus on Fish Stock Restoration in Lithuania

About the Fisheries Service

The Fisheries Service under the Ministry of Agriculture of the Republic of Lithuania is a state institution responsible for the conservation and restoration of fish resources in Lithuania's inland waters, as well as the control of their use in the Baltic Sea and remote regions. The fish farming divisions of the Fisheries Service are engaged in artificial breeding of rare, endangered, and red-listed fish species based on scientific research and recommendations. One of the main measures aimed at preserving valuable fish populations in Lithuanian rivers and lakes is artificial breeding.

The Eastern, Southern, and Western regional subdivisions of the Fish Breeding Division of the Fisheries Service are located in areas with specific natural conditions suitable for fish farming – in Simnas (Alytus district), Laukysta (Kaišiadorys district), Trakų Vokė (Vilnius city), Meškerinė (Švenčionys district), and Rusnė (Šilutė district). These subdivisions breed and rear 20 species of fish: salmon, sea trout, brown trout, eels, whitefish, vendace, catfish, sturgeons, nase, barbel, pikeperch, pike, tench, burbot, and others, as well as one species of crayfish – the noble crayfish. The Fisheries Service stocks approximately 15 million juveniles of valuable fish species into state-owned non-leased water bodies every year.

The breeding subdivisions employ the most advanced technologies for fish breeding and rearing, operated by experienced fisheries professionals. Their expertise in artificial fish breeding attracts interest from international colleagues. The staff also develops their professional skills by collecting the good practice abroad – in Latvia, Poland, Germany, and other countries.

Artificial fish breeding – the most effective way to increase fish stocks

All countries must correctly assess the decline of natural resources, ensuring their effective management and rational use, and take care of their restoration. In Lithuania, the condition of the fish population is influenced not only by natural mortality, but also by anthropogenic impact – which is significant, considering the number of recreational and commercial fishers. Artificial breeding is one of the most effective and widely used methods to increase fish stocks quickly and efficiently – it is up to ten times more effective than natural spawning. With the development of recirculating aquaculture systems (RAS), the use of balanced feed and optimal temperature regimes, artificial fish breeding and rearing have gained a strong momentum.

>





Speaking in numbers, fish stocked by the Fisheries Service make up about 90% of all fish released into state-owned water bodies in Lithuania. Today, artificial breeding has become an integral part of managing Atlantic sturgeon (*Acipenser oxyrinchus*), European eel, and salmonid fish stocks in Lithuania.

Fish and crayfish stocking plans and funding

To maintain and increase the populations of fish species in Lithuanian water bodies, the Ministry of Agriculture of the Republic of Lithuania develops and approves stocking plans for fish and crayfish in state-owned water bodies based on scientists' recommendations. These plans are implemented by the Fisheries Service in coordination with the Ministry of Environment.

The restoration and increase of some fish species in Lithuanian inland waters is supported by EU programs, though the majority of funds come from Lithuanian national programs. Since 2018, the Ministry of Environment of the Republic of Lithuania has joined the implementation of the fish stocking plan, allocating approximately EUR 300,000 from the Environmental Protection Support Program for inland fish stocking every year.

Special focus on salmonids

Every year, Lithuania's rivers are enriched with thousands of highly valuable salmonid juveniles: Atlantic salmon, sea trout, brown trout, vendace, and whitefish from Lake Vištytis. This year, there are plans to release an additional salmonid species – grayling – into Lithuanian water bodies. In recent years, the grayling population in Lithuanian rivers has declined. Although artificial breeding of grayling is difficult, it remains the only way to restore their stocks.



In October, at the beginning of the spawning season, the broodstock of Atlantic salmon and sea trout are caught in Lithuania's major rivers for artificial extraction of their gametes – eggs and milt. After artificial fertilisation, the eggs are incubated over winter in temperature-controlled, oxygen-rich incubators.

Last year, the Fisheries Service released over 300,000 Atlantic salmon and sea trout juveniles into state-owned water bodies, with a similar number planned for this year. Thanks to the successful implementation of fish stocking plans, Atlantic salmon was removed from the Lithuanian Red Data Book in 2011.

Predatory fish make up the largest share of stocked juveniles

The breeding subdivisions of the Fish Breeding Division of the Fisheries Service artificially breed pike, pikeperch, catfish, and burbot. These species are stocked not only to meet the needs of recreational fishers, but also perform a vital ecological function – their conservation and restoration are crucial for maintaining biodiversity. Predatory fish make up 80–85% of all fish stocked into Lithuanian water bodies. Recreational fishing species like pike and zander alone account for 56% of all released fish. Part of the pike stocking is funded by the Environmental Protection Support Program, managed by the Ministry of Environment of the Republic of Lithuania.

Protected, rare, and endangered fish species

The Fish Breeding Division, following scientific research and recommendations, breeds rare, endangered, and red-listed fish and one species of crayfish: the nase, barbel, and noble crayfish.

Recently, the population of barbel in Lithuanian rivers experienced a significant decline. Restoration efforts began a few years ago at the Eastern Region's breeding division of Trakų Vokė, where a broodstock group was formed. In 2019, specialists from the Fish Resources Restoration Division carried out the first successful artificial barbel breeding and obtained viable larvae. These were reared and, in the autumn of the same year, around 4,000 nase juveniles were released into the Neris River. Restoration efforts continue.

The same subdivision also breeds nase – another protected and rare freshwater species included in the Lithuanian Red Data Book. It is the only almost entirely herbivorous fish species in Lithuanian rivers and plays an essential ecological role by reducing algae and helping maintain spawning ground conditions for other fish species.

Successful fish breeding has led not only to increases in protected and endangered species, but also in crayfish populations. Preserving native crayfish species – the noble crayfish and the narrow-clawed crayfish – is particularly important. Following the national strategy for valuable fish resource enhancement and annual stocking plans, the Fisheries Service breeds and releases noble crayfish into state-owned non-leased water bodies. Moreover, the Service also relocates narrow-clawed crayfish to designated water bodies based on scientific recommendations and annual crayfish capture and relocation plans. Priority is given to water bodies historically inhabited by crayfish and free of natural predators like eels or invasive crayfish.



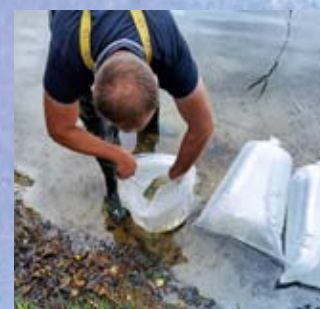
European eel stocks restoration in Lithuania

According to the European Eel Management Plan for Lithuania, the Fisheries Service under the Ministry of Agriculture released more than 14 million European eels into Lithuanian lakes and rivers between 2011 and 2024. Similar measures are being taken by other countries, but European eel stocks are declining nevertheless, and the current eel fishery is considered unsustainable. The conservation of this critically endangered species has become a matter of international concern.

Today, every EU Member State, including Lithuania, is obligated to take action to protect and restore these dwindling stocks. Each year, the Fisheries Service stocks over 100 different lakes and rivers with eels that are imported from France and reared in Lithuania. Last year, over 1.1 million eel juveniles were released into non-leased water bodies; the year before, the same number reached 4.3 million.

This year, under the 2025 Fish and Crayfish Stocking Plan for State Water Bodies, approved by the Minister of Agriculture of the Republic of Lithuania, approximately 1 million reared eel juveniles are to be released into 62 water bodies across the country.

The European Eel Management Plan in Lithuania is funded by the European Maritime, Fisheries and Aquaculture Fund (EMFAF) and the state budget of the Republic of Lithuania under the Lithuanian Fisheries Sector Action Programme for 2021-2027.





Aiming to reintroduce Atlantic sturgeon to Lithuanian rivers

Specialists of the Fisheries Service are among the most active Atlantic sturgeon (*Acipenser oxyrinchus*) breeders in the EU. They initiated the restoration of the extinct sturgeon population in Lithuanian water bodies. The sturgeon are reared in the Southern and Western regional fish breeding subdivisions in Simnas and Rusnė. Between 2011 and 2024, the Fisheries Service released over 437,000 reared Atlantic sturgeon juveniles into Neris and Šventoji rivers.

In 2023, to improve the effectiveness of the sturgeon restoration process in Lithuanian waters, a sturgeon broodstock holding facility was established at Simnas Subdivision now forming a parent broodstock group. The largest broodstock individuals currently weigh nearly 50 kg. Specialists expect to obtain eggs from mature females in 2–4 years. In nature, Atlantic sturgeons reach maturity in 20 years or more.

This year marked the commencement of a project titled 'Installation of Recirculating Aquaculture Systems for Atlantic Sturgeon Restoration'. The primary goal of the project is to contribute to the recovery of the sturgeon population by establishing recirculating aquaculture systems at the Fisheries Service's Western regional breeding subdivision in Rusnė.



International cooperation for improving Baltic salmon and pikeperch rearing methods

Interreg



Bendrai finansuoja
EUROPOS SĄJUNGA

Latvija – Lietuva



Last year, the Fisheries Service, in cooperation with Latvian Institute of Food Safety, Animal Health and Environment BIOR, began implementing an INTERREG program project titled 'Latvia–Lithuania Cooperation in Improving Baltic Salmon and Pikeperch Rearing Methods to Develop More Sustainable, Resilient, and Healthier Fish Populations'. It is expected that the activities under this project will significantly contribute to the welfare of these species, support healthy ecosystems, and protect wild fish populations.

As part of the project, a joint experiment is being conducted in Latvia and Lithuania to assess the effect of probiotics on the survival and rearing of salmon and pikeperch fry in Recirculating Aquaculture Systems (RAS). There is strong evidence that probiotics may improve fish immunity, which, if effective, could significantly increase both the quantity and quality of reared fish stocked into water bodies, making them more resistant to diseases.

In October last year, at the Eastern Region's breeding subdivision in Meškerinė, Lithuanian and Latvian specialists began collecting health data on reared salmon, taking daily measurements of the water quality in the rearing systems – temperature, dissolved oxygen, pH, colour, and current strength. Data is also collected on fish mortality, feed type, daily rations, and feeding regime.

Pikeperch are highly sensitive to stress, so the process of rearing and artificially breeding wild-caught broodstock, and later incubating fertilized eggs and rearing the larvae involves numerous challenges. Both Latvian and Lithuanian experts agree that the hardest part is getting the pikeperch used to dry artificial feed.

As part of the project, 500 one-year-old pikeperch juveniles were transferred from Simnas Subdivision to Rusnė Subdivision. After a one-week quarantine, during which the juveniles were bathed in a saline solution and examined microscopically for external changes, they were divided equally into four water tanks. Half were fed a standard diet and the other half received a probiotic-enriched diet.

Collecting as much data as possible on the effects of probiotic-enriched feed on salmon and pikeperch growth, involves daily monitoring of water quality – temperature, dissolved oxygen, pH, colour, and more. Additional data is collected on pikeperch fry mortality, feed type, daily rations, and feeding regimes. Once a month, selected pikeperch juveniles undergo biological analysis, which involves weighing, measuring body length and visual inspection for clinical symptoms, such as gill cover deformities or fin damage.

All data on the rearing of salmon and pikeperch in Lithuania and Latvia will be recorded throughout the rearing period. This year, the collected data will be systematized, analysed, compared, and evaluated. The goal of the project 'Latvia–Lithuania Cooperation in Improving Baltic Salmon and Pikeperch Rearing Methods to Develop More Sustainable, Resilient, and Healthier Fish Populations' is to promote sustainable social and economic development in the program regions, enhancing their competitiveness and appeal for living, business, and tourism. The project is being implemented under the INTERREG VI-A Latvia–Lithuania Cooperation Programme.



Implementation of the LIFE project on 'Integrated Water Management in Lithuania'



Bendrai finansuoja
Europos Sąjunga

Lietuvos
Respublikos
aplinkos
ministerija

Last year, the Fisheries Service signed a partnership agreement with the Environmental Projects Management Agency under the Ministry of Environment of the Republic of Lithuania for the implementation of the LIFE program project on 'Integrated Water Management in Lithuania'. The project includes adapting the fish breeding subdivision in Simnas (Southern Region) for the rearing of predatory fish, stocking the fish into Lithuanian water bodies, and reducing pollution in Dovinė River. These activities will hopefully help balance the aquatic ecosystems in Lithuania.

The project is being implemented together with 15 partners from various institutions. The main partner and coordinator is the Environmental Projects Management Agency under the Ministry of Environment of the Republic of Lithuania. The overarching goal of the LIFE program is to contribute to the implementation, update, and development of EU environmental and climate policies and legislation, generating added value for Europe.

The LIFE program is coordinated by the European Commission's Directorates-General for Environment and Climate Action. The project is administered by the European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA), authorized by the European Commission.



theATRIUM

05.13–06.12

Bilietai theatrium.lt



To meet the
beast

S U T I K T I Ž V Ė R I

Organizatorius
Organiser



Mecenatai
Patrons



Pagrindiniai rėmėjai
Main sponsors



Projektą iš dalies finansuoja
The project is partly funded by





PARKO GALERIJA

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

Jūrų gėrybės iš Čilės keliauja į Lietuvą ir Lenkiją

Balandžio 28 d. Klaipėdoje įvyko antroji Čilės jūrų gėrybių eksportuotojų verslo misija Lietuvoje. Pernai prasidėjęs bendradarbiavimas, kurį inicijavo Čilės ambasados Lenkijoje eksporto skatinimo generalinis direktoratas „ProChile“, partneriu pasirinkęs tarptautinį verslo ir mokslo žurnalą JŪRA MEER SEA, šiemet pratęsė Čilės eksportuotojų ir jūrų gėrybes importuojančių bei logistikos paslaugas teikiančių kompanijų diskusijas B2B formatu. Toks pat susitikimas balandžio 29 d. įvyko Gdanske, Lenkijoje.



„Šios veiklos tikslas – užmegzti tiesioginius kontaktus ir sukurti verslo galimybes tarp Čilės eksportuotojų ir Lietuvos bei Lenkijos importuotojų. Kartu skatiname eksportuoti Čilės jūros gėrybių produktus, šiuo atveju, pirmiausia lašišas. Lenkija ir Lietuva yra įdomios alternatyvos tradicinėms Europos Sąjungos rinkoms. Abi rinkos yra svarbios perdirbimo ir reeksporto rinkos tiek į regiono šalis, tiek į kitas Europos ir pasaulio šalis. Lietuva, turinti tik 2,8 mln. gyventojų, 2024 m. importavo jūros gėrybių už 19,08 mln. dolerių: lašišų ir upėtakių (10,32 mln. dolerių), midijų (6 mln. dolerių) ir sepijų (1,74 mln. dolerių). Lenkija importavo jūros gėrybių už 45,2 mln. dolerių: jūros lydekų, daugiausiai hoki (22,44 mln. dolerių), lašišų ir upėtakių (20,5 mln. dolerių)“, – susitikime pristatydamas šio bendradarbiavimo rezultatus ir perspektyvas sakė eksporto skatinimo generalinio direktorato „ProChile“ vadovė Katarzyna Kaźmierska.

Pabrėždama tokių lokalių asmeninių susitikimų svarbą, K. Kaźmierska paminėjo, kad po pernykštės verslo misijos Lietuvoje užsimezgė nauji verslo santykiai tarp Lietuvos kompanijos „Lestena“ ir Čilės eksportuotojų. Metų pradžioje „Lestena“ pradėjo importuoti Humboldto kalmarų mėsą iš Čilės partnerių.

Šiemet į susitikimus Klaipėdoje ir Gdanske atvyko dvi Čilės kompanijos: „Granja Marina Tornagaleones (Marine Farm)“ ir „Marine Solutions“. Klaipėdoje su jomis susitiko Lietuvos kompanijų „Norvelita“, „Gonas NORDIAN“, „United Transline“ ir „Fishline“ atstovai, Gdanske – Lenkijos kompanijų „Abramczyk“, „Koral“, „Mik Food“, „Coldstore“, „Paula Fish“ atstovai.

JŪRA MEER SEA informacija.
Nuotraukose: iš susitikimų Klaipėdoje.

Seafood from Chile Heads to Lithuania and Poland



On 28 April, the second business mission of Chilean seafood exporters took place in Klaipėda, Lithuania. The collaboration, initiated last year by the Export Promotion Directorate General *ProChile* of the Chilean Embassy in Poland, with *JŪRA MEER SEA* international business and science magazine as a partner, continued this year with B2B discussions between Chilean exporters and companies importing seafood and providing logistics services. A similar meeting was held on April 29 in Gdańsk, Poland.

'The activity aims to generate direct contacts and create business opportunities between Chilean exporters and Lithuanian and Polish importers. At the same time, we are promoting the exportable supply of Chilean seafood products, in this case primarily salmon. Poland and Lithuania are interesting alternatives to the traditional European Union markets. Both markets are important reprocessing and re-exporting markets, both to countries in the region and to other European and global markets. Lithuania, with only 2.8 million inhabitants, imported seafood worth USD 19.08 million in 2024: salmon and trout (USD 10.32 million); mussels (USD 6 million); and cuttlefish (USD 1.74 million). Poland, on the other hand, imported seafood worth USD 45.2 million: hake, mainly hoki (USD 22.44 million) and salmon and trout (USD 20.5 million),' said Katarzyna Kaźmierska, head of *ProChile*, presenting the results and prospects of this cooperation.

Highlighting the importance of such localized in-person meetings, K. Kaźmierska noted that following last year's business mission in Lithuania, new business relationships were established between the Lithuanian company Lestena and Chilean exporters. Earlier this year, Lestena began importing Humboldt squid meat from Chilean partners.



This year, two Chilean companies, Granja Marina Tornagaleones (Marine Farm) and Marine Solutions, attended the meetings in Klaipėda and Gdańsk. In Klaipėda, they met with representatives of Lithuanian companies Norvelita, Gonas NORDIAN, United Transline and Fishline. In Gdańsk, they met with representatives of Polish companies Abramczyk, Koral, Mik Food. Coldstore, Paula Fish.

JŪRA MEER SEA information.
Photos: meetings in Klaipėda.

Transport Week 2025: iššūkiai ir sprendimai Europos transporto ir uostų sektoriuje

Kovo pabaigoje Gdynėje vykusioje konferencijoje „Transport Week 2025“ tapo svarbia diskusijų platforma, kurioje buvo nagrinėjamos pagrindinės Europos transporto sektoriaus problemos, investicijų strategijos ir klimato kaitos iššūkiai. Konferencijoje dalyvavę ekspertai pabrėžė būtinybę greitai prisitaikyti prie geopolitinių pokyčių, technologinių inovacijų bei aplinkosauginių reikalavimų.



Europos transporto sektorius kryžkelėje

Isabelle Ryckbost (Europos uostų organizacija) atkreipė dėmesį, kad „pastaruoju metu Europa daug aktyviau užsiima „ekonomine diplomatija“, uostai yra ne tik didžiausių iššūkių centre, bet gali tapti ir svarbiausiu sprendimų šaltiniu“. Ji paragino uostus būti ryžtingesniais formuojant strategijas ir labiau dalyvauti sprendimų priėmimo procese.

Steve Wray („Infrata“) išryškino didžiausias logistikos grandinės permainas: neaiškus Baltijos regiono aptarnavimas dėl nutrūkusių tiesioginių jungčių, padidėjęs priklausomumas

nuo tranzitinių terminalų bei būtinybė investuoti į naujas jungtis su Azija ir JAV. Pasak jo, „90 % logistikos grandinių ateityje privalės veikti pagal griežtus tvarkaraščius – tai didžiulis iššūkis tiekimo grandinės valdymui“.

Christopher Stein (nepriklausomas kibernetinio saugumo ekspertas) atkreipė dėmesį į naujus iššūkius, susijusius su skaitmeninimu: „Problema nėra vien kibernetiniai nusikaltimai. Prasta programinės įrangos kokybė ir nepakankama sistemos apsauga nuo netinkamo naudojimo gali sukelti rimtų incidentų.“

Uostų investicijų strategijos: tarp augimo ir saugumo

Ewelina Ziajka (Gdynės uostas) pristatė išorinio uosto plėtros projektą, kuris taps modernia uosto dalimi ir padidins jo pajėgumus. Ji pabrėžė, kad „uostai turi būti pasiruošę viskam – nuo ekonominių svyravimų iki klimato krizės poveikio“.

Monika Rozmarynowska-Mrozek („Actia Forum“) pabrėžė, kad ateinančiais dešimtmečiais uostų investicijos turės koncentruotis į ekologinius sprendimus, energetinį saugumą ir prekybos diversifikaciją.

Maksymilian Czapiewski (Gdanskio uostas) pristatė artimiausius projektus, kurie apima saugių stovėjimo aikštelių kūrimą, FSRU terminalo statybą, kranto elektros tiekimo sistemos diegimą bei naujų logistikos grandinių plėtrą.

Rafał Zahorski (Ščecino-Svinouiscio uostai) pabrėžė strateginės vietos svarbą ir investicijų balansą tarp jūrinių ir sausumos projektų. Jis išskyrė žaliojo terminalo Ostrów Grabowski vietovėje projektą, kuris taps vienu pirmųjų tokio tipo centrų regione.

Elektrifikacija: neišvengiama realybė ar didelis iššūkis?

Krzysztof Krawiec (Lenkijos ekonomikos institutas) aptarė ES elektrifikacijos politiką ir pagrindinius iššūkius, pabrėždamas, kad „nors elektrifikacija yra būtinas žingsnis, ji nebus įgyvendinta per naktį – prireiks dešimtmečių infrastruktūros pertvarkai“.

Džiugas Šaulys (Klaipėdos uostas) akcentavo OPS (kranto elektros tiekimo) projektus ir planus iki kitų metų įrengti penkias naujas stotis, o **Erik Eskling Hansen (Ystado uostas)** pabrėžė, kad jų naujasis ro-ro terminalas jau pasirėngęs priimti LNG varomus laivus.

Orkun Saruhanoglu („DHL Supply Chain CEE“) įspėjo, kad Europoje tik 2,3 % sunkvežimių yra elektriniai, todėl perėjimas prie žaliųjų technologijų dar tik prasideda.

OPS ir skaitmeninis dvynys – ateities technologijos

Hanno Bromeis (Hamburgo uosto direkcija) įvardijo tris esminius OPS diegimo iššūkius: elektros tiekimo prieinamumą, kabelių pozicionavimą ir krantinės infrastruktūros suderinamumą.

Dr. Yash Kotak (Ingolštato technikos universitetas) pristatė „Hypobatt“ projektą – itin greitą elektrinių laivų įkrovimo sistemą, kuri jau testuojama tarp Vokietijos uostų.



George Kostalas („Rhoé“) pabrėžė, kad skaitmeninis dvynys gali padėti optimizuoti tiek laivų, tiek kranto elektros sistemas, leidžiant realiu laiku modeliuoti ir gerinti energijos naudojimą.

Išvados: ateities perspektyvos

„Transport Week 2025“ konferencijoje išryškėjo kelios pagrindinės tendencijos:

- **Geopolitinė įtampa** – transporto ir logistikos sektorius turi prisitaikyti prie nuolat besikeičiančios geopolitinės situacijos.
- **Investicijų prioritetai** – finansavimas turi būti nukreiptas į uostų modernizavimą ir infrastruktūros stiprinimą.
- **Technologijų integracija** – skaitmeninimas ir kibernetinis saugumas tampa neatsiejama transporto grandinės dalimi.
- **Aplinkosaugos tikslai** – nors elektrifikacija ir žaliosios investicijos yra prioritetas, jų įgyvendinimas susiduria su finansiniais ir technologiniais iššūkiais.

Pasak **Ralf-Charley Schultze (tarptautinė kombinuoto kelių ir geležinkelių transporto sąjunga UIRR)**, „jeigu norime realios žaliosios transformacijos, finansavimas turėtų būti skiriamas ne tik veiklai, bet ir infrastruktūrai“.

Transporto ir uostų sektoriaus ateitis priklausys nuo to, kaip efektyviai bus įgyvendinti inovacijų ir investicijų planai, o „Transport Week 2025“ dar kartą parodė, kad būtina veikti greitai ir ryžtingai.

Parengta pagal „Actia Forum“ medžiagą.

Transport Week 2025: Challenges and Solutions in the European Transport and Port Sector

At the end of March, the Transport Week 2025 conference in Gdynia became an important discussion platform, addressing key issues in the European transport sector, investment strategies, and climate change challenges. Experts emphasized the need for rapid adaptation to geopolitical shifts, technological innovations, and environmental requirements.

The European transport sector at a crossroads

Isabelle Ryckbost (European Sea Ports Organisation) highlighted that nowadays Europe is much more active in 'economic diplomacy' and ports are not only at the centre of the biggest challenges, but can also become a key source of solutions. She urged ports to be more assertive in shaping strategies and participating in decision-making processes.

Steve Wray (Infrata) outlined major logistics chain changes: uncertainties regarding servicing the Baltic region due to disrupted direct connections, increased dependence on transit terminals, and the necessity to invest in new links with Asia and the US. According to him, '90% of logistics chains in the future will have to operate on strict schedules – this is a major challenge for supply chain management.'

Christopher Stein (Independent Cybersecurity Expert) drew attention to new challenges related to digitalization: 'The problem is not just cybercrime. Poor software quality and inadequate system protection from improper use can cause serious incidents.'

Port investment strategies: balancing growth and security

Ewelina Ziajka (Port of Gdynia) presented the Outer Port expansion project, which will become a modern part of the port and increase its capacity. She emphasized that 'ports must be prepared for everything – from economic fluctuations to the impact of the climate crisis.'



Monika Rozmarynowska-Mrozek (Actia Forum) emphasized that, in the coming decades, port investments will need to focus on ecological solutions, energy security, and trade diversification.

Maksymilian Czapiewski (Port of Gdańsk) presented upcoming projects, including the development of secure parking facilities, the construction of an FSRU terminal, the implementation of shore power supply systems, and the expansion of new logistics chains.

Rafał Zahorski (Ports of Szczecin-Świnoujście) emphasized the importance of strategic location and the balance between maritime and land-based investments. He highlighted the Green Terminal project in Ostrów Grabowski, which will become one of the first of its kind in the region.

Electrification: an inevitable reality or a major challenge?

Krzysztof Krawiec (Polish Economic Institute) discussed EU electrification policies and key challenges, emphasizing that 'while electrification is a necessary step, it will not be implemented overnight – infrastructure transformation will take decades.'

Džiugas Šaulys (Port of Klaipėda) focused on OPS (Onshore Power Supply) projects and plans to install five new stations by next year, while Erik Eskling Hansen (Port of Ystad) highlighted that their new ro-ro terminal is already prepared to accommodate LNG-powered vessels.

Orkun Saruhanoglu (DHL Supply Chain CEE) warned that only 2.3% of trucks in Europe are electric, indicating that the transition to green technologies is still in its initial stages.

OPS and Digital Twin – technologies of the future

Hanno Bromeis (Hamburg Port Authority) identified three key challenges in implementing OPS: power supply availability, cable positioning, and quay infrastructure compatibility.

Dr. Yash Kotak (Technische Hochschule Ingolstadt) introduced the *Hypobatt* project – an ultra-fast charging system for electric vessels, currently being tested between German ports.

George Kostalas (Rhoé) emphasized that digital twin technology can help optimize both ship and shore power systems, allowing real-time modelling and improved energy efficiency.

Conclusions: future perspectives

The Transport Week 2025 conference clearly highlighted several key trends:

- **Geopolitical tensions** – the transport and logistics sector must adapt to the constantly changing geopolitical landscape.
- **Investment priorities** – funding must be directed toward port modernization and infrastructure strengthening.
- **Technology integration** – digitalization and cybersecurity are becoming an inseparable part of the transport chain.
- **Environmental goals** – while electrification and green investments are a priority, their implementation faces financial and technological challenges.

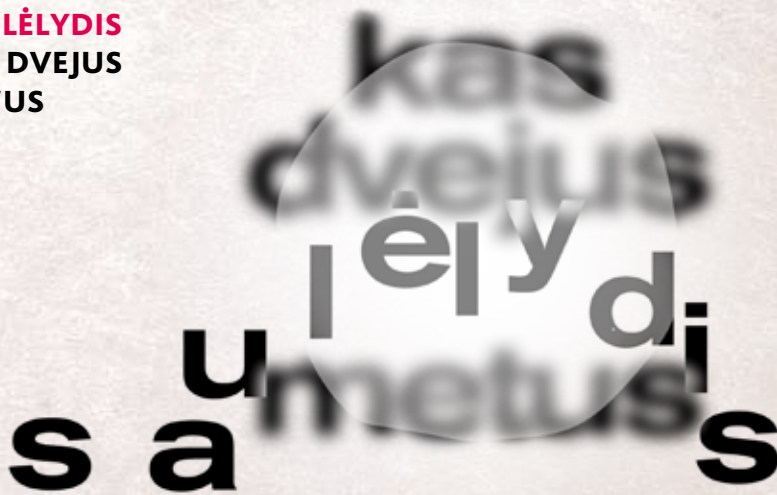
According to Ralf-Charley Schultze (International Union for Road-Rail Combined Transport), 'if we want real green transformation, funding should be allocated not only to operations but also to infrastructure.'

The future of the transport and port sector will depend on the success of innovation and investment plan fulfilment, and Transport Week 2025 once again demonstrated that decisive action is needed quickly.

Prepared by information of Actia Forum.



SAULĖLYDIS KAS DVEJUS METUS



Šių metų rudenį Klaipėdoje pirmą kartą rengiama meno bienalė „Saulėlydis kas dvejus metus“. 1-ojoje bienalėje tema „Tranzitas“ atskleidžiama per įvairias potemes – nuo istorinių ir logistinių aspektų iki seksualinių, socioekonominių, ekologinių, estetinių ir net magiškų patirčių.

Tarptautinio verslo, mokslo ir meno žurnalo JŪRA MEER SEA skaitytojams puikiai pažįstamas lotyniškas žodis „transitus“, reiškiantis perėjimą, pergabenimą iš vienos vietos į kitą. Pasirinkta sąvoka „tranzitas“, kaip tarpinė kismo, virsmo būsena, yra esminis būsimos bienalės raktažodis.

Pristatyti būsimą renginį paprašėme bienalės komisarą, Klaipėdos kultūrų komunikacijų centro (KKKC) direktorių Liudą ANDRIKĮ ir bienalės kuratorių, Šiuolaikinio meno centro (ŠMC) direktorių Valentinę KLIMAŠAUSKĄ.

Lietuvoje vykstančios bienalės jau turi pakankamai galias tradicijas. Klaipėdoje tokio renginio iki šiol nebuvo. Kodėl nebuvo ir kam nušvito mintis, kad toks meno įvykis Klaipėdoje reikalingas?

Liudas ANDRIKIS: Pradėjus dirbti KKKC vadovu (2021 m.), buvo šiek tiek apmaudu, kad institucija neturi tradicinio vizualiųjų menų renginio, kai tuo tarpu Šiaulių dailės galerija turi net du tradicinius šiuolaikinio meno festivalius, o Vilniuje ir Kaune vyksta net po kelias bienales ir trienes, kurios sulaukia didelio dalyvių ir žiūrovų dėmesio. Šiuolaikinis meno pasaulis „bienalizuojasi“. Taigi natūraliai kilo mintis organizuoti bienalę ir Klaipėdoje. Lankiau regione vykstančias bienales ir Geteborge, Švedijoje, sutikau Valentinę. Pradėjome galvoti apie bendrą projektą, idėjos po truputį kristalizavosi, transformavosi ir pernai vasarą pakviečiau Valentinę būti pirmosios Klaipėdos bienalės kuratoriumi. Jis sutiko. Praėję metai KKKC buvo savotiška repeticija, buvome Lietuvos dailininkų sąjungos partneriai organizuojant tarptautinę meno ir mokslo trienalę „UFNA“, taip pat surengėme šiuolaikinio meno viešosiose erdvėse projektą „Reiškinys M“. Įgijome vertingos patirties organizuojant ir derinant dalykus, ypač susijusius su viešosiomis erdvėmis. Taigi esame pasirengę šiam dideliame bendram KKKC ir ŠMC projektui – tarptautiniam šiuolaikinio meno renginiui.

Ar toks industrinis bienalės temos pavadinimas gimė todėl, kad Klaipėda – tranzito uostas, ar pasitelkus šią sąvoką ketinama kapstyti giliau?

Valentinas KLIMAŠAUSKAS: Bienalės tema yra „Saulėlydis kas dvejus metus“, „tranzitas“ yra raktinis žodis, temos raktas, per sinonimus siejantis įvairias prasmes. Šiuo atveju tranzito sąvoka referuoja į dramatiškos daugiaetninės Klaipėdos regiono istorijos erdvę, kuri per paskutinį šimtmetį patyrė itin didelę politinę, urbanistinę ir kitokią transformaciją, išryškina uostamiestį kaip krovinių, keleivių tranzito ir logistikos centrą. Šio regiono ekoerdvė siejama su ekologiniais, politiniais aktyvistų judėjimais ir šiuolaikinio meno pradžia Lietuvoje, pavyzdžiui, „Angakoko sugrįžimas“, „Žalio lapo“ akcija-performansas Nidoje 1990 m. prieš naftos grėžinio statybą Baltijos jūroje, akcija „Neringai – nacionalinio parko statusą“ Nidoje 1989 m. ir kitos politinės akcijos.

Bienalė sieks atkreipti dėmesį į įvairias ekologinio ar informacinio toksiškumo sampratas dėl Baltijos jūroje palaidoto cheminio ginklo, įvairių produktų išsiliejimų, radikalių istorinių bei šiuolaikinių politinių ir kitokių judėjimų, taip pat Baltijos, kaip vienos labiausiai užterštų jūrų pasaulyje, būklės.



Remigijus TREIGYS. Gatvė su traukiniu. 2023 m.
Tonuotas sidabro bromido atspaudas

Apie bienalę norėčiau kalbėti iš tolimesnio taško. Nors nesu klaipėdietis, gerai pažįstu Klaipėdą, dažnai čia būnu, visą COVID karantiną praleidau Smiltynėje. Daug kalbėdavomės su rašytoju Rolandu Rastausku, diskutavome apie šio regiono meno sceną. Mintys apie meno įvykį, galbūt, kažką smulkesnio dėlėjosi kur kas anksčiau. Pokalbiams besitęsiant darėme tyrimą apie Klaipėdos regiono meno raidą, miesto istoriją, santykių su aplinkiniais regionais ir Baltijos jūra, kuri yra labai svarbi, ir kilo įvairios idėjos. Mano žvilgsnis į šį projektą yra kaip žmogaus iš šalies, kaip atvykstančio iš kitur, kurį išlipusį iš automobilio Klaipėdoje apglėbia kitokia ekosistema, tarsi sulėtėja laikas ir greitis. Zona, į kurią patenki įvažiuodamas į Klaipėdą, būdamas pajūry, brisdamas į jūrą, visa esybe pajusdamas Kuršių marių dvelksmą, Nemuno vandenų įtekėjimą, žuvų nardymą, paukščių migraciją, augimą, tokį beveik apčiuopiamą vandens, kritulių judėjimą. Projekte labai daug yra apie tai, pradedant nuo žmogiškojo kūno apnuoginimo, bridimo į vandenį. Ši išskirtinė saulėlydžių krašto ekosistema gali veikti kaip aktyviai regeneruojanti poilsio, sveikatingumo, seksualumo, kūno ir dvasinio atgimimo erdvė, kurortinė paplūdimio ar magiško „pasaulio krašto“ zona, kurioje sulėtėja laikas, išlaisvinami politiniai ar seksualiniai kūnai, atveriami ar kuriami nauji pasauliai ir patirtys.

Svarbi tema yra istorinė, archyvinė medžiaga, pajūrio, paplūdimio fotografija. Man atrodo, kad mes savotiškai bijome jūros, nesame tokia jūrinė tauta, nors ir siekiame ją būti. Esame gal labiau grybautojai, miškų žmonės, ūkininkų tauta, nedaug turime mitų apie jūrą. Jūra mums atrodo gąsdinanti. Kita svarbi ir aktuali tema – ekologija. Nemažai ją tyrinėjau – tai buvo mano stojimo į doktorantūrą darbas.

Tyrinėjimas ir atvedė prie išvados, kad pirmąją šiuolaikinio meno atsiradimo bangą Lietuvoje galima sieti su ekologinių judėjimų pradžia. Nuo „Post Ars“, „Žalio lapo“. (Lietuvoje proceso menas ėmė reikštis apie 1989–1990 m., ryškiausiai lietuvių menininkų grupės „Post Ars“, „Žalias lapas“ veikloje 1988–1992 m.). Tai buvo susiję ir su Černobylio atominės elektrinės sprogimu, ir su protestais prieš naftos platformos Kuršių nerijos pajūryje statybas. Šių ekologinių protestų branduolyje glūdėjo ne tik protestai prieš tarybų valdžią, bet ir demokratijos sambūrio užuomazga. Tai darė įtaką atsirasti performanso grupėms („Žalio lapo“ apogėjus buvo kelios akcijos ir performansai Nidoje).

Mano manymu, šios ir kitos svarbios temos, persikeliančios ne tik iš kartos į kartą, bet ir iš epochos į epochą, siejasi į sąvoką bei bienalės raktažodį „tranzitas“.

Klaipėdos meno lauke iki šiol vyravo vaizduojamasis menas. Daugiadiscipliniškumo apraiškų šiame lauke nebuvo gausu. Bienalės potėmės, tokios kaip ekoerdvė, ekologinio ir informacinio toksiškumo samprata ir kitos, atrodo, leidžia menininkui per įvairias meno formas ne tik apmąstyti problemą, bet, susiejus su mokslu, atverti jos esmę žiūrovui ar net rekomenduoti sprendimų idėjas. Ar kažko panašaus tikėtės iš bienalės dalyvių?

Vis dažniau girdime apie glaudžią meno ir mokslo sąveiką, hibridiškumą ar simbiozę – nuo mokslo elementų mene iki tarpdalykinio bendradarbiavimo projektų. Nyksta skirtis tarp mokslo žinių ir fikcijų, meninė praktika veržiasi į mokslo ir technologijų

>

sritis. Menas artėja prie mokslo, iš dalies juo tampa ir turinio, ir raiškos priemonių požiūriu. Ar bienalės tikslai artimi šiam požiūriui?

Meno ir mokslo sąveika nėra XXI a. išradimas, Europoje ji reiškiasi nuo ankstyvosios modernybės laikų, o mūsų amžininkai į meno ir mokslo draugiją įviliojo verslą, sukurdami tvirtą verslo, mokslo ir meno sinergijos konglomeratą. Ar tokia sinergija galėtų veikti bienalėje ir tapti jos savitumu bei išskirtinumu renginio ateičiai?

Valentinas KLIMAŠAUSKAS: Šiuolaikinio meno situacija yra labai specifinė: mokslas, technologijos ir apskritai žinija tampa neatsiejama šiuolaikinės visuomenės dalimi. Tai neišvengiama ir menininkui, pradedančiam savo kelią Dailės akademijoje, kur įvairiose disciplinose ir meno doktorantūroje mokslo ir meno sąveika yra labai svarbi edukacijos dalis. Menininkai siekia apjungti labai skirtingus žinojimo, metodologijos ir gamybos būdus. Kaip jų teisingai suformulavote klausimą, kad nuo Apšvietos pradžios mokslas ir menas buvo glaudžiai susiję. Pirmieji filosofai buvo ir fizikai, ir mokslininkai, ir menininkai, kaip Leonardo da Vinči ar senovės Graikijos mokslininkai bei menininkai. Šiandien mes veikiamo tais pačiais principais. Svarbi bienalės dalis bus simpoziumas, kuriame norime dalintis žiniomis su mokslininkais, galinčiais mums papasakoti apie taršą, apie įvairias kitokias nei įprasta tranzito sampratas, kalbant apie Baltijos jūrą ir jos regioną.

Raktažodis „tranzitas“ buvo pasirinktas galvojant apie tam tikrus menininkus. Svarbus akcentas bus skiriamas istorinei fotografijai ir tam tikriems judančio vaizdo darbams, kurie susiję su šia tema. Jų yra visai nemažai. Norisi atskleisti Klaipėdos, kaip uostamiesčio, tam tikrus vystymosi niuansus, dėmesį skiriant „antropoceno“ reiškiniams, parodyti, kaip žmonės pertvarkė gamtą, kaip tuos aplietus žemės dirvonus vertė moderniu uostamiesčiu, kaip buvo sukurtas galingas objektas tranzito iš Tarybų Sąjungos į Europą ir atvirkščiai reikmėms. Tuos reiškinius fotografavo ilgametis Klaipėdos žurnalistas Bernardas Aleknavičius, ketiname parodyti jo fotografijų. Be abejo, specialus dėmesys bus skirtas Klaipėdos regiono menininkams, jauniems ir vyresniems, ir galbūt mažiau žinomiems. Paskelbę atvirą kvietimą dalyvauti bienalėje, sulaukėme daug kokybiškų pasiūlymų, tarp jų buvo ir labai įdomių. Atsirinkom kelis kūrėjus. Neatrinkti darbai irgi buvo tikrai kokybiški ir įdomūs, bet jų neatsirinkome todėl, kad jie buvo kaip atskiri dideli projektai. Jų eksponavimui mums nebūtų užtekę išteklių ir erdvių. Kita vertus, tie darbai galbūt būtų išsiskyrę iš bendro konteksto.

Kalbant apie pasirinkimus, dabar ir būtų puiki proga padėkoti menininkams, kad jie pasidalino savo idėjomis ir sumanymais. Mes tikime, kad jų idėjos gali būti įgyvendinamos kituose projektuose, o esant galimybei, pakviesime juos dalyvauti kituose renginiuose.

Liudas ANDRIKIS: Bienalė yra reikšmingas renginys, bienalės dalyviai yra iš Baltijos jūros regiono. Buvome paskel-

bę atvirą kvietimą Klaipėdos regiono kūrėjams ir į bienalės programą įtraukėme keletą klaipėdiečių. Bienalės yra svarbi platforma menininkams, ypač jauniems, pasirodyti ir būti pamatytiems, tai dažnai tampa stipriu postūmiu jų kūrybinei karjerai.

Kaip bienalės preliudas, gegužės 30–31 dienomis Klaipėdoje vyks KKKC organizuojamas idėjų simpoziumas, kur susijungs meno ir mokslo patirtys. Šiuolaikinis menas dažnai remiasi įvairiais moksliniais tyrimais ir būna jų inspiruotas. Simpoziume ir mokslininkai, ir menininkai skaitys pranešimus. Galvojame ir apie verslo pritraukimą. Bienalė yra didžiulis renginys, kuriam reikalingas ne kuklus biudžetas.

Meno, mokslo ir verslo bendradarbiavimo pavyzdžiu galbūt taps susitarimas su Klaipėdos uosto direkcija, kad vienas iš bienalės kūrinių bus demonstruojamas LED ekrane ant uosto direkcijos pastato sienos.

Kokiose erdvėse vyks pirmoji Klaipėdos meno bienalė, truksianti nuo 2025 m. rugsėjo 5 d. iki spalio 31 d.?

Liudas ANDRIKIS: Pagrindinė bienalės paroda ir programa vyks KKKC parodų rūmuose. Dar vyksta derinimai su menininkais dėl galimybių pristatyti jų kūrybą Klaipėdoje, šį mėnesį laukiame atsakymų iš tarptautinių fondų ir tada paaiškės, kurie menininkai ir su kokiais kūrinių dalyvaus programoje. Tuomet derinsime vietas mieste, kuriose galėtų atsirasti kūriniai.

Valentinas KLIMAŠAUSKAS: Šiuo metu vyksta pokalbiai su įvairiais menininkais dėl jų kūrinių specifinės raiškos formos, vietos suradimo. Tai gana nelengvas procesas – turi vykti dialogas su bendruomene ir savivaldybe. Kaip žinome, bendruomenės ir savivaldybės turi savo supratimą ir nuomonę apie šiuolaikinį meną ir kaip jis turi būti rodomas. Tad mes šiuo metu esame moderavimo ir diplomatijos procese, kad būtų prieita bendros nuomonės, priimti teisingai sprendimai ir kad renginys įvyktų. Kaip ten bebūtų, mes manome, kad didžioji ekspozicijos dalis bus KKKC. Šį projektą, šią temą geriausiai artikuliuoti mums pavyktų tam skirtoje erdvėje su jau pritaikyta infrastruktūra. Norint pristatyti meną viešojoje erdvėje dažnai prireikia didelių pastangų, nors, žinoma, yra galima ir įvairi privati iniciatyva.

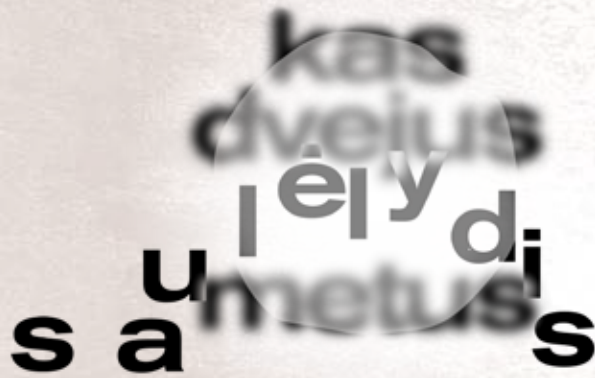
Liudas ANDRIKIS: Mes kalbamės su keliomis Klaipėdos galerijomis, kad kai kurie bienalės renginiai galėtų vykti jų erdvėse.

Kviečiame meno, mokslo ir verslo atstovus sekti informaciją ir dalyvauti KKKC simpoziume gegužės 30–31 d., o rudenį, nuo rugsėjo 5 d. iki spalio 31 d., aktyviai lankyti 1-osios Klaipėdos meno bienalės renginius.

Dėkoju už pokalbį.

Kalbėjosi Zita Tallat-Kelpšaitė

A SUNSET EVERY TWO YEARS



This autumn, Klaipėda will host its first ever art biennial entitled *A Sunset Every Two Years*. The inaugural edition, themed *Transit*, explores this concept through a variety of subtopics – from historical and logistical dimensions to those of sexuality, socio-economics, ecology, aesthetics, and even the magical.

The readers of *JŪRA MEER SEA* international magazine of business, science, and art may find the Latin root *transitus* – meaning passage or conveyance – strikingly familiar. Chosen as the core concept, *transit* becomes the event's central motif, signifying a state of flux, transformation, and transitory being.

To present this forthcoming cultural event, we invited the Biennial's Commissioner, Mr. Liudas ANDRIKIS – Director of Klaipėda Culture Communication Centre (KCCC) – and its Curator, Mr. Valentinas KLIMAŠAUSKAS, Director of the Contemporary Art Centre (CAC) in Vilnius.

Biennials have already established a solid tradition in Lithuania. Until now, however, none of them were held in Klaipėda. What was the reason, and who was the first to conceive the idea that Klaipėda was ready for an art biennial?

Liudas ANDRIKIS: When I began my work as KCCC Director in 2021, I was a bit dismayed that this institution did not have a visual arts event, while Šiauliai Art Gallery had two contemporary art festivals, not to mention Vilnius and Kaunas with their biennials and triennials, which are very popular with both participants and the audience. The contemporary art world has become deeply 'biennialized', so to speak. I visited biennials in Gothenburg, Sweden, where I met Valentinas. We started thinking about a new project, the ideas slowly took shape and last summer I invited Valentinas to take on the role of curator for the inaugural edition of Klaipėda Biennial. He agreed. The past year has served as something of a rehearsal, during which we participated in the organisation of several other major events, such as the UFNA international triennial of art and science, also Phenomenon M – a contemporary art project in public spaces. >



Rodion PETROFF. Layering.
Painted wood. 47x44 cm 2024

They gave us valuable experience in organising and coordinating things, particularly related to public urban spaces. Thus, we feel ready for this huge joint KCCC and CAC – a truly international event of contemporary art.

Does the rather industrial theme stem from Klaipėda's role as a transit port, or does the concept of 'transit' invite deeper exploration?

Valentinas KLIMAŠAUSKAS: The theme of the biennial is *A Sunset Every Two Years*, and the keyword is *transit* – a conceptual key that connects multiple layers of meaning through a web of synonymic relationships. In this context, transit evokes the dramatic, multi-ethnic history of Klaipėda region – a territory that has experienced profound political, urban, and cultural transformations over the past century. It positions Klaipėda as a hub of cargo and passenger logistics, a nexus of movement and change.

This region's ecological landscape has been intertwined with political and ecological activism, and with the very origins of contemporary art in Lithuania. Noteworthy events include *The Return of Angakok* or *The Green Leaf* performance in Nida in 1990, protesting an oil rig in the Baltic Sea, and the 1989 action *A National Park for Neringa*, all of which merged performance with protest and marked early artistic responses to ecological threats.

The biennial seeks to address concepts of ecological and informational toxicity – from the chemical weapons buried in the Baltic Sea, to oil spills and radical political movements, both past and present. The Baltic itself – one of the world's most polluted seas – will feature as a central motif and metaphor.

I would like to speak of the biennial from a slightly more distant perspective. Though I am not a native of Klaipėda, I know the city well and often find myself there. I spent the entire COVID lockdown in Smiltynė. During that time, I had many conversations with the writer Rolandas Rastauskas – we often discussed the art scene of the region. The idea of an art event, perhaps something more modest, had been gestating for quite a while. As our discussions evolved, we began conducting research into the development of the region's art, its history, and its relationship to the surrounding areas and, vitally, to the Baltic Sea.

My view of the project is shaped by that of an outsider – someone who arrives in Klaipėda, steps out of a car and is immediately enveloped by a different kind of ecosystem. Time seems to slow down. The moment you enter the coastal zone, walk on the seashore or feel the water of the sea with your feet, you are surrounded and as if begin to sense the breath of the Curonian Lagoon, the influx of Nemunas River, the gliding of fish, the migratory paths of birds, the growth and precipitation. Much of this project is about precisely that: the human body immersing itself in water,

shedding its layers. This unique coastal sunset ecosystem becomes a regenerative space – one of rest, wellness, sensuality, bodily and spiritual revival. It is a liminal zone, a beach resort or a magical 'edge-of-the-world' place, where time dissolves, liberating political and sexual bodies, and where new worlds and experiences may be revealed or imagined.

One of the themes we place significant emphasis on is historical and archival material, particularly photography of the seaside and the beach. I often think we have an innate fear of the sea. As a culture, we are not deeply maritime, although we aspire to be. We are more akin to foragers – people of the forest, of the land – farmers. We possess few myths about the sea. To us, it appears mysterious, even menacing.

Ecology, too, remains a central and relevant theme. I have researched this extensively – it was the focus of my doctoral entry thesis. That research led me to the conclusion that the first wave of contemporary art in Lithuania is intrinsically linked to the rise of ecological movements. From the Post Ars collective and their *Green Leaf* actions to the emergence of performance art in the late 1980s and early 1990s. They were related to the Chernobyl disaster and protests against an oil rig on the Curonian Spit. These protests were not merely against the Soviet regime – they marked the germination of democratic consciousness. They gave rise to performance groups, and the apex of *Green Leaf* was marked by a series of actions and performances in Nida.

In my view, these and other resonant themes – not only handed down generationally, but reverberating from era to era – are deeply embedded in the biennial's key concept of *transit*.

Until now, Klaipėda's art scene has been predominated by visual arts with relatively few expressions of multidisciplinary practice. The biennial's subthemes – such as eco-space, and notions of ecological or informational toxicity – appear to invite artists not only to reflect upon these issues through diverse artistic forms, but also, in connection with science, reveal their deeper nature and perhaps even propose solutions. Is that what you expect from the participants of the biennial?

We increasingly hear of the intimate interplay between art and science – hybridity or symbiosis – from scientific elements within art to fully interdisciplinary collaborative projects. The boundaries between knowledge and fiction fade, as artistic practice ventures into scientific and technological domains. Art draws ever closer to science, and in many ways, becomes it – both in content and in form. Do the goals of the biennial align with this vision? The interaction between



Bernardas ALEKNAVIČIUS. People relaxing on the beach and *Hans BERNSTEIN* stuck aground. Negative. 1971

art and science is hardly an invention of the 21st century – it has been present in Europe since the early modern era. Today, our contemporaries have drawn business into this marriage of art and science, forging a potent synergy between the three. Might such synergy take root in the biennial, becoming its distinctive hallmark and a vision for its future?

Valentinas KLIMAŠAUSKAS: The landscape of contemporary art is highly specific: science, technology, and knowledge itself are inseparable from the modern society – and

inevitably, from the artist, who begins their journey at the Academy of Arts. There, in various subjects and especially in art-based doctoral studies, the interplay between science and art becomes an essential part of education. Artists seek to unite vastly different modes of knowledge, methodologies, and production.

As you have rightly noted, science and art have been tightly interwoven since the Age of Enlightenment. The first philosophers were simultaneously scientists and artists – Leonardo da Vinci, or the polymaths of the Ancient Greece. Today, we operate within the same intellectual tradition. A >

significant component of the biennial will be a symposium, designed as a space for knowledge-sharing, where scientists can speak to us about pollution, or alternative interpretations of *transit*, particularly in relation to the Baltic Sea and its wider region.

The keyword *transit* was selected with particular artists in mind. A notable focus will be placed on historical photography and certain moving-image works that speak to this theme. There is quite a few of them. We seek to reveal nuances of Klaipėda's evolution as a port city, particularly through the lens of the 'Anthropocene', showcasing how humans have reshaped nature, transforming the waterlogged fields into a modern seaport, a colossal structure built to serve the flow of transit between the Soviet Union and Europe. Much of this was captured by Bernardas Aleknavičius, a long-time photojournalist in Klaipėda. We intend to exhibit some of his archival images.

Naturally, special attention will also be devoted to artists from Klaipėda region – emerging talents as well as more established or lesser-known creators. We issued an open call for proposals and received a number of compelling works, many of which were of high artistic merit. We selected a few, although several other strong proposals had to be declined – not due to lack of quality, but because they were conceived as large-scale standalone projects requiring resources and space beyond our current capacity. Moreover, some would have felt somewhat detached from the biennial's curatorial framework.

Speaking of our choices, this would be the right moment to express our sincere gratitude to all the artists who shared their ideas and concepts. We believe many of their visions can be realised in future projects, and, where possible, we hope to invite them to participate in other initiatives.

Liudas ANDRIKIS: The Biennial is a major cultural event for the Baltic Sea region, and all participating artists will hail from countries surrounding this sea.

Through our open call, we included not only international artists, but also several Klaipėda-based creators. For artists, particularly young ones, being seen and recognised within the framework of a biennial is a crucial step in their careers and creative development.

As a prelude to the Biennial, on 30–31 May, KCCC will host a symposium in Klaipėda, converging the experiences of art and science. Contemporary art often builds upon various forms of scientific inquiry, and at the symposium, scholars will deliver presentations alongside participating artists. We are also considering ways to involve the business sector. One such effort has already taken place, bringing together representatives from science, art, and business. A biennial of this scale naturally requires a substantial budget.

One potential example of cooperation between art, science, and business may materialise through an agreement with Klaipėda State Seaport Authority, whereby one of the Biennial artworks would be displayed on a large LED screen mounted on the port administration's building façade.

Which venues will host the first Klaipėda Art Biennial, running from 5 September to 31 October 2025?

Liudas ANDRIKIS: The main exhibition and programme will take place at KCCC Exhibition Hall. We are still engaged in discussions with artists regarding ways to present their work in Klaipėda and looking forward to some replies from international funds. This will help us finalise the group of contributors and then we'll be able to identify the most suitable venues.

Valentinas KLIMAŠAUSKAS: We are currently in dialogue with various artists regarding the specific forms and locations of their work. This is a complex process that requires engagement with local communities and the municipality. As we know, communities and municipalities often have their own perceptions and opinions about contemporary art and how it should be exhibited. Therefore, we are currently engaged in a process of moderation and diplomacy – seeking a consensus, aiming for sound decisions, and ensuring the event's successful realisation.

That said, we believe the main exhibition will be housed within Klaipėda Culture Communication Centre. This dedicated space, with its existing infrastructure, offers the best conditions for articulating the project's vision and themes. Presenting art in public space often entails significant logistical effort, though private initiatives can also play a meaningful role.

Liudas Andrikis: We are also in discussions with several Klaipėda galleries to potentially host segments of the Biennial within their premises.

We cordially invite all representatives of art, science, and business to follow our updates and participate in the KCCC Symposium on 30–31 May, and to actively engage with the events of the inaugural Klaipėda Art Biennial, running from 5 September to 31 October 2025.

Thank you for the conversation.

Interview conducted by Zita Tallat-Kelpšaitė

Experience Connectivity

June 2–5, 2025
Messe München

Get your ticket!
transportlogistic.de/tickets

tl transport
logistic

the leading exhibition



**Your Gateway
To Central Asia**

www.tlnika.com