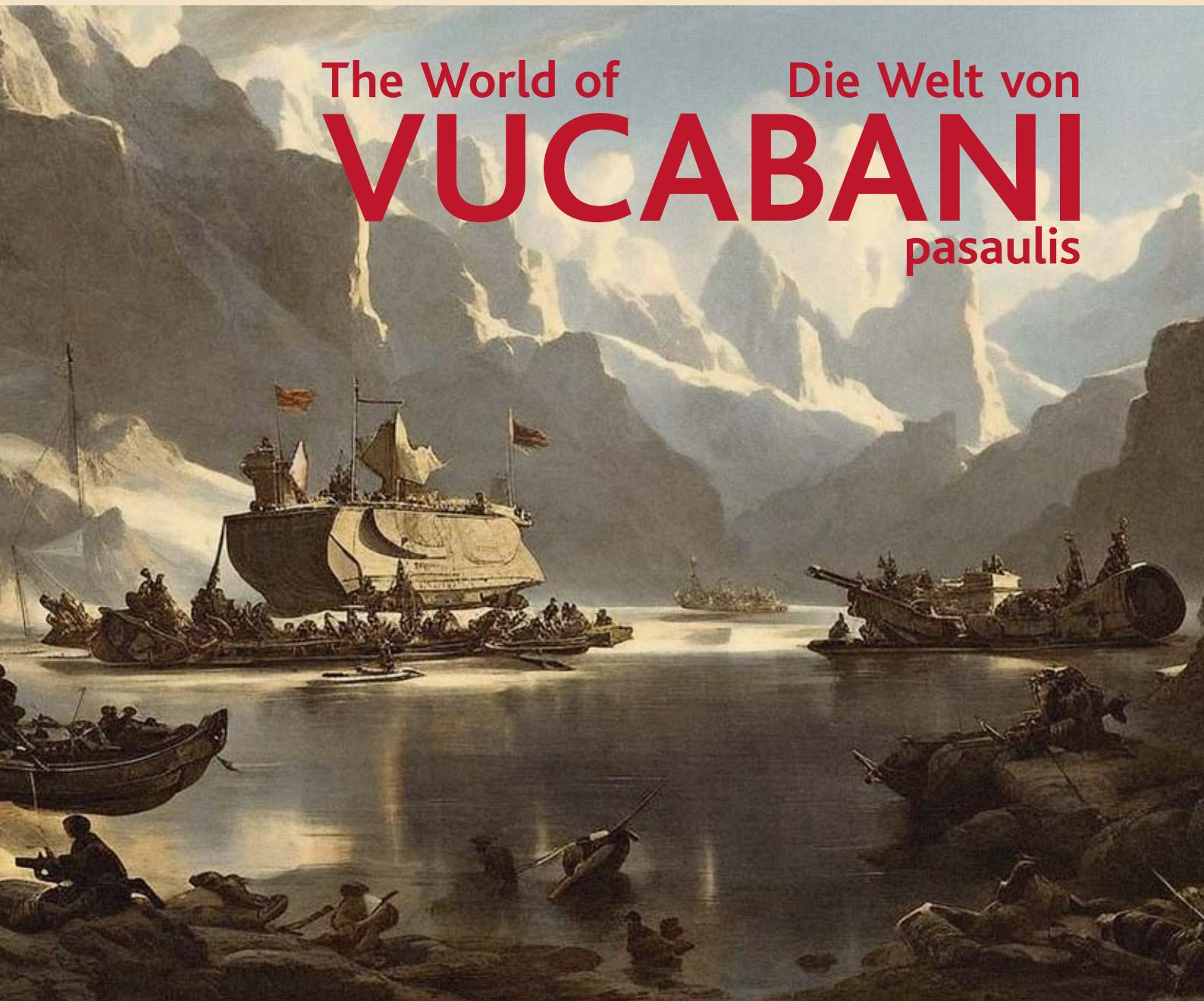


JŪRA·MEER·SEA

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

2024 • 1 [130]

The World of
VUCABANI
Die Welt von
VUCABANI
pasaulis



The world of VUCABANI • Computer graphics by AI and ZTK, 2023

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



Turinys • Inhalt • Content

LEIDĖJOS ŽODIS DAS WORT DER HERAUSGEBERIN PUBLISHERS'S WORD

VUCABANI pasaulis.....	2
VUCABANI-Welt.....	4
VUCABANI World.....	6

IŠSKIRTINIS INTERVIU EXKLUSIVES INTERVIEW EXCLUSIVE INTERVIEW

Transporto savaitė: dabartinės uostų ir jūry energetikos tendencijos.....	8
Transport Week: Aktuelle Trends in Häfen und Offshore-Energie	10
Transport Week: Current Trends in Ports and Offshore Energy.....	12

ĮŽVALGOS EINBLICKE INSIGHTS

Strateginiai tiekimo grandinių prioritetai po pandemijos	16
Strategische Prioritäten für Lieferketten nach einer Pandemie.....	18
Strategic Priorities for Post Pandemic Supply Chains	20

ĮŽVALGOS EINBLICKE INSIGHTS

Mąstymas klišėmis: ar tikrai krizė yra galimybė?.....	24
Nuomonės krizių ir galimybių tema	26
In Klischees denken: Ist Krise wirklich eine Gelegenheit? ...	28
Ansichten zu Krisen und Chancen.....	30
Thinking in Clichés: Is Crisis Really an Opportunity?.....	32
Opinions on the Theme of Crises and Opportunities	34

AKVAKULTŪRA AQUAKULTUR AQUACULTURE

Čilės jūros gėrybės: kokybė ir sauga	38
Chilenische Meeresfrüchte: Qualität und Sicherheit.....	40
Chilean Seafood: Quality and Safety	42

TARPTAUTINIAI RENGINIAI INTERNATIONALE VERANSTALTUNGEN INTERNATIONAL EVENTS

Pirmoji Pietryčių Azijoje transporto logistikos ir oro krovinių paroda sulaukė didelio susidomėjimo	44
Herzlich willkommen zur ersten Ausgabe der transport logistic Südostasien und air cargo Südostasien	46
A Warm Welcome to the First Edition of transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia	48

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
Jūry 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 Graželiénė
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, Migawka Fotografia,
Lisa Wlaschek, Actia Forum, ProChile,
JŪRA MEER SEA

Cover:
The World of VUCABANI computer
graphics by Artificial Intelligence &
artist Zita Tallat-Kelpšaitė

Cover design:
Ingrida Ramanauskienė

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

Printed by S. Jokužis
Publishing & Printing House
Circulation 500 copies

VUCABANI pasaulis

Skamba tarsi „abrakadabra“ iš vaikiškų pasakų knygų – beprasmis žodis, kuris, beje, viduramžiais buvo rašomas ant amuletų ir jam teikiama magiška galia.

VUCABANI nėra beprasmiškas raidžių derinys. Tai – du sus jungti akronimai, nusakantys šiuolaikinio pasaulio būseną.

Akronimą VUCA (*Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity*), reiškiantį nepastovumą, neapibrėžtumą, sudėtingumą ir dviprasmiškumą, pasauliui apibūdinti Šaltojo karo pabaigoje sukūrė JAV armijos karo koledžas, siekdamas tiksliai ir lakoniškai apibrėžti neramius laikus, su kuriais susidurs jo studentai, turėsiantys atlkti strateginius vaidmenis, tuomet susiklosčius sudėtingai situacijai Afganistane, kurios baigtį buvo sunku nuspėti.

Tarsi nieko naujo po saule. Iki šiol neprilygstančią karo strategiją legendinis kinų karvedys Sun Tzu sukūrė V a. prieš Kristą, surašęs ją ant bambuko lazdelių, vėliau tapusių knyga „Karo menas“.

„Karas – tai apgaulės kelias. Todėl, jei ką ir sugebi, vis tiek rodyk, jog nesugebi. Jeigu ketini šauktis kažkieno pagalbos, tai nuduok, jog nieko pagalbon kviečių neketini. Nors priešininkas ir yra arti, apsimesk, kad jis toli. O jeigu priešininkas toli, elkis taip, lyg jis būty čia pat. Prisiviliok priešus bandydamas papirkti. Sukelk sumaištį ir sutriuškink juos. Jeigu jiems nieko netruksta, būk pasirengęs. Jeigu jie stiprūs, pasitenk jų saugotis. Jeigu įpykę, sukelk sąmyšį. Elkis pagarbiai, kad sukeltum jų puikybę. Jeigu jie pailsėję, išvargink, jei vieningi, išskirk. Pulk tuomet, kai jie nepasirengę, žygiuok pirmyn, kai jie nesitiki. Užgrobk tai, kas jiems brangu. Laikykis numatyto kelio, tačiau sek priešui iš paskos. Šitaip išspręsi mūšio baigtį. Su paimtais j nelaisvę priešo kareiviais elkis gerai ir rūpkinis jais taip, kad vėliau turėtum iš to naudos. Karo mūšis yra labiau menas ir mokslas nei akla narsa.“

Tikėtina, kad pats karvedys gyvenimo išminties sėmėsi iš savo amžinininko filosofo ir mąstytojo Konfucijaus, pabrėždavusio, kad savo mokyme jis ne išradinėja kažką naujo, o perduoda senovės išminčių patirtį.

„Kas minkštai žengia, toli nueis. Šalyje, kur yra tvarka, veik ir kalbék drąsiai, šalyje, kur nėra tvarkos, veik drąsiai, bet kalbék apdairiai. Šlovingiausi išliekame ne tada, kai išsilaikomė neparkritę, o tada, kai parkritę atsikeliamė.“

Šiai išminčiai, amžių vieškeliais atkeliausiai į šiuolaikinį pasaulį, suteikiami vis kitokie vardai, nauji apibrėžimai.

Konfucijaus „Apmąstymai ir pašnekesiai“, Sun Tzu „Karo menas“ yra placiai žinomi dėl laikui nepavalžių įžvalgų apie pasaulį, karą, strategiją ir lyderystę. Nors šie kūriniai parašyti V a. pr. m. e., daugelis jų principų išlieka aktualūs ir šiandien, išskaitant ir VUCA pasaulio nepastovumo, neapibrėžtumo, sudėtingumo ir dviprasmiškumo kontekstą. Pasauliui, išeinančiam iš Šaltojo karo epochos į interneto erą, šis VUCA dalykų



jvardinimo principas atrodė tinkamas. Jis puikiai užfiksavo trikdžius, kurie pradėjo vykti dažniau.

Iš karinių struktūrų, kaip ir „Karo menas“, atėjusia VUCA idėja susidomėjo verslo bendruomenė, suvokusi, kad VUCA elementai tinka ir nestabiloms rinkoms bei sudėtingoms sąlygomis, su kuriomis krizių, pandemijų, karų metu nuolat susiduria verslas.

„Manau, kad pasaulyje bus nuolatiniai ir nenumatyti sutrikimų daug trumpesniais laiko tarpais, nei esame įpratę. Ir visada žmonių gyvenimas priklausys nuo to, kas reaguos greičiausiai ir geriausiai prisitaikys. Nusakyti šiai būsenai man patinka terminas „VUCA pasaulis“, – pernai rudenį Singapūre vykusioje transporto ir logistikos parodoje sakė žurnalo JŪRA MEER SEA pašnekovas Tobias Rentschler, „DB Schenker“ Azijos ir Ramiojo vandenyno regiono komercinio planavimo direktorius.

Sun Tzu mokė, kad išsami priešo ir aplinkos žvalgyba yra svarbiausias bet kokios sėkminges strategijos pagrindas. VUCA pasauliui tai reiškia, kad organizacijoms tenka investuoti į rinkos tendencijų, technologijų pokyčių ir geopolitinės sąlygų analizę, siekiant sumažinti neapibrėžtumą ir dviprasmiškumą. Kare reikia būti pakankamai lanksčiam, kad galėtum pristaikyti prie kintančių aplinkybių. Versle tai reiškia gebėjimą greitai keisti strategijas, operacijas ir net verslo modelius atsakant į pasaulio pokyčius. Pergales lemia ne tik mūšio lauke daromi veiksmai, bet ir iš anksto atliktas kruopštus planavimas. VUCA aplinkoje sėkmė priklauso nuo gebėjimo numatyti įvairius scenarijus ir turėti paruoštus atsakymus į juos. Sun Tzu teigė, kad kare svarbesnį vaidmenį nei fizinių jėgų panaudojimas vaidina moralė ir psichologija. Tikiuosi, verslas žino, ką tai reiškia.

Nors dalykus šiuo metu sunku suprasti ir nuspėti, negana to, į mūsų gyvenimą braunasi dar naujesni pokyčiai. Taigi, iš nepastovaus, neapibrėžto, sudėtingo ir dviprasmiško XX a. VUCA pasaulio sveiki atvykę į XXI a. BANI pasauli! Koks jis?

Anot šią koncepciją paskelbusio futuristo Jamais Cascio, tai – trapus (*Brittle*), nerimastingas (*Anxious*), nelinijinis (*Non-linear*) ir nesuvokiamas (*Incomprehensible*) pasaulis. Jo trapumas pasireiškia tuo, kad situacijos ar sistemos, kurios, atrodo,

Yra stiprios ir patikimos, gali lengvai ir staigiai sugriūti, kai susiduria su netikėtais iššūkiais ar spaudimu. Tai byloja, kad daugelis mūsų visuomenės struktūrų yra pažeidžiamos ir gali neatsilaikyti prieš netiketas krizes. Sistemos, kuriomis žmonės pasitikėjo, nustoja tinkamai veikti dėl politinių priežasčių, pasaulinės finansų sistemos pokyčių ar atakų prieš svarbias institucijas. Žmonės bei visuomenės vis labiau jaučia nerimą dėl ateities, o kai nerimauji, negali priimti konstruktyvaus sprendimo. Nerimastingeame pasaulyje individai patiria nepasitenkinimo ir beviltiškumo jausmą dėl praleistų galimybių.

Suvokiant, kad pasekmės gali ne visada tiesiogiai sekti iš priežasties ir kad maži pokyčiai gali sukelti didžiules ir nenuspėjamas pasekmes, jprasti planavimo ir prognozavimo metodai tampa neefektyvūs, nes ateities rezultatai gali būti nenuspėjami. Šiame pasaulyje informacijos perteklius ir sudėtingos sistemas gali sukelti jausmą, kad tikrajų situacijos esmę ar problemų priežastis sunku ar net neįmanoma suprasti. Nerimą nuolat kelia dezinformacija: politinė, ekonominė ir net asmeninė. Klaudinga informacija naudojama ne tik tam, kad patikėtume kažkuo, kas klaudinga, o tam, kad suabejotume tuo, kas yra tiesa. Atrodo, kad daugelis mūsų bendravimo priemonių, neišskiriant ir socialinių tinklų, yra specialiai sukurto nerimui, baimei, pykčiu ir nepasitikėjimui didinti.

BANI pasaulio koncepcija atspindi dabartinę realybę, kurioje susiduriame su dar didesniu neapibrėžtumu, kur sistemų trupumas, visuomenės nerimas, netiesioginiai poveikiai ir situacijų nesuvokiamumas tampa vis labiau pastebimi.

VUCA pasaulis susiliejo su BANI pasauliu. VUCABANI pasaulio savoka suteikia išsamų įrankių rinkinį, kuris padeda atpažinti ir spręsti šiuolaikinius iššūkius, kai vienas požiūris ar strategija negali būti tinkama visoms situacijoms. Tai reiškia, kad turime būti pasirengę kūrybiškai ir lanksčiai taikyti bei derinti jvairias strategijas, mokyties dirbtį sudėtingomis sąlygomis, atsižvelgdami į kintančią aplinką ir iššūkius, su kuriais susiduriame.

Deja, dabartinis chaoso laikotarpis niekaip nesibaigia. Tai galbūt yra tik pradžia. Mūsų laukia ilga prisitaikymo ateitis, o patikimiausias atsakas į chaosą – intuicija, empatija, improvizacija ir atsparumas. Tai būdai, kuriais žmonės nuo senų senovės prisitaiko ir ištveria perversmų laikotarpius.

„Pasaulis juokiasi, paspendės savo tinklą
Ant žemės vieškelį, takelių ir takų.
Klausau, ką Pasaka man gieda kaip lakštingala,
Pasaulių netikiu, o Pasaka tikiu.“

Eileraštį „Pasaka“ vienas didžiausių XX a. lietuvių poetas Henrikas Radauskas paraše 1935 m. Praėjus 89 metams, 2024-aisiais šio eileraščio paskutinės eilutė „Pasaulių netikiu, Pasaka tikiu“ tapo tarptautinės Vilniaus knygų mugės šūkiu ir meno manifestu.

„Pripažįstu, kad iš pirmo žvilgsnio labiau netinkamą, labiau disonuojantį šių dienų aktualijoms knygų mugės šūkį vargu ar pavyktų rasti, kai minime 10-ąsias Krymo okupacijos metines ir prisimename prieš dvejus metus Rusijos pradėtą platus

masto karą prieš Ukrainą. Ir vis dėlto mes užsispyrė tariame „Pasaulių netikiu, o Pasaka tikiu“, jsisąmonindami tai kaip ištikimybės kūrybai priesaiką“, – atidarydamas 24-ąjį Vilniaus knygų mugę, kalbėjo renginio organizacinio komiteto narys Aurimas Švedas.

„Ka gali nuveikti kuriantys žmonės blogio akivaizdoje? Ka gali eileraštis prieš tanką? O gal mes savęs ir vieni kitų turėtume paklausti, ką gali tankas prieš eileraštį? Kodėl nuožmiausiai diktatoriai bijo ir pilkčiausiais savo priešais laikus rašytojus, poetus, laisvo žodžio skleidėjus? Nes literatūra primena mums, kad įmanomas pasaulis, kuriame yra svarbūs pamatiniai dalykai: laisvė, prasmė, grožis, ištikimybė, artimo meilė, pagarba vieni kitiams. Atrodo, tai pasakos pasaulis, bandantis įtikinti mus, kad tikri ir nepavaldūs laikui dalykai egzistuoja. Tik juos reikia surasti, išsaugoti arba sukurti. Šiandien, kaip niekad, mums svarbus tikėjimas literatūros visagalybe, jos gebėjimu puoselėti atmintį, pasakoti saugančias ir gydančias istorijas, o taip pat kurti naujus pasaullius ir viltingas svajones, kurios ilgainiui virs gyvenimiu“, – tūkstančiams kuriančių žmonių Lietuvos sostinėje skambėjo įkvėpiantys žodžiai.

„Knyga tikiu. Tikiu, kad knyga gali paversti mus geresnais, kritiškesnais žmonėmis. Knyga leidžia pasirinkti teisingas istorijos puses. O tokius dilemus šiandien kyla visame pasaulyje, ir labai svarbu, kad mes pasirinktume teisingą istorijos pusę“, – apie pasauly ir knygą kalbėjo Lietuvos Respublikos prezidentas Gitanas Nausėda.

Su visa kūrėjų brolija ir seserija pasirašau po viltingu poeto Henriko Radausko tikėjimo manifestu: „Pasaulių netikiu, Pasaka tikiu!“

Z.T.K

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

VUCABANI-Welt

Es klingt wie das „Abrakadabra“ aus Kinderbüchern – ein scheinbar bedeutungsloses Wort, das übrigens im Mittelalter auf Amulette geschrieben und mit magischen Kräften versehen wurde. VUCABANI ist jedoch keine sinnlose Aneinanderreihung von Buchstaben. Es handelt sich um die Kombination zweier Akronyme, die den Zustand der modernen Welt beschreiben.

Das Akronym VUCA (Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity), das für Volatilität, Unsicherheit, Komplexität und Mehrdeutigkeit steht, wurde am Ende des Kalten Krieges vom U.S. Army War College eingeführt. Es diente dazu, die turbulenten Zeiten, mit denen seine Studenten in ihren strategischen Rollen konfrontiert würden – insbesondere in der komplexen und schwer vorhersehbaren Situation in Afghanistan –, präzise und knapp zu umschreiben.

Als ob es nichts Neues unter der Sonne gäbe. Der legendäre chinesische Kriegsherr Sun Tzu entwickelte bereits im 5. Jahrhundert v. Chr. eine bis dahin unerreichte Kriegsstrategie, die er auf Bambusstäben niederschrieb, aus denen später das Buch „Die Kunst des Krieges“ wurde.

„Krieg ist der Weg der Täuschung. Also wenn du etwas tun kannst, zeige, dass du es nicht kannst. Wenn du Hilfe rufen willst, zeige, dass du niemanden um Hilfe rufst. Selbst wenn der Feind nah ist, tu so, als wäre er weit weg. Und wenn der Feind weit weg ist, handle so, als wäre er direkt vor dir. Lock deine Feinde, indem du versuchst, sie zu bestechen. Verursache Verwirrung und zerschmettere sie. Wenn sie nichts entbehren, sei bereit. Wenn sie stark sind, sei vorsichtig. Wenn sie zornig sind, stift Verwirrung. Verhalte dich respektvoll, um ihren Stolz zu erregen. Wenn sie ausgeruht sind, ermüde sie; wenn sie vereint sind, trenne sie. Greife an, wenn sie unvorbereitet sind, marschiere vorwärts, wenn sie es nicht erwarten. Nimm das, was ihnen lieb ist. Halte dich an den vorgesehnen Weg, folge aber dem Feind im Verborgenen, so wirst du den Ausgang der Schlacht bestimmen. Behandle gefangene Feindsoldaten gut und sorge für sie, sodass du später davon profitieren kannst. Der Kampf im Krieg ist mehr Kunst und Wissenschaft als blinde Tapferkeit.“

Es ist wahrscheinlich, dass sich der Kriegsherr selbst Lebensweisheiten von seinem Zeitgenossen, dem Philosophen und Denker Konfuzius, angeeignet hat, der betonte, dass er in seiner Lehre nichts Neues erfand, sondern die Erfahrungen alter Weiser weitergab.

„Der sanft geht, wird weit kommen. In einem Land mit Ordnung handele und sprich kühn; in einem Land ohne Ordnung handele kühn, aber sprich bedacht. Wir sind am ruhmreichsten, nicht wenn wir stehen, ohne zu fallen, sondern wenn wir aufstehen, jedes Mal wenn wir fallen.“

Diese Weisheit, die durch die Jahrhunderte bis in die moderne Welt gereist ist, wird immer wieder neu und anders definiert.

Die „Gespräche“ des Konfuzius und „Die Kunst des Krieges“ von Sun Tzu sind weit bekannt für ihre zeitlosen Einsichten über die Welt, Krieg, Strategie und Führung. Obwohl diese Werke ungefähr im 5. Jahrhundert v. Chr. geschrieben wurden, bleiben viele ihrer Prinzipien auch heute aktuell, einschließlich im Kontext der Volatilität, Unsicherheit, Komplexität und Mehrdeutigkeit der VUCA-Welt. Für eine Welt, die aus der Ära des Kalten Krieges in die Ära des Internets übergeht, schien dieses Prinzip der Benennung der Dinge als VUCA passend. Es fasste perfekt die Störungen, die immer häufiger aufraten.

Die VUCA-Idee, die aus militärischen Strukturen wie „Die Kunst des Krieges“ kam, fand Anklang in der Wirtschaftsgemeinschaft, die erkannte, dass die Elemente von VUCA auch für die volatilen Märkte und schwierigen Bedingungen geeignet sind, mit denen Unternehmen während Krisen, Pandemien und Kriegen ständig konfrontiert sind. „Ich glaube, dass die Welt dauerhafte und unvorhersehbare Störungen in viel kürzeren Abständen erleben wird, als wir es gewohnt sind. Und das Leben der Menschen wird immer davon abhängen, wer am schnellsten reagiert und sich am besten anpasst. Mir gefällt der Begriff ‚VUCA-Welt‘, um diesen Zustand zu beschreiben“, sagte Tobias Rentschler, Director of Commercial Planning for Asia Pacific bei DB Schenker, im Gespräch mit dem Magazin SEA MEER SEA auf der Transport- und Logistikmesse in Singapur.

Sun Tzu lehrte, dass detaillierte Aufklärung über den Feind und die Umgebung der Schlüssel zu jeder erfolgreichen Strategie ist. Für die VUCA-Welt bedeutet dies, dass Organisationen in die Analyse von Markttrends, technologischen Veränderungen und geopolitischen Bedingungen investieren müssen, um Unsicherheit und Mehrdeutigkeit zu reduzieren. Im Krieg muss man flexibel genug sein, um sich an verändende Umstände anzupassen. Im Geschäftsleben bedeutet dies die Fähigkeit, Strategien, Operationen und sogar Geschäftsmodelle schnell zu ändern, um auf weltweite Veränderungen zu reagieren. Der Sieg ergibt sich nicht nur aus den Aktionen auf dem Schlachtfeld, sondern auch aus der sorgfältigen Planung im Vorfeld. Im VUCA-Umfeld hängt der Erfolg von der Fähigkeit ab, verschiedene Szenarien vorherzusehen und darauf vorbereitet zu sein. Sun Tzu argumentierte, dass in Kriegen Moral und Psychologie eine wichtigere Rolle spielen als der Einsatz physischer Kraft. Ich hoffe, das Geschäftswelt versteht, was dies bedeutet.

Obwohl es der Zeit schwierig ist, Dinge zu verstehen und vorherzusagen, schleichen sich immer neue Veränderungen in unser Leben ein. So kommen wir von der volatilen, unsicheren, komplexen und mehrdeutigen VUCA-Welt des 20. Jahrhunderts in die BANI-Welt des 21. Jahrhunderts. Wie sieht diese aus?

Nach Jamais Cascio, dem Futuristen, der das Konzept vorstellte, handelt es sich um eine Welt, die brüchig, ängstlich,

nichtlinear und unverständlich ist. Ihre Brüchigkeit zeigt sich darin, dass Situationen oder Systeme, die stabil und zuverlässig erscheinen, leicht und plötzlich zusammenbrechen können, wenn sie mit unerwarteten Herausforderungen oder Druck konfrontiert werden. Dies deutet darauf hin, dass viele unserer gesellschaftlichen Strukturen anfällig sind und unerwarteten Krisen nicht standhalten können. Systeme, auf die Menschen sich verlassen haben, funktionieren nicht mehr richtig aufgrund politischer Gründe, Veränderungen im globalen Finanzsystem oder Angriffen auf wichtige Institutionen. Menschen und Gesellschaften werden zunehmend ängstlich bezüglich der Zukunft, und wenn man ängstlich ist, kann man keine konstruktiven Entscheidungen treffen. In einer ängstlichen Welt erleben Individuen ein Gefühl der Frustration und Hoffnungslosigkeit wegen verpasster Chancen.

Die Erkenntnis, dass Konsequenzen nicht immer direkt aus der Ursache folgen und dass kleine Veränderungen große und unvorhersehbare Konsequenzen haben können, macht herkömmliche Planungs- und Vorhersagemethoden ineffektiv, da zukünftige Ergebnisse unvorhersehbar werden. In dieser Welt führen Informationsüberflutung und komplexe Systeme zu einem Gefühl, dass es schwer oder sogar unmöglich ist, die wahre Natur einer Situation oder die Ursachen von Problemen zu verstehen. Fehlinformationen sind eine ständige Sorge: politisch, wirtschaftlich und sogar persönlich. Fehlinformationen werden nicht nur verwendet, um uns an etwas Falsches glauben zu lassen, sondern auch, um uns an dem zweifeln zu lassen, was wahr ist. Viele unserer Kommunikationsmittel, einschließlich sozialer Netzwerke, scheinen speziell darauf ausgerichtet zu sein, Angst, Wut und Misstrauen zu schüren.

Das Konzept der BANI-Welt spiegelt die aktuelle Realität wider, in der wir mit noch größerer Unsicherheit konfrontiert sind, wo die Fragilität von Systemen, gesellschaftliche Angst, indirekte Auswirkungen und die Unverständlichkeit von Situationen immer deutlicher werden. Die VUCA-Welt hat sich mit der BANI-Welt verschmolzen. Das Konzept der VUCA-BANI-Welt bietet ein umfassendes Instrumentarium, um zeitgenössische Herausforderungen zu identifizieren und anzugehen, bei denen ein Ansatz oder eine Strategie möglicherweise nicht für alle Situationen geeignet ist. Das bedeutet, dass wir bereit sein müssen, verschiedene Strategien kreativ und flexibel anzuwenden und zu kombinieren und zu lernen, unter komplexen Bedingungen zu arbeiten, wobei wir das sich verändernde Umfeld und die Herausforderungen, denen wir gegenüberstehen, berücksichtigen müssen.

Leider ist das derzeitige Chaos noch lange nicht vorbei. Es könnte gerade erst der Anfang sein. Eine lange Zukunft der Anpassung erwartet uns, und die sicherste Antwort auf das Chaos sind Intuition, Empathie, Improvisation und Widerstandsfähigkeit. Das sind die Methoden, mit denen Menschen seit Urzeiten Perioden des Umbruchs überstanden haben.

„Die Welt lacht, greift in ihr Netz
Auf den Straßen, Pfaden und Wegen der Erde.
Ich lausche dem Gesang des Märchens wie dem einer
Nachtigall,
Ich glaube nicht an die Welt, aber ich glaube an Märchen.“

Henrikas Radauskas, einer der größten litauischen Dichter des 20. Jahrhunderts, schrieb das Gedicht „Märchen“ im Jahr 1935. 89 Jahre später, im Jahr 2024, wurde die letzte Zeile dieses Gedichts, „Ich glaube nicht an die Welt, aber ich glaube an Märchen“, zum Motto und künstlerischen Manifest der Internationalen Buchmesse in Vilnius.

„Ich gebe zu, dass es auf den ersten Blick kaum einen unpassenderen, mehr dissonanten Slogan für die Buchmesse geben könnte, gerade wenn wir den zehnten Jahrestag der Annexion der Krim begehen und uns an den von Russland vor zwei Jahren gegen die Ukraine entfesselten großangelegten Krieg erinnern. Und dennoch beharren wir stur darauf: ‚Ich glaube nicht an die Welt, aber ich glaube an Märchen‘, als Ausdruck unserer Treue zur Kreativität“, sagte Aurimas Švedas, Mitglied des Organisationskomitees, bei der Eröffnung der 24. Internationalen Buchmesse in Vilnius.

„Was können kreative Menschen angesichts des Bösen tun? Was kann ein Gedicht gegen einen Panzer ausrichten? Oder sollten wir uns eher fragen, was kann ein Panzer gegen ein Gedicht ausrichten? Warum fürchten die grausamsten Diktatoren freie Schriftsteller, Dichter und Verfechter der Meinungsfreiheit und sehen in ihnen ihre schlimmsten Feinde? Denn die Literatur erinnert uns daran, dass eine Welt möglich ist, in der fundamentale Werte wie Freiheit, Sinn, Schönheit, Loyalität, Liebe zum Nächsten und gegenseitiger Respekt zählen. Es scheint die Welt eines Märchens zu sein, die uns überzeugen will, dass echte und zeitlose Dinge existieren. Wir müssen sie nur finden, bewahren oder erschaffen. Heute, mehr denn je, ist es wichtig, an die Allmacht der Literatur zu glauben, an ihre Fähigkeit, Erinnerungen zu bewahren, schützende und heilende Geschichten zu erzählen und neue Welten und hoffnungsvolle Träume zu schaffen, die schließlich Wirklichkeit werden“, waren die inspirierenden Worte, die tausenden von Kreativen in der Hauptstadt vorgetragen wurden.

„Ich glaube an das Buch. Ich glaube, dass ein Buch uns zu besseren, kritischeren Menschen machen kann. Ein Buch ermöglicht es uns, die richtige Seite der Geschichte zu wählen. Und solche Dilemmas treten heute weltweit auf, und es ist sehr wichtig, dass wir die richtige Seite der Geschichte wählen“, sagte der Präsident der Republik Litauen, Gitanas Nausėda, über die Welt und das Buch.

Mit der gesamten Bruderschaft und Schwesternschaft der Schöpfer unterschreibe ich unter das hoffnungsvolle Glaubensbekenntnis des Dichters Henrikas Radauskas: Ich glaube nicht an die Welt, ich glaube an Märchen!

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

VUCABANI World

It sounds like the 'abracadabra' from children's storybooks – a meaningless word which, by the way, used to be written on amulets and attributed with magical powers in the Middle Ages.

VUCABANI is not a meaningless combination of letters. It is two acronyms combined to describe the state of the modern world.

VUCA, which stands for Volatility, Uncertainty, Complexity and Ambiguity, was coined at the end of the Cold War by the U.S. Army War College to give a precise and concise definition of the turbulent times that its students would have to face in their strategic roles in the then complex and hardly predictable outcome of the situation in Afghanistan.

Sounds like nothing new under the sun. In the 5th c. BC the legendary Chinese warlord Sun Tzu developed an unparalleled war strategy, writing it down on bamboo sticks, which later became the book that we know as *The Art of War*.

'War is a path of deception. So, if you can do something, show that you can't. If you are going to call for help, show that you are not going to call for help from anyone. Even if the adversary is near, pretend that he is far away. And if the adversary is far away, act as if he were right there. Entice your enemies by trying to bribe them. Create confusion and crush them. If they are secure at all points, be ready. If they are strong, try to watch out for them. If they are angry, cause confusion. Be respectful to arouse their pride. If they are rested, exhaust them; if they are united, separate them. Attack when they are unprepared, march forward when they do not expect it. Seize what is dear to them. Keep to the intended path, but follow the enemy behind. Thus you will decide the outcome of the battle. Treat captured enemy soldiers well and take care of them in a way that will benefit you later. The battle of war is more an art and a science rather than blind valour.'

It is likely that the warlord himself drew life's wisdom from his contemporary, the philosopher and thinker Confucius, who emphasized that his teachings was not something new, but rather a passing on of the ancient wisdom.

'He who treads softly goes far. Act and speak boldly in a country where there is order; act boldly and speak carefully in a country where there is no order. Our greatest glory is not in never falling, but in rising every time we fall.'

This wisdom, which has come down through time into the modern world, is interpreted in many ways.

Confucius' *Discussions and Conversations* and Sun Tzu's *The Art of War* are widely known for their timeless insights into the world, war, strategy and leadership. Although these works were written around the 5th century BC, many of their principles remain relevant today, including the context of

the volatility, uncertainty, complexity and ambiguity of the VUCA world. This definition seemed appropriate for a world emerging from the Cold War era into the Internet era. It was perfect to record the disruptions that began to occur more and more frequently.

The concept of VUCA, which came from the military like *The Art of War*, was embraced by the business community, which realised that the elements of VUCA were also appropriate for the volatile markets and difficult conditions that business is constantly confronted by in times of crisis, pandemics and war.

'I believe that the world will experience permanent and unforeseen disruptions at much shorter intervals than we are used to. And people's lives will always depend on who reacts fastest and adapts best. I like the term 'VUCA world' to describe this state of affairs,' said Tobias Rentschler, Director of Commercial Planning for Asia Pacific at DB Schenker, speaking to *JURA MEER SEA* magazine at the transport logistics exhibition in Singapore last autumn.

Sun Tzu taught that detailed intelligence on the enemy and the environment is the key to any successful strategy. For the VUCA world, this means that organisations need to invest into analysing market trends, technological changes and geopolitical conditions to reduce uncertainty and ambiguity. In war, you need to be flexible enough to adapt to changing circumstances. In business, this means being able to quickly change strategies, operations and even business models in response to global changes. Victory comes not only from actions taken on the battlefield, but also from careful planning done in advance. In the VUCA environment, success depends on the ability to anticipate different scenarios and to have appropriate responses prepared. Sun Tzu argued that, in war, morality and psychology play a more important role than the use of physical force. I hope that business knows what this means.

Although things are difficult to understand and predict at the moment, there are newer changes creeping into our lives. So, take a step from the volatile, uncertain, complex and ambiguous world of the 20th century VUCA world into the 21st century BANI world! What is it like?



According to the futurist Jamais Cascio, who suggested the concept, it is a world that is Brittle, Anxious, Non-linear and Incomprehensible.

Its fragility is manifested in the fact that situations or systems that appear to be strong and reliable can easily and suddenly collapse when faced with unexpected challenges or pressure. This suggests that many of the structures of our societies are fragile and may not be able to withstand unexpected crises. Systems that people have relied on stop working properly for political reasons, changes in the global financial system or attacks on important institutions. People and societies are increasingly anxious about the future, and when you are anxious, you cannot take constructive decisions. In the worried world, individuals experience a sense of frustration and hopelessness about missed opportunities.

The realisation that consequences may not always follow directly from the cause, and that small changes can lead to enormous and unpredictable results, makes conventional planning and forecasting methods ineffective, as future outcomes can be unpredictable. In this world, information overload and complex systems can lead to a feeling that the true nature of a situation or the cause of various problems are difficult or even impossible to understand. Misinformation is a constant source of concern: political, economic and even personal. Misinformation is used not only to make us believe in something that is false, but to make us doubt in what is true. Many of our means of communication, including the social networks, seem to be specifically designed to increase anxiety, fear, anger and mistrust.

The concept of the BANI world reflects the current reality, where we are faced with even greater uncertainty, where the fragility of systems, social anxiety, indirect effects and the incomprehensibility of situations are becoming more and more visible.

The world of VUCA has merged with the world of BANI. The concept of the VUCABANI world provides a comprehensive set of tools to identify and address contemporary challenges, where one approach or strategy may not be appropriate for all situations. This means that we need to be prepared to apply and combine different strategies in a creative and flexible way, and to learn to work in complex conditions, taking into account the changing environment and challenges we face.

Unfortunately, the current period of chaos is far from over. It may be just the beginning. We have a long future of adaptation ahead of us, and the surest response to chaos is intuition, empathy, improvisation and resilience. These are the ways in which humans have adapted and endured periods of upheaval since the ancient times.

'The world is laughing, setting its net
On the earth's highways, lanes and paths.
I listen to what the Fairy Tale sings to me like a nightingale,
I don't believe in the world, but I believe in the Fairy Tale.'

Henrikas Radauskas, one of the greatest Lithuanian poets of the 20th century, wrote the poem *Fairy Tale* in 1935. 89 years later, in 2024, the last line of this poem, 'I don't believe in the world, but I believe in the faery tale', became the slogan and artistic manifesto of the Vilnius International Book Fair.

'I admit that, it may seem you couldn't find a more inappropriate and dissonant slogan in the context of the current events for the Book Fair, as we commemorate the 10th anniversary of the occupation of Crimea and the large-scale war launched by Russia against Ukraine two years ago. And yet, we stubbornly say 'I don't believe in the world, but I believe in the Fairy Tale', taking it as an oath of loyalty to creativity,' said Aurimas Švedas, a member of the Organising Committee, at the opening of the 24th edition of Vilnius Book Fair.

'What can creative people do in the face of evil? What can a poem do against a tank?

Or should we ask ourselves and each other what a tank could do against a poem? Why do the fiercest dictators fear and consider free writers, poets, and the spreaders of free speech to be their worst enemies? Because literature reminds us that it is possible to have a world, resting on the fundamentals like freedom, meaning, beauty, loyalty, loving your neighbours, and respect for one another. It seems like a fairy-tale world that tries to convince us that real and timeless things exist. They just need to be found, preserved or created. Today, more than ever, we need to believe in the omnipotence of literature, in its ability to foster memory, to tell stories that protect and heal, and to create new worlds and hopeful dreams that will eventually become life,' these inspiring words were spoken to thousands of creative people in the Lithuanian capital city.

'I believe in books. I believe that books can make us better, more critical people. Books allow us to choose the right side of history. And, today, these issues arise all over the world today, making it very important for us to choose the right side of history,' said Gitanas Nausėda, President of the Republic of Lithuania, during his speech about books and the world.

I sign the hopeful manifesto of faith by the poet Henrikas Radauskas – 'I don't believe in the world, I believe in the Faery Tale!' – with the entire fellowship of creators.

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

Transporto savaitė: dabartinės uostų ir jūrų energetikos tendencijos



Daugeliui tarptautinių renginių nelengva atsigauti po pandemijos ir pasaulyje vykstančių karinių konfliktų sukeltos pertraukos. Pavyzdžiui, toks reikšmingas renginys kaip „Messe München“ organizuojama paroda „transport logistic China and air cargo China“ Šanchajuje šiemet atgimsta tik po šešerių metų pertraukos. Tokią pavyzdžių nemažai.

Apie tarptautinių renginių patirtis kalbamės su „Actia Forum“ vadovu, Baltijos uostų organizacijos (BPO) generaliniu sekretoriumi

Bogdan OŁDAKOWSKI.

Kokia patirtis sukaupta organizuojant „Transporto savaitę“ („Transport Week“)?

Renginių industriją iš tiesų labai paveikė pandemija ir kariniai konfliktais visame pasaulyje. Kalbant apie tarptautinę „Transporto savaitę“ konferenciją, 2020 m. ją atšaukėme, tačiau 2021 m. įvyko du nuotoliniai renginiai internetu. 2022 m. ir 2023 m. konferencijos vėl vyko Gdynėje, Lenkijoje. Apskritai pastaraisiais metais nemažai renginių persikelė į internetą ir tikrai gerai, kad šiai laikais turime tokią galimybę. Tačiau pastebime, kad daugelis žmonių vis dar labai vertina asmeninius susitikimus.

Kokia yra pagrindinė šio renginio idėja ir svarbiausios temos 2024-aisiais?

Visada stengiamės aptarti svarbiausias ir aktualiausias transporto, logistikos ir uostų pramonės temas. Šiais metais įžanginė konferencijos diskusija bus skirta dabartiniams jūrų transporto sektoriaus iššūkiams ir tendencijoms, pavyzdžiui, skaitmeninimui, automatizavimui, demografiniams pokyčiams, žmogiškųjų išteklių poreikiams ir nulinės taršos tikslams. Pirmają dieną taip pat bus kalbama apie Europos transporto sektoriaus svarbą formuojant ateinančio dešimtmečio ES politiką, įvairius ESG strategijos aspektus ir pristatomos įdomiausios investicijos į uostus bei terminalus.



Antrąją dieną organizuos Baltijos uostų organizacija (BPO) ir bus visiškai susijusi su uostų vaidmeniu plėtojant jūros vėjo jégainių projektus. Pirmą kartą organizuojamoje BPO konferencijoje diskutuoti apie jūros vėjo energetiką susirinkę ekspertai aptars Baltijos jūros regione vykdomus projektus ir galimybes pasiekti ES bei Baltijos šalių tikslus dėl jūros vėjo energijos pajėgumų išvystymo iki 2030 m. Darbotvarėje taip pat bus aptarta jūros vėjo jégainių parkų statybos logistinė grandinė ir Baltijos uostų sektoriaus jūrų strategija, atsižvelgiant į dabartinius iššūkius.

**Baltijos šalių kaimynystėje vykstanti Rusijos invazija į Ukrainą daro nemažą įtaką Baltijos uostų veiklai.
Kokiais rodikliais tai pasireiškia?**

Rusijos invazija į Ukrainą, įvestos sankcijos Rusijai ir Baltarusijai padarė didelį poveikį uostams – tiek krovinių apimtimis, tiek struktūrai. Pirma, pasikeitė energetinių žaliaivų (žalios naftos ir anglų) importas iš Rusijos į kitas šalis. Be to, kai kurios šalys nusprendė statyti plaukiojančius suskystintų gamtinių dujų terminalus, kad užtikrintų dujų importą savo šalies ekonomikai. Kai kurių konteinerių linijų laivai nustojo plaukti į Rusijos uostus, o tai taip pat turi įtakos konteinerių paskirstymui Baltijos jūroje. Sankcijos, įvestos kai kuriems Rusijos oligarchams ir Baltarusijai, paveikė trąšų verslą, o tai atitinkamai paveikė ir šia prekyba užsiimančius uostus. Kai kurie Baltijos uostai pradėjo krautis Ukrainos krovinius, pirmiausia grūdus ir žemės ūkio produktus.

**Dabartinėje geopolitinėje situacijoje Baltijos uostai neabejotinai įgauna kitokią strateginę reikšmę.
Kaip šioje situacijoje turėtų kisti Baltijos uostų veikla?
Ar šie klausimai bus nagrinėjami „Transporto savaitės“ renginyje?**

ES uostai, įskaitant Baltijos uostus, visada buvo strategiškai svarbūs. O pastaraisiais metais, susidarius karinei padėčiai,

jie tapo dar svarbesni įvairių saugumo aspektų požiūriu. Pirmiausia uostai turi užtikrinti prekių (pvz., maisto produktų) ir energijos, būtinų visuomenei ir ekonomikai, tiekimą. Antra, uostai turi užtikrinti visų kitų rūsių krovinių, kurie yra ypač svarbūs krizinėse situacijose, tiekimą. Galiausiai, jie turi investuoti į naujų infrastruktūrą. Šie klausimai bus aptarti 2024 m. „Transporto savaitės“ metu.

Kokia yra Lenkijos uostų patirtis?

Tiesą sakant, mūsų „Actia Forum“ komandos konsultacijų skyrius ką tik parengė dar vieną „Port Monitor“ ataskaitą apie Lenkijos uostus. Surinkti duomenys rodo, kad 2023 m. Lenkijos uostuose iš viso užregistruota 145,7 mln. tonų krovinių, t. y. 9,56 proc. daugiau nei 2022 m. Krovos apimčių padidėjimas pastebėtas Gdansko (+ 18,67 %) ir Gdynės (+ 5,25 %) uostuose, o Ščecino-Švinoujšcie uostuose užfiksuotas 4 % sumažėjimas. Nuo 2022 m. vasario mėn. prasidėjus Rusijos agresijai prieš Ukrainą, Lenkijos uostų rinka susiduria su krovinių struktūros pokyčiais. Dėl krizės energetinių žaliaivų rinkoje padidėjo biriųjų krovinių apyvarta, kuri šiuo metu sudaro daugiau nei 60 % Lenkijos uostų krovinių. Praėjusiais metais biriųjų krovinių vaidmenį Lenkijos uostuose sustiprino išaugusi grūdų ir skystojo kuro krova. Grūdų apyvartos padidėjimą, be kita ko, lėmė ukrainietiškų grūdų reeksportas ir kelis mėnesius sandėliuose likusių lenkiškų grūdų eksportas. Sumažėjo vienarūšių bendruų krovinių – tiek ro-ro, tiek konteinerių krovos apimtys. Tokius rezultatus pirmiausia lėmė ekonomikos sulėtėjimas – didelė infliacija, mažėjančios realiosios pajamos ir netikumas, susijęs su Rusijos invazija į Ukrainą. Daugiau duomenų rasite mūsų naujajame „Port Monitor“. Taip pat rengiame ataskaitas apie Baltijos ir Europos uostus. •

Dėkojame už pokalbjį.

Daugiau:

<https://www.transportweek.eu/>

Transport Week: Aktuelle Trends in Häfen und Offshore-Energie



Viele internationale Veranstaltungen haben Schwierigkeiten, sich von der durch die Pandemie und die anhaltenden militärischen Konflikte in der Welt verursachten Unterbrechung zu erholen. So wurde beispielsweise eine Großveranstaltung wie die transport logistic China und air cargo China der Messe München in Shanghai erst in diesem Jahr nach sechsjähriger Pause wiederbelebt. Und solche Beispiele gibt es viele.

Wir sprachen mit

Bogdan Ołdakowski,

CEO von Actia Forum und Generalsekretär der Baltic Ports Organisation (BPO), über seine Erfahrungen mit internationalen Veranstaltungen.

Welche Erfahrungen haben Sie mit der Transportwoche gemacht?

Die Veranstaltungsbranche ist in der Tat stark von der Pandemie und den militärischen Konflikten in der Welt betroffen. Was unsere internationale Transportwoche-Konferenz betrifft, so haben wir sie 2020 abgesagt, aber 2021 fanden zwei Online-Ausgaben statt. In den Jahren 2022 und 2023 wurden die Konferenzen wieder in Gdynia, Polen, abgehalten. Generell sind in den letzten Jahren viele Veranstaltungen ins Internet verlagert worden, und es ist wirklich gut, dass wir heute diese Möglichkeit haben. Wir stellen jedoch fest, dass viele Menschen immer noch großen Wert auf persönliche Treffen legen.

Was sind die Grundidee und die Hauptthemen der Verkehrswoche 2024?

Wir versuchen immer, die wichtigsten und aktuellsten Themen in den Bereichen Verkehr, Logistik und Hafenwirtschaft zu behandeln. In diesem Jahr ist die Eröffnungsdebatte der Konferenz den aktuellen Herausforderungen und Trends im Seeverkehrssektor gewidmet, wie Digitalisierung, Automatisierung, demografischer Wandel, Personalbedarf und Null-Emissionsziele. Weitere Themen des ersten Tages sind die Bedeutung des europäischen Verkehrssektors für die Gestaltung der EU-Politik im nächsten Jahrzehnt, verschiedene Aspekte der ESG-Strategie und die Vorstellung der interessantesten Investitionen in Häfen und Terminals.

Der zweite Tag wird von der Baltic Ports Organization (BPO) organisiert und steht ganz im Zeichen der Rolle der Häfen bei der Entwicklung von Offshore-Windprojekten. Die erste Ausgabe der BPO-Offshore-Windkonferenz wird Experten versammeln, um laufende Projekte in der Ostseeregion und die Möglichkeiten zur Erreichung der EU- und Ostsee-Ziele für die Offshore-Windenergiakapazität bis 2030 zu diskutieren. Die Logistikkette für den Bau von Offshore-Windparks und die Offshore-Strategie des Hafensektors für die Ostseeregion im Lichte der aktuellen Herausforderungen werden ebenfalls auf der Tagesordnung stehen.

Die anhaltende russische Invasion in der Ukraine hat erhebliche Auswirkungen auf den Betrieb der benachbarten Ostseehäfen. Was sind die Indikatoren?

Der russische Einmarsch in der Ukraine und die in Russland und Weißrussland verhängten Sanktionen haben sich erheblich auf die Häfen ausgewirkt – sowohl auf das Volumen als auch auf die Struktur der Ladung. Zum einen hat sich die Einfuhr von Energierohstoffen (Rohöl und Kohle) von Russland auf andere Länder verlagert. Darüber hinaus haben einige Länder beschlossen, schwimmende LNG-Terminals zu bauen, um die Gaseinfuhr in ihre Volkswirtschaften zu sichern. Einige Containerlinien haben das Anlaufen russischer Häfen eingestellt, was auch Auswirkungen auf die Verteilung der Container in der Ostsee hat. Die gegen einige russische Oligarchen und Weißrussland verhängten Sanktionen wirkten sich auf das Düngemittelgeschäft und damit auch auf die in diesem Bereich tätigen Häfen aus. Darüber hinaus begannen einige Ostseehäfen mit dem Umschlag ukrainischer Fracht, vor allem von Getreide und landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

In der aktuellen geopolitischen Lage kommt den Ostseehäfen zweifellos eine andere strategische Bedeutung zu. Wie sollte sich der Betrieb der Ostseehäfen in dieser Situation verändern? Werden diese Fragen auf der Verkehrswoche 2024 diskutiert werden?

Die Häfen in der EU, einschließlich der Ostseehäfen, hatten schon immer eine strategische Bedeutung. In der Kriegssituation, die wir in den letzten Jahren erlebt haben, haben sie in Bezug auf verschiedene Dimensionen der Sicherheit

noch mehr an Bedeutung gewonnen. Erstens müssen die Häfen die Versorgung mit Gütern (z.B. Lebensmitteln) und Energie sicherstellen, die sowohl für die Gesellschaft als auch für die Wirtschaft notwendig sind. Zweitens müssen die Häfen die Versorgung mit allen anderen Arten von Gütern sicherstellen, die vor allem in Krisensituationen besonders wichtig sind. Und schließlich müssen sie in neue Infrastrukturen investieren. Diese Themen werden auf der Verkehrswoche 2024 diskutiert.

Wie sind die Erfahrungen der polnischen Häfen?

Die Beratungsabteilung unseres Actia-Forum-Teams hat gerade einen weiteren „Port Monitor“-Bericht über polnische Häfen erstellt. Die gesammelten Daten zeigen, dass die polnischen Häfen im Jahr 2023 insgesamt 145,7 Millionen Tonnen Fracht umgeschlagen haben, was einen Anstieg von 9,56 % gegenüber 2022 bedeutet. Ein Anstieg des Güterumschlages wurde im Hafen von Gdańsk (+18,67 %) und im Hafen von Gdynia (+5,25 %) festgestellt, während die Häfen von Szczecin-Świnoujście einen Rückgang von 4 % verzeichneten. Seit der russischen Aggression gegen die Ukraine im Februar 2022 ist der polnische Hafenmarkt mit Veränderungen in der Ladungsstruktur konfrontiert. Die Krise auf dem Markt für Energierohstoffe hat zu einem Anstieg des Massengutumschlages geführt, der derzeit über 60 % der Ladung in den polnischen Häfen ausmacht. Im vergangenen Jahr wurde die Rolle des Massenguts in den polnischen Häfen durch einen erhöhten Umschlag von Getreide und Flüssiggrennstoffen gestärkt. Der Anstieg des Getreideumschlages war unter anderem auf die Wiederausfuhr von ukrainischem Getreide und die Ausfuhr von polnischem Getreide zurückzuführen, das monatelang in den Lagern lag. Rückgänge wurden im Stückgutbereich sowohl im RoRo- als auch im Containerumschlag verzeichnet. Diese Ergebnisse sind in erster Linie auf die wirtschaftliche Abschwächung zurückzuführen – eine hohe Inflation, sinkende Realeinkommen und die Unsicherheit im Zusammenhang mit dem russischen Einmarsch in der Ukraine. Weitere Daten finden Sie in unserem neuen Port Monitor. Wir erstellen auch Berichte über baltische und europäische Häfen. •

Wir danken Ihnen für das Gespräch

Mehr über die Transportwoche:

<https://www.transportweek.eu/>



Transport Week: Current Trends in Ports and Offshore Energy



Many international events are struggling to recover from the hiatus caused by the pandemic and the world's ongoing military conflicts. For example, a major event such as the Messe München's transport logistic China and air cargo China in Shanghai has only been revived this year after a six-year break. And these examples are many.

We talked to

Bogdan Ołdakowski,

CEO of Actia Forum and Secretary General of the Baltic Ports Organisation (BPO), about his experience with international events

What has been the experience of the Transport Week event?

The event industry has indeed been greatly affected by the pandemic and military conflicts around the world. As for our international Transport Week conference, we cancelled it in 2020, but two online editions took place in 2021. In 2022 and 2023, the conferences were held again in Gdynia, Poland. Generally, in recent years, many events have moved online and it is really good that we have this opportunity nowadays. However, we observe that many people still highly value person-to-person meetings.

What is the main idea and key topics of the Transport Week 2024?

We always try to cover the most important and ongoing topics in transport, logistics and port industry. This year the opening debate of the conference will be dedicated to current challenges and trends in the maritime transport sector, such as digitalization, automation, demographic changes, human resource needs and zero-emission goals. The first day will also feature the importance of the European transport sector in shaping EU policy in the next decade, various aspects of the ESG strategy and the presentation of the most interesting investments in ports and terminals.

The second day will be organized by the Baltic Ports Organization (BPO) and fully related to the role of ports in the development of offshore wind projects. The first edition of BPO Offshore Wind Conference will gather experts to discuss ongoing projects in the BSR and the possibilities of achieving EU and Baltic targets for offshore wind energy capacity for 2030. The logistic chain of the construction of offshore wind farms and the offshore strategy of the port sector for BSR in the light of current challenges will be featured in the agenda as well.

The ongoing Russian invasion of Ukraine has a significant impact on the operations of the neighbouring Baltic ports. What are the indicators?

The Russian invasion of Ukraine and the sanctions imposed in Russia and Belarus have had a significant impact on ports – both on the volumes and structure of cargo. Firstly, the import of energy commodities (crude oil and coal) has changed from Russia to other countries. In addition, some countries have decided to build floating LNG terminals to secure gas import to their domestic economies. Some container lines have stopped calling at Russian ports, which also has consequences for the distribution of containers in the Baltic Sea. Sanctions imposed on some Russian oligarchs and on Belarus affected the fertilizer business, which consequently also affected the ports engaged in this trade. Moreover, some Baltic ports started handling Ukrainian cargo, primarily grain and agricultural products.

In the current geopolitical situation, the Baltic ports undoubtedly take on a different strategic importance. How should the operations of the Baltic ports change in this situation? Will these issues be discussed at the Transport Week 2024 event?

Ports in the EU, including the Baltic ports have always had a strategic importance. And they have become even more important in terms of different dimensions of security dur-

ing the war situation that we have had for recent years. First of all, ports need to secure the supply of goods (e.g. food products) and energy that are necessary for both the society and the economy. Secondly, the ports need to secure the supply of all other types of cargo that are particularly important, especially in crisis situations. And, finally, they need to invest into new infrastructure. These issues will be discussed during Transport Week 2024.

What is the experience of the Polish ports?

Actually, the consulting department of our Actia Forum team has just prepared another 'Port Monitor' report regarding Polish ports. The collected data shows that, in 2023, Polish ports recorded a total of 145.7 million tonnes of cargo, which means an increase of 9.56% compared to 2022. An increase in cargo handling was noticed at the Port of Gdańsk (+18.67%) and the Port of Gdynia (+5.25%), while the Ports of Szczecin-Świnoujście recorded a 4% decrease. Since the Russian aggression against Ukraine in February 2022, the Polish port market has been dealing with changes in the cargo structure. The crisis in the energy raw materials market has resulted in an increase in bulk cargo turnover, which currently accounts for over 60% of the cargo at Polish ports. Last year, the role of bulk cargo at Polish ports was strengthened by increased throughput of grain and liquid fuels. The increase in grains turnover was, among others, the result of the re-export of Ukrainian cereals and the export of Polish grain remaining in the warehouses for months. Drops were recorded in unitized general cargo, both in ro-ro and container handling. Such results are primarily due to the economic slowdown – a high inflation, falling real income, and uncertainty related to the Russian invasion of Ukraine. More data is available in our new Port Monitor. We also prepare reports on Baltic and European ports.

Thank you for the conversation
More about Transport Week:
<https://www.transportweek.eu/>



PARKO GALERIJA

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

theATRIUM

05.15-19
05.24-06.13

Tarptautinis teatro festivalis
International theatre festival

theatrium.lt



NEPAISANT MŪSU DESPITE US

Organizatorius
Organiser

 KLAIPĖDOS
DRAMOS
TEATRAS

Mecenatas
Patron



Pagrindiniai rėmėjai
Main sponsors

 LIMARKO GROUP



Projekta įs dalies finansuoja
The project is partly funded



 Klaipėda
UNIVERSITY

Strateginiai tiekimo grandinių prioritetai po pandemijos



Mark MILLAR

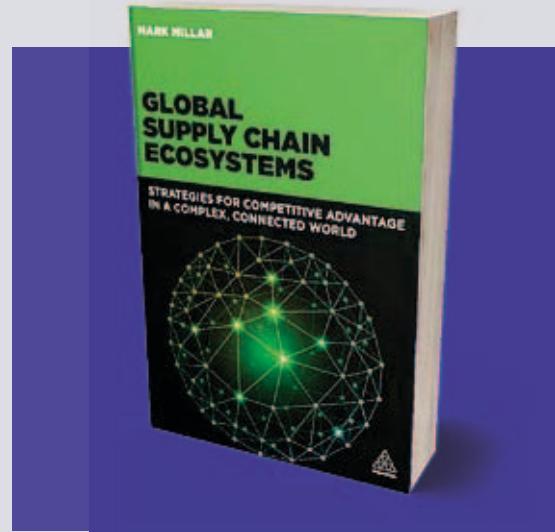
Kumuliaciniai sutrikimai atskleidė gilią šiandieninių pernelyg globalizuotų tiekimo grandinių tarpusavio priklausomybę ir pažeidžiamumą. Trys didžuliai pastarujų metų „Juodosios gulbės“ įvykiai – Covid-19, Sueco kanalo uždarymas ir tebesitęsianti krizė Ukrainoje – papildyti daugybe ekonominių iššūkių. Nuolat didėjančios išlaidos Azijoje, geopolitinė įtampa ir prekybos tarifai dar labiau destabilizuojantie tiekimo grandines. Kyla pasaulinė recesija, nerimaujama dėl energijos tiekimo kainų ir prieinamumo, didėjančios infliacijos ir palūkanų normų, o tai lemia pragyvenimo išlaidų križę vartotojams ir dar daugiau netikrumo verslui.

Mark MILLAR – tarptautiniu mastu žinomas konferencijų ir kitų renginių pranešėjas, gerbiamas tiekimo grandinės ir logistikos autoritetas bei plačiai pripažintos knygos „Global Supply Chain Ecosystems“ autorius.

Daugelį metų M. Millar aktyviai dalyvavo žurnalo JŪRA MEER SEA veikloje, publikuodamas tame įdomius ir gilių įžvalgų straipsnius tiekimo grandinių ir logistikos temomis. Jis buvo pagrindinis pranešėjas tarptautinio verslo žurnalo

JŪRA MEER SEA ir logistikos kompanijos „TL Nika Group“ 2010 m. surengtoje konferencijoje Almatoje (Kazachstanas). Pastarajį kartą su garsiu knygos autoriumi ir pranešėju M. Millar susitikome transporto ir logistikos parodos bei konferencijos Singapūre 2023 m. lapkričio 1–3 d. metu. M. Millar savo įžvalgomis, skelbtomis konferencijoje, maloniai sutiko pasidalinti su žurnalo skaitytojais.

www.markmillar.com



Tiekimo grandinės strategijos

Šiuo metu kiekviena įmonė turi permąstyti savo tiekimo grandinės ekosistemą, siekdama ją diversifikuoti ir pertvarkyti vidutinės trukmės laikotarpiu, o tai neišvengiamai lems didesnį supaprastinimą, regionizavimą bei lokalizavimą. Verslo lyderiai turėtų sutelkti dėmesį į tris strateginius tiekimo grandinės darbotvarkės prioritetus.

1. ATSPARUMAS

Pirmasis prioritetas – sukurti patobulintą tiekimo grandinės atsparumą, t. y. gebėjimą atlaikyti arba greitai atsigauti po sunkumų. Tai apima įvairiapusių požiūrį, peržiūrint savo geografinį pédsaką, tiekėjų bazę, logistikos kraštovaizdį ir platinimo tinklus.

Daugelis įmonių pertvarkys savo tiekimo grandines, pritaikydamos jas prie labiau regioninio požiūrio, pagal kurį gamyba ir tiekimas bus perkeliami arčiau galutinio vartojimo rinkų, t. y. daugiau vietinių ir mažiau pasaulinių.

Regioninės tiekimo grandinės bus trumpesnės ir labiau lokalizuotos, todėl įmonės galės gauti naudos iš sutrumpėjusio pristatymo laiko, krovinių gabėjimo sąnaudų ir sumažėjusių išmetamujų teršalų, tuo pačiu padidindamos kontrolę, reagavimą bei atsparumą.

2. TVARUMAS

Dabar visi vis labiau suvokia klimato kaitą ir tvarumo darbotvarkės svarbą. Vartotojai vis dažniau teikia pirmenybę mažesnį poveikį aplinkai darantiems produktams ir daugeliu atvejų yra pasirengę mokėti nedidelę priemoką. Be geriausios aplinkosaugos praktikos diegimo ir etiškų tiekimo iniciatyvų įgyvendinimo, trumpesnės tiekimo grandinės, atsirandančios dėl pasaulinių prekių srautų pertvarkymo, sumažins tarptautinio krovinių transporto tinklų poveikį aplinkai, kartu sumažins degalų sąnaudas ir sutrumpins gamybos ir pristatymo laiką.

3. SKAITMENINIMAS

Skaitmeninimo plėtra daro įtaką daugumai pramonės šakų ir žmonėms. Prognozuojama, kad pažangios technologijos ir automatizavimas netoliomoje ateityje gali išstumti daugumą mūsų!

Skaitmeninimo poreikį visoje tiekimo grandinėje paskatino labai išaugęs daiktų interneto (angl. IoT – *Internet of Things*) prietaisų, būtinų interneto ryšiui, darbui, mokymuisi, apsiplirkimui ir bendradavimui namuose, biure ar kelyje, skaičius.

Robotika ir automatizavimo sprendimai, dabar lengvai prieinami kaip mokama paslauga, bus plačiai diegiami, nes gamyba bus grąžinama atgal į išsvyčiusias rinkas, taip mažinant darbo jėgos sąnaudas.

Per likusį šio dešimtmečio laikotarpį tiekimo grandinės našumas ir veiklos efektyvumas dar labiau padidės dėl komerciškai įmanomų bei ekonomiškai perspektyvių 3D spaustdinimo, dirbtinio intelekto ir autonominių transporto priemonių programų atsiradimo.

Išvada

Šie svarbiausi atsparumo, tvarumo bei skaitmeninimo prioritetai vienodai taikomi tiek verslo, tiek profesiniame, tiek asmeniniame gyvenime – ir išliks strategiškai svarbūs visą ateinančią dešimtmetį. Svarbiausias žingsnis – pradėti. Vėliau kelionė tampa nuolatinio tobulėjimo keliu – nesibaigianti silpniausios grandies paieška, nustatymas ir stiprinimas, nepaliaujamas metodo „Surask ir ištaisyk“ įgyvendinimas.

Neaiškios ateities perspektyvos turėtų mums visiems priminti, kad išgyvena ne stipriausieji ar protingiausieji, o tie, kurie geriausiai prisitaiko prie pokyčių.

Įmonių, kurios negali arba nesugeba prisitaikyti prie naujų pasaulio po pandemijos sąlygų, laukia labai neaiški ateitis!

Strategische Prioritäten für Lieferketten nach einer Pandemie

Von Mark MILLAR



Kumulative Störungen haben die tiefgreifenden Abhängigkeiten und inhärenten Schwachstellen der heutigen überglobalisierten Lieferketten offen gelegt. Zu den drei gewaltigen „Schwarzen Schwänen“ der letzten Jahre – COVID-19, die Schließung des Suezkanals und die anhaltende Krise in der Ukraine – kommen noch zahlreiche wirtschaftliche Herausforderungen hinzu. Ständig steigende Kosten in Asien, geopolitische Spannungen und Handelszölle führen zu einer weiteren Destabilisierung der Lieferketten. Es droht eine weltweite Rezession mit Sorgen über die Preise und Verfügbarkeit von Energie, eine zunehmende Inflation und steigende Zinssätze, was zu einer Lebenshaltungskostenkrise für die Verbraucher und weiteren Unsicherheiten für die Unternehmen führt.

Mark MILLAR ist ein international renommierter Keynote-Speaker, eine angesehene Autorität auf dem Gebiet der Lieferkette und Logistik und Autor des vielbeachteten Buches „Global Supply Chain Ecosystems“. Seit vielen Jahren arbeitet Mark Millar aktiv an der Zeitschrift „JÜRA MEER SEA“ mit und veröffentlicht interessante und aufschlussreiche Artikel zu Lieferketten- und Logistikthemen. 2010 war er Hauptredner des internationalen Wirtschaftsmagazins „JÜRA MEER SEA“ und des Logistikunternehmens TL Nika Group auf Konferenzen in Almaty (Kasachstan). Zuletzt trafen wir den bekannten Buchautor und Redner Mark Millar auf der „Transport and Logistics Exhibition and Conference“ in Singapur 2023 vom 1. bis 3. November. Mark Millar hat sich freundlicherweise bereit erklärt, seine Erkenntnisse von der Konferenz mit den Lesern des Magazins zu teilen.

www.markmillar.com

Strategien für die Lieferkette

Jedes Unternehmen muss jetzt sein Lieferketten-Ökosystem aktiv überdenken, um es mittelfristig zu diversifizieren und neu zu gestalten, was unweigerlich zu einer stärkeren Vereinfachung, Regionalisierung und Lokalisierung führen wird.

Unternehmensleiter sollten sich auf drei strategische Prioritäten für ihre Lieferkettenagenda konzentrieren:

1. RESILIENZ

Die erste Priorität ist die Entwicklung einer verbesserten Widerstandsfähigkeit der Lieferkette, wobei Resilienz die Fähigkeit ist, Widrigkeiten zu überstehen oder sich schnell davon zu erholen.

Dies erfordert einen vielschichtigen Ansatz, bei dem der geografische Fußabdruck, die Lieferantenbasis, die Logistiklandschaft und die Vertriebsnetze überprüft werden.

Viele Unternehmen werden ihre Lieferketten regionaler ausrichten, d.h. Produktion und Beschaffung werden näher an die Endverbrauchermärkte verlagert, also lokaler und weniger global.

Regionale Lieferketten werden kürzer und stärker lokalisiert sein, sodass die Unternehmen von kürzeren Vorlaufzeiten, geringeren Frachtkosten und weniger Emissionen profitieren und gleichzeitig die Kontrolle, Reaktionsfähigkeit und Widerstandsfähigkeit verbessern können.

2. NACHHALTIGKEIT

Das Bewusstsein für den Klimawandel und die Bedeutung der Nachhaltigkeitsagenda ist allgegenwärtig. Die Verbraucher bevorzugen zunehmend Produkte mit einem geringeren ökologischen Fußabdruck und sind in vielen Fällen bereit, einen bescheidenen Aufpreis zu zahlen.

Neben der Einführung vorbildlicher Umweltpraktiken und der Umsetzung ethischer Beschaffungsinitiativen werden die kürzeren Lieferketten, die sich aus der Neugestaltung der globalen Warenströme ergeben, die Umweltauswirkungen der internationalen Güterverkehrsnetze verringern und gleichzeitig die Treibstoffkosten senken und die Lieferzeiten verkürzen.

3. DIGITALISIERUNG

Die digitale Disruption hat Auswirkungen auf die meisten Branchen und Menschen. Prognosen zufolge werden disruptive Technologien in nicht allzu ferner Zukunft die meisten von uns automatisieren oder verdrängen!

Die Notwendigkeit der Digitalisierung in der gesamten Lieferkette wurde durch die enorme Zunahme von IoT-fähigen Geräten (Internet der Dinge) beschleunigt, die für die Online-Konnektivität erforderlich sind, [...]

Robotik- und Automatisierungslösungen, die jetzt als Pay-per-Use-Dienstleistungen erhältlich sind, werden in großem Umfang eingesetzt werden, da die Produktion wieder in die entwickelten Märkte verlagert wird, um so den höheren Arbeitskosten entgegenzuwirken.

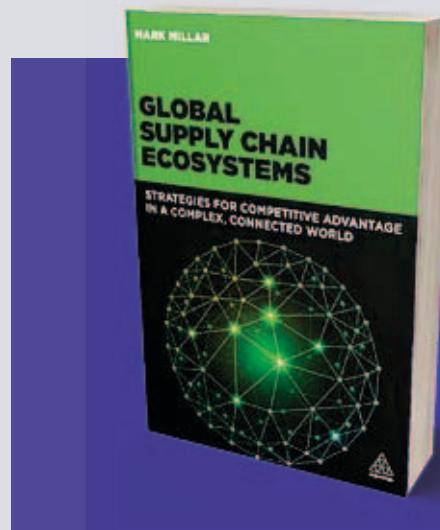
Und im weiteren Verlauf dieses Jahrzehnts werden die Leistung der Lieferkette und die betriebliche Effizienz durch das Aufkommen kommerziell realisierbarer und wirtschaftlich tragfähiger Anwendungen für 3D-Druck, künstliche Intelligenz und autonome Fahrzeuge weiter verbessert werden.

Abschluss

Fazit Diese entscheidenden Prioritäten - Resilienz, Nachhaltigkeit und Digitalisierung – gelten gleichermaßen für unser Geschäftsleben, unser Berufsleben und unser Privatleben – und werden auch im kommenden Jahrzehnt strategisch relevant bleiben. Der wichtigste Schritt ist, anzufangen. Die Reise danach wird zu einer Reise der kontinuierlichen Verbesserung – unaufhörlich auf der Suche nach dem schwächsten Glied, um es zu identifizieren und zu stärken, unermüdlich den Ansatz „Finden und Beheben“ umzusetzen.

Die unsicheren Aussichten sollten uns alle daran erinnern, dass nicht die Stärksten überleben und auch nicht die Intelligentesten, sondern diejenigen, die sich am besten an Veränderungen anpassen können.

Unternehmen, die sich nicht an die neue Normalität der Welt nach der Pandemie anpassen können oder dies nicht tun, werden einer sehr ungewissen Zukunft entgegensehen!



Strategic Priorities for Post Pandemic Supply Chains

Mark MILLAR



Cumulative disruptions have exposed the profound interdependencies and inherent vulnerabilities in today's over-globalised supply chains.

The three colossal 'Black Swan' events of recent years – Covid-19, Suez Canal closure and the ongoing crisis in Ukraine – are being supplemented with numerous economic challenges. Ever increasing costs in Asia, geopolitical tensions and trade tariffs are further de-stabilising supply chains.

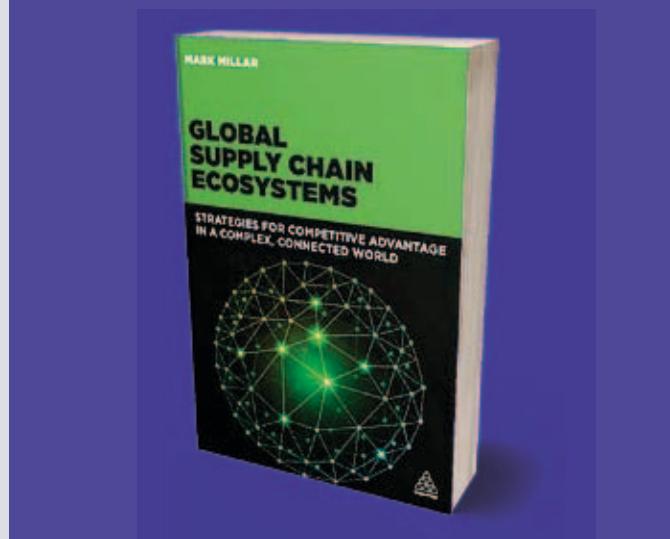
A global recession looms, with concerns about the price and availability of energy supplies, increasing inflation and rising interest rates – resulting in a cost-of-living crisis for consumers, and further uncertainties for business.

Mark MILLAR is an internationally renowned keynote speaker, a respected authority on supply chain and logistics, and author of the widely acclaimed book *Global Supply Chain Ecosystems*. For many years, Mark Millar has been actively involved in *JŪRA MEER SEA* magazine, publishing interesting and insightful articles on supply chain and logistics topics. He was the keynote speaker of the international business magazine *JŪRA MEER SEA* and the logistics

company TL Nika Group in 2010 held at conferences in Almaty (Kazakhstan). The last time we met with the famous book author and speaker Mark Millar was at the Transport and Logistics Exhibition and Conference in Singapore on 1–3 November 2023.

Mark Millar has kindly agreed to share his insights from the conference with the magazine's readers.

www.markmillar.com



Supply Chain Strategies

Every company must now be actively re-thinking their supply chain ecosystem, with a view to diversification and reconfiguration over the medium term, which will inevitably lead to greater simplification, regionalisation and localisation.

Business leaders would do well to focus on three strategic priorities for their supply chain agenda.

1. RESILIENCE

The first priority is to develop enhanced Supply Chain Resilience, where Resilience is the capacity to withstand or to recover quickly from adversity.

This entails a multi-faceted approach, reviewing your geographic footprint, supplier base, logistics landscape and distribution networks.

Many companies will reconfigure their supply chains to a much more regional approach, whereby production and sourcing are relocated closer to the final consumption markets, ie more local and less global.

Regional supply chains will be shorter and more localised, enabling companies to benefit from reduced lead times, freight costs and emissions, at the same time as increasing control, responsiveness and resilience.

2. SUSTAINABILITY

Everyone is now ever-more conscious of climate change and the importance of the sustainability agenda. Consumers are increasingly expressing their preferences for products with a lower-impact environmental footprint, and in many cases, are prepared to pay a modest premium. In addition to adopting environmental best practices and implementing ethical sourcing initiatives, the shorter supply chains resulting from reconfiguring the global flows of goods will reduce the environmental impact of international freight transport networks, whilst also reducing fuel costs and shortening lead times.

3. DIGITALIZATION

Digital disruption is impacting most industries. And people. Predictions are that disruptive technologies are going to automate or displace most of us in the not-too-distant future!

The need for digitalization across the supply chain has been turbo-charged by the huge increase in IoT-enabled devices (Internet of Things) essential for the online connectivity required for working, schooling, shopping and socialising, whether from home, at the office, or on the road.

Robotics and automation solutions – now readily available on pay-per-use service model – will see widespread deployment as production is re-shored back into developed markets, thus counteracting higher labour costs.

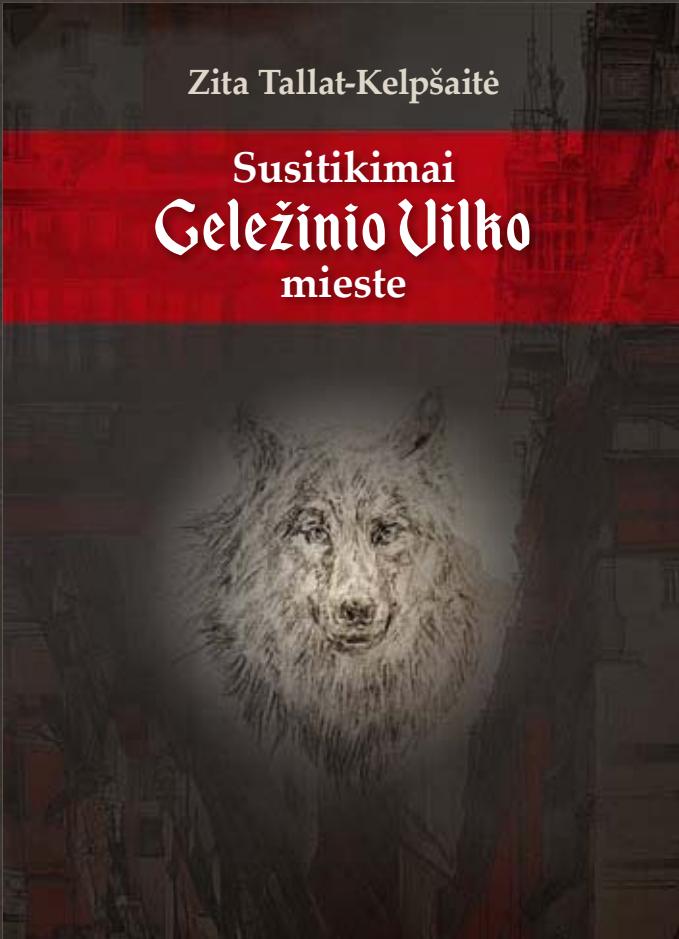
And through the rest of this decade, supply chain performance and operational efficiencies will be further enhanced by the advent of commercially feasible and economically viable applications for 3D printing, artificial intelligence and autonomous vehicles.

Conclusion

These critical priorities of Resilience, Sustainability and Digitalisation apply equally to our business life, our professional life and our personal life – and will remain strategically relevant throughout the coming decade. The most important step is getting started. The journey thereafter becomes one of Continuous Improvement – endlessly searching for, identifying and strengthening the weakest link, relentlessly implementing the 'Find and Fix' approach.

The uncertain outlook ahead should remind us all that it is not the strongest that survive, nor the most intelligent, but the ones that are most adaptable to change.

Businesses that cannot, or do not, adapt to the new normal of the post-pandemic world will face a very ambiguous future! •



Zita Tallat-Kelpšaitė

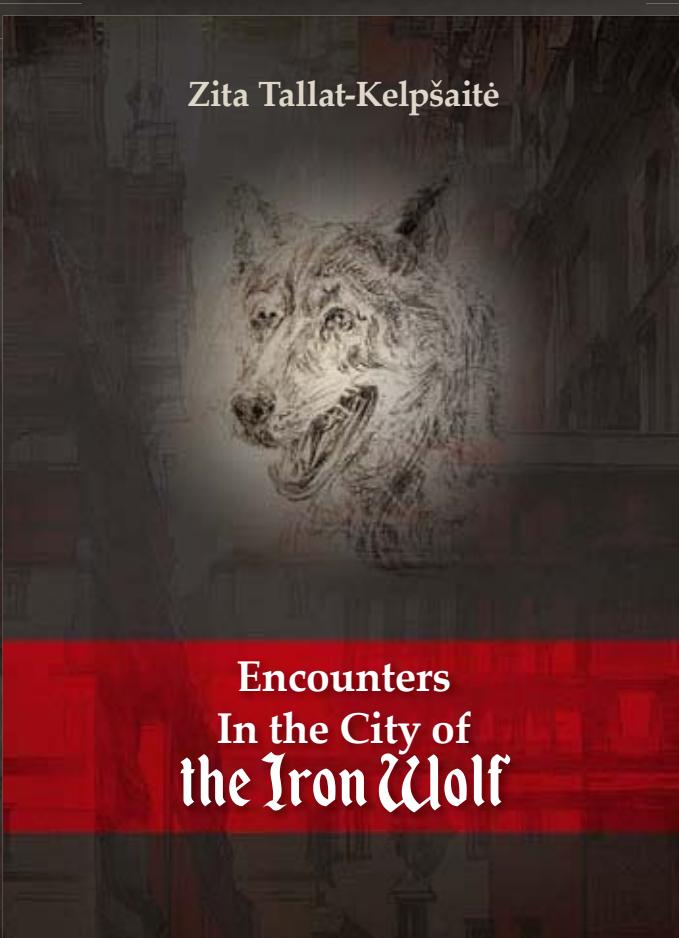
Susitikimai
Geležinio Vilko
mieste

Zita Tallat-Kelpšaitė
**SUSITIKIMAI GELEŽINIO
VILKO MIESTE**

Konkurs
„Klaipėdos knyga 2023“
ir Lietuvos knygos meno
konkursų dalyvė

Zita Tallat-Kelpšaitė
**BEGEGNUNGEN IN DER
STADT DES EISERNEN
WOLFES**

Teilnehmer am Wettbewerb
Klaipéda Buch 2023
und am Litauischen
Buchkunstwettbewerb



Zita Tallat-Kelpšaitė

Encounters
In the City of
the Iron Wolf

Zita Tallat-Kelpšaitė
**ENCOUNTERS IN THE CITY
OF THE IRON WOLF**

Participant in the
Klaipéda Book 2023
competition and the
Lithuanian Book Art
Competition



Books Notebooks Maps Booklets Brochures

Catalogues Business cards Folders

Envelopes Menu Paper blocks Price tags Coasters

Certificates Invitations Postcards Boxes

Paper bags Labels Calendars

Mąstymas klišėmis: ar tikrai krizė yra galimybė?

Zita TALLAT-KELPŠAITĖ



2023 m. lapkričio pradžioje Singapūre vykusioje Pietryčių Azijos transporto, logistikos ir oro krovinių parodoje vyko daugiau nei pusšimtis konferencijų sesijų bei diskusijų.

Vienoje jdomioje diskusijoje, kurią organizavo „KAS Media Programme Asia“ kartu su Miuncheno bendrove „MMI Asia Pte Ltd“, įvairių šalių logistikos įmonių, žiniasklaidos ir akademinių bendruomenės ekspertai diskutavo tema „Pandemijos, karai ir besikeičiančios tiekimo grandinės: pasaulinės krizės ir jų nušvetimas žiniasklaidoje“. Diskusijoje kuria, moderavo Glenn Van Zutphen, žinomas „Money FM89.3“

laidų vedėjas, dalyvavo Ansgar Graw, žurnalistas, daugelio knygų autorius, „KAS Media Programme Asia“ ir Konrado Adenauerio fondo direktorius, Chuin Wei Yap (Hinricho fondo prekybos tyrimų direktorius), Tobias Rentschler („DB Schenker“ komercijos direktorius ir Singapūro-Vokietijos pramonės ir prekybos rūmų / SGC atstovas, Reji John „STAT Times“ leidėjas iš Indijos. Šioje diskusijoje buvo pakviesta dalyvauti ir tarptautinio verslo ir mokslo žurnalo JŪRA MEER SEA leidėja, nagrinėjusi temą „Mąstymas klišėmis: ar tikrai krizė yra galimybė?“

Pranešėjai, visokie gyvenimo būdo mokytojai, saviugdos motyvuotojai, nuomonės formuotojai ēmė transliuoti tezė, kad krizė – tai užmaskuota galimybė.

Kažkas paskleidė mitą, kad posakis atėjės iš senovės kinų išminties, neva remiantis tuo, kad kinų kalba „krizė“ ir „galimybė“ išreiškiama tuo pačiu hieroglyphu. Tačiau taip nėra.

Tema pastaruoju metu labai aktuali. Nors iš esmės ji visuomet buvo, yra ir turbūt dar ilgai liks aktuali, nes pasaulinės krizės jau yra tapusios ne išimtimi, bet, deja, kasdienybe.

Nesu krizių ekspertė, todėl kalbėjau tik iš savo leidybinės 25-erių metų žurnalo veiklos patirties.

1999 m. jsteigta bendrovė „Jūrų informacijos centras“ atkūrė prieš Antrajį pasaulinį karą, 1935–1939 m., leistą marinistinį leidinį „Jūra“ ir pradėjo leisti žurnalą lietuvių kalba, paskui lietuvių, rusų, anglų, paskui prisiėjo kinų kalba, dar vėliau kazachų bei arabų ir vokiečių kalbos.

Naujajame tūkstantmetėje jūrinis leidinys JŪRA MOPE SEA kėlė susidomėjimą. Nestigo ir palaikymo. Žurnalas keliavo po pasaulį dalyvaudamas įvairiose tarptautinėse parodose ir konferencijose.

Jose vis dažniau girdėjosi žodis „krizė“: finansinė krizė, migrantų krizė, klimato kaitos krizė, politinė krizė ir kitokiais vardais vadintinos krizes.

Pranešėjai, visokie gyvenimo būdo mokytojai, saviugdos motyvuotojai, nuomonės formuotojai ēmė transliuoti tezė, kad krizė – tai užmaskuota galimybė. Kažkas paskleidė mitą, kad posakis atėjės iš senovės kinų išminties, neva remiantis tuo, kad kinų kalba „krizė“ ir „galimybė“ išreiškiama tuo pačiu hieroglyphu. Tačiau taip nėra, tiesiog abiejuose žodžiuose naudojamas vienas identiškas hieroglifas, bet junginiai yra skirtini (krizė – 危機 Wéijī, galimybė – 機會 kěnég xìng).

Nors toks krizės ir galimybės aiškinimas yra absoliutus mitas, jis sėkmingai naudojamas kuriant motyvacinę klišę, kad krizė yra galimybė.

Nesakau, kad tame visiškai nėra tiesos. Filosofiniu požiūriu iššūkiai ir sunkumai verčia susikaupti, susiimti bei ieškoti naujų galimybių. Ne kartą tai teko patirti man pačiai leidžiant žurnalą.

2019 m. prasidėjusi ir smarkiai užsiėsusi pandemija sustabdi visus tarptautinius renginius. Užsidarė rinkos, kuriose

žurnalas buvo platinamas. Teko stabdyti žurnalo leidybą. Popieriniai leidiniai ir šiaip jau nueina į istoriją, o čia dar tokia ilga leidybos pauzė. Praktiškai žurnalui tai buvo beveik mirties nuosprendis.

Kai pandemija iš lėto traukėsi ir jau buvo galima gaivinti veiklą, Rusija pradėjo nuožmų karą Ukrainoje. Ši žinia trenkė tarsi sprogimas. Daugelis Azijos rinkų užsidarė galutinai. Spokojuj į kompiuterio ekraną ir nieko negalėjau parašyti. Raidės nelipo į žodžius, žodžiai į sakinius. Išsigandau, kad praradau rašymo dovaną. Tada pasiėmiau teptuką, dažų ir ēmiau tapyti paveikslus. Taip išrėkiau skausmą dėl žūstančių beveik šalia manęs ir baimę, kad galbūt netrukus karas įsiverš ir į mano kiemą.

Susitvarkiusi su emocijomis, pradėjau svarstyti, kokiui keliu toliau turi eiti žurnalas, ar iš viso pavyks jį atgaivinti. Didelį postūmį padarė „Messe München“ organizatoriai. Jie pasiūlė testi bendradarbiavimą nuo tos vietas, kur jis buvo nutrūkės 2019-ujų pandemijos metu. Patikėjau, kad žurnalą reikia atgaivinti.

Nepaisant prasidėjusio veiklos testinumo, supratau, kad era, kuomet daugiakalbis žurnalas tiesė bendravimo tiltus tarp Europos ir Azijos, skatino griauti nepasitikėjimo sienas, ragino bendradarbiauti skirtingų žemynų, skirtingų tautų, rasių ir religijų žmones, baigėsi. Kad reikalingas naujas pozūris, naujas įvaizdis ir nauji žodžiai.

Su atsinaujinusiu žurnalui JŪRA MEER SEA pernai dalyvavau dvejuose didžiiliuose transporto ir logistikos renginiuose Miunchene ir Singapūre, tikėdamasi, kad tai duos naujų impulsų bei rezultatų.

Bet grįžkime prie krizių ir galimybių. Ar tai yra krizės manuteiktos galimybė?

Aš taip nemanau. Deja, krizės sukeltas chaosas iš manęs atėmė daug galimybių: finansinių ir emocinių.

Manau, kad žiniasklaidoje ir viešuosiuose renginiuose kaip motyvacinis postulatas įsigalėjusi klišė, kad krizė – tai galimybė, interpretuojama pernelyg euforiškai, pernelyg optimistiškai ir kai kuriuose kontekstuose visai netinkamai.

Ar tai nėra siekis sumenkinti krizių pavojų, žadinant bergždžią viltį, kad jos atneš naujas galimybes? Kažkam tikrai tai bus galimybės: pandemijos – vaistų pramonei, karinės krizės – ginklų ir kitos technikos bei technologijų pramonei ir t. t.

Tačiau daugeliui jos nieko nebeatneš, ypač karinės krizės, po kurių lieka tūkstančiai žuvusiuju, sugriauti miestai, suniokoti kultūros paminklai ir suluošinti gyvenimai.

Kokių galimybių galime tikėtis iš migracijos krizės, kurioje nė viena pusė nėra laiminga: nei bégantieji mažais perpildytais laiviukščiais ir žūstantys jūrose, nepasiekę išsvajotos >

Pasaulinės krizės, tokios kaip pandemijos ir karai, kartu su besikeičiančiu tiekimo grandinės kraštovaizdžiu gali pakeisti ir keičia mūsų pasaulį. Šių krizių akivaizdoje žiniasklaida turėtų sąžiningai laikytis tikslumo, teisingumo ir nešališkumo principų.

gerovės krantų, nei tie, pas kuriuos veržiasi nelaukiams svečiai? Juk visiems būtų geriau, kad kiekvienas žmogus galėtų saugiai ir oriai gyventi savo tévynéje, savo žemėje.

Gal mes neturėtume būti tokie optimistiški dėl krizių ir galimybių? Gal žiniasklaidai derėtų atrasti naujas formuluotes, skatinančias daugiau dėmesio skirti krizių prevencijai, nes vis labiau tarpusavyje susijusiame pasaulyje pasaulinės krizės gali nulemti mūsų ateitį, palikdamos ilgalaikį poveikį visuomenei, ekonomikai ir tarptautiniams santykiams.

Tokioje situacijoje žiniasklaida yra kaip dviašmenis kardas: iš vienos pusės, tai svarbi priemonė skleisti tikslią informaciją ir padėti žmonėms priimti pagrįstus sprendimus. Iš kitos pusės – sensacingais pranešimais, šališkumu žiniasklaida gali padidinti visuomenės baimę ir sumaištį. Klaudinančios antraštės ir šališki požiūriai gali dar labiau supriešinti visuomenę tuo metu, kai labiausiai reikia vienybės. Žiniasklaidos galia paveikti nuomonę gali būti naudojama diplomatijos ir konfliktų sprendimo tikslais arba propagandai ir manipuliacijoms.

Pasaulinės krizės, tokios kaip pandemijos ir karai, kartu su besikeičiančiu tiekimo grandinės kraštovaizdžiu gali pakeisti ir keičia mūsų pasaulį. Šių krizių akivaizdoje žiniasklaida turėtų sąžiningai laikytis tikslumo, teisingumo ir nešališkumo principų.

Nuomonės krizių ir galimybių tema

Žurnalas JŪRA MEER SEA keliems respondentams uždavė vienodus klausimus krizių ir galimybių temai. Diskusijai ryžosi drąsiausi pašnekovai. Pateikiame jų atsakymus.

- 1. Žvelgiant į pastaruosius dešimtmečius, atrodo, kad pasaulis nuolat gyvena krizių sąlygomis: finansinė, migrantų, klimato kaitos, terorizmo, politinė, karinė ir kitokiais vardais vadintinos krizės seka viena po kitos, neleidžia atsikvėpti, versdamos žmones su jomis kovoti. Ar tai galima laikyti normalia pasaulio būseną?**
- 2. Kaip vertinate paplitusią nuostatą, kad krizės kuria galimybes? Ar tikrai?**
- 3. Kas kuria krizes, arba švelniau sakant, kokios jėgos sudaro situaciją joms atsirasti?**
- 4. Kur veda mūsų dienų pasaulio krizės?**
- 5. Ką kiekvienas iš mūsų turėtume nuveikti, kad pasaulis atsikvėptų nuo krizių ir imtų tiesiog gyventi? Ar tai įmanoma?**





Esu optimistas ir tikiu žmonija

Tobias RENTSCHLER, „DB Schenker“ Azijos ir Ramiojo vandenyno regiono komercinio planavimo direktorius

1. Deja, taip. Manau, kad pasaulyje bus nuolatinių ir nenumatytų sutrikimų daug trumpesniais laiko tarpais, nei esame įpratę. Nusakyti šiai būsenai man patinka terminas „VUCA pasaulis“, reiškiantis nepastovumą, neapibrėžtumą, kompleksiškumą bei dviprasmiškumą. Ir visada žmonių gyvenimas priklausys nuo to, kas reaguos greičiausiai ir prisitaikys geriausiai.
2. Ir taip, ir ne. Manau, kad križių metu atsiranda galimybės kai kuriems nišiniams žaidėjams, gaunantiems naudos iš križės ar chaoso. Bet apskritai križė negali suteikti nieko gero ir mes privalome to išvengti bet kokia kaina. Planuojamos ilgalaikės išlaidos, ypač bendra žmonių populiacijos būklė, vystymasis ir klestėjimas visada vyksta stabiliu ir geriau, kai nėra križių.
3. Fantastiškas klausimas. Manau, kad tai darome mes, žmonės. Klimatas keičiasi į blogają pusę būtent dėl CO₂ taršos, karai įsiplieskia dėl skirtingo mąstymo, beprotiškų reakcijų ir negebėjimo susitarti. Turime suprasti, kad galiausiai tiek geri, tiek blogi scenarijai yra mūsų pačių rankose.
4. Aš esu optimistas ir tikiu, kad po križių galime atsigauti pa-kankamai greitai, nes, tikiuosi, būsime išmokę savo pamokas.
5. Myliu šią mintį. Galite vadinti mane naiviu, bet manau, jei kiekvienas būtų šiek tiek malonesnis vienas kitam ir galvotų šiek tiek daugiau apie kitus, nei ieškotų savo pranašumo, esu tikras, kad galėtume visi gyventi geresniame pasaulyje jau rytoj. Pradékime nuo mažų dalykų, ištiesdami vienas kitam pagalbos ranką, mažiau pirkdami ir buityje mažiau naudodami plastiko ir ypač – bent du kartus pagalvokime prieš pra-dėdami muštis.

Man patinka terminas „VUCA pasaulis“, reiškiantis nepastovumą, neapibrėžtumą, kompleksiškumą bei dviprasmiškumą

Jeigu križės nėra valdomos efektyviai, jos gali sukelti socialinį nestabilumą, ekonominę nelygybę ir ilgalaikę žalą.

Kiekvienas gali prisidėti prie pasaulio gerovės

Dirbtinis intelektas „Chat GPT4“

1. Krizių pastovumas gali būti laikomas istorinio cikliškumo dalimi, kur kiekvienas etapas moko visuomenę naujų pamokų ir skatina prisitaikyti prie kintančių aplinkybių. Nors tai gali atrodyti kaip normali būsena, svarbu siekti stabilesnės visuomenės, kurioje križės būtų mažiau žalingos ir kurios galėtų būti greičiau bei efektyviau sprendžiamos.
2. Krizės tikrai gali atverti galimybes naujovėms, inovacijoms ir visuomenės pokyčiams. Jos verčia žmones ieškoti naujų sprendimų, keisti požiūrį į problemas ir kartaais net atrasti naujas veiklos sritis. Tačiau svarbu pripažinti, kad križės taip pat sukelia didelį stresą, neviltį ir netektis, todėl teigiamos permainos neturėtų būti laikomos vieninteliu križių rezultatu.
3. Krizes dažnai sukelia įvairių veiksniių sąveika: ekonominės sistemos trūkumai, politiniai nesutarimai, gamtos katastrofos, technologijų pokyčiai ir socialinės įtampos. Ne tik jėga ar priežastis yra atsakinga už krizes, o sudėtingas veiksniių ir aplinkybių tinklas, kuris veda prie nestabilumo.
4. Mūsų dienų pasaulio križės verčia visuomenes ir valdžios institucijas ieškoti naujų būdų, kaip spręsti globalias problemas. Jos gali vesti prie didesnio bendradarbiavimo, technologinių inovacijų ir tvarumo principų įgyvendinimo. Tačiau križės taip pat gali sustiprinti nelygybę, skatinti konfliktus ir mažinti pasitikėjimą institucijomis. Pasaulio križės, tokios kaip ekonominės recessijos, klimato kaita, pandemijos ir geopolitinės įtampos, dažnai sukelia didelius iššūkius bei permainas visuomenėje. Jos gali paskatinti inovacijas, naujas technologijas ir politikos kryptis, siekiant spręsti kylančias problemas. Tačiau, jeigu križės nėra valdomos efektyviai, jos gali sukelti socialinį nestabilumą, ekonominę nelygybę ir ilgalaikę žalą. Todėl būtina tarptautinė bendradarbiavimo ir solidarumo dvasia, siekiant suvaldyti krizes bei užkirsti kelią jų pasekmėms.
5. Kiekvienas iš mūsų gali prisidėti prie pasaulio gerovės ir tvarumo, atliekant kasdienes veiklas atsakingai bei sąmoningai.

In Klischees denken: Ist Krise wirklich eine Gelegenheit?

Zita TALLAT-KELPŠAITĖ

Mehr als fünfzig Konferenzsitzungen und Podiumsdiskussionen fanden Anfang November auf der Southeast Asia Transport, Logistics and Air Cargo Expo 2023 in Singapur statt. Eine interessante Podiumsdiskussion, organisiert vom KAS-Medienprogramm Asien in Zusammenarbeit mit MMI Asia Pte Ltd, München, brachte Experten aus Logistikunternehmen, Medien und Wissenschaft aus verschiedenen Ländern zusammen, um das Thema „Pandemien, Kriege und sich verändernde Lieferketten: Globale Krisen und ihre Medienberichterstattung“ zu diskutieren. Unter der Moderation von Glenn Van Zutphen, dem bekannten

Moderator von Money FM89.3, diskutierten Ansgar Graw, Journalist, Autor zahlreicher Bücher und Direktor des KAS-Medienprogramms Asien und der Konrad-Adenauer-Stiftung; Chuin Wei Yap, Direktor für Handelsforschung bei der Hinrichs-Stiftung; Tobias Rentschler, Chief Commercial Officer bei DB Schenker und Vertreter der Deutsch-Singapurischen Industrie- und Handelskammer; sowie Reji John, Herausgeber der STAT Times aus Indien. Der Herausgeber des internationalen Wirtschafts- und Wissenschaftsmagazins JÜRA MEER SEA war ebenfalls eingeladen, an der Diskussion zum Thema „In Klischees denken: Ist die Krise wirklich eine Chance?“ teilzunehmen.



Das Thema ist in letzter Zeit sehr aktuell geworden, obwohl es im Grunde schon immer relevant war und wahrscheinlich noch lange Zeit bleiben wird. Denn globale Krisen sind heutzutage eher die Regel als die Ausnahme. Ich bin keine Krisenexpertin, daher sprach ich nur aus meiner 25-jährigen Erfahrung als Verlegerin des Journals.

Im Jahr 1999 gründete ich das Unternehmen „Maritimes Informationszentrum“, das die vor dem Zweiten Weltkrieg von 1935 bis 1939 erschienene maritime Publikation „Jüra“ wiederbelebte. Zunächst veröffentlichten wir das Magazin auf Litauisch, später kamen Russisch und Englisch hinzu, dann Chinesisch, Kasachisch, Arabisch und Deutsch.

Im neuen Jahrtausend erregte die maritime Publikation immer mehr Aufmerksamkeit und erhielt viel Unterstützung. Das Magazin reiste um die Welt und nahm an verschiedenen internationalen Messen und Konferenzen teil. Dort hörte man immer öfter das Wort „Krise“: Finanzkrise, Migrationskrise, Klimakrise, politische Krise und andere vermeintliche Krisen. Redner, Lebensberater, Motivationsgurus und Meinungsmacher verbreiteten zunehmend die These, dass Krise eine Chance sei. Jemand stellte sogar den Mythos auf, dieser Ausdruck stamme aus alter chinesischer Weisheit. Angeblich drücken im Chinesischen „Krise“ und „Chance“ dasselbe Schriftzeichen aus. Das trifft jedoch nicht zu – beide Wörter verwenden zwar dasselbe Element, aber in unterschiedlichen Schriftzeichenverbindungen (Krise = 危機 Wéijī; Chance = 機會 Jīhuì).

Auch wenn diese Interpretation absolut falsch ist, wurde sie erfolgreich genutzt, um die motivationale Floskel zu etablieren, dass Krise Chance bedeutet. Ich behaupte nicht, dass darin kein Körnchen Wahrheit steckt.

Aus philosophischer Sicht zwingen uns Herausforderungen und Schwierigkeiten, uns zu fokussieren, zusammenzureißen und nach neuen Möglichkeiten zu suchen. Das habe ich selbst bei der Herausgabe des Magazins schon mehrmals erlebt. Während der sich lange hinziehenden Pandemie ab 2019 mussten alle internationalen Veranstaltungen abgesagt werden. Märkte, auf denen das Magazin vertrieben wurde, wurden geschlossen. Die Veröffentlichung des Magazins musste eingestellt werden. Papierpublikationen sind ohnehin schon zum Auslaufmodell geworden, und wir hatten eine so lange Verlagspause! Praktisch war das ein Todesurteil für das Magazin.

Als die Pandemie langsam nachließ und wir unsere Aktivitäten wieder aufnehmen konnten, begann Russland den brutalen Krieg gegen die Ukraine. Diese Nachricht traf wie eine Explosion. Viele asiatische Märkte schlossen endgültig. Ich starnte auf den Computerbildschirm, unfähig etwas zu schreiben. Buchstaben fügten sich nicht zu Wörtern, Wörter nicht zu Sätzen. Ich fürchtete, die Gabe zu schreiben verloren zu haben. Dann nahm ich Pinsel und Farben und begann, Bilder zu malen, um meinen Schmerz über die fast vor mei-

Redner, Lebensberater, Motivationsgurus und Meinungsmacher verbreiteten zunehmend die These, dass Krise eine Chance sei. Jemand stellte sogar den Mythos auf, dieser Ausdruck stamme aus alter chinesischer Weisheit. Das trifft jedoch nicht zu.

ner Haustür Sterbenden auszudrücken und meine Angst, dass der Krieg vielleicht bald in meinen eigenen Hinterhof übergreifen würde.

Nachdem ich meine Emotionen verarbeitet hatte, begann ich zu überlegen, in welche Richtung das Magazin jetzt gehen sollte und ob eine Wiederbelebung überhaupt möglich wäre. Einen Anstoß gaben die Organisatoren der . Sie boten an, dort weiterzumachen, wo die Zusammenarbeit 2019 abgebrochen war. Ich entschied, dass das Magazin wiederbelebt werden musste.

Trotz der Fortsetzung der Arbeit wurde mir klar, dass die Ära, in der das mehrsprachige Magazin Kommunikationsbrücken zwischen Europa und Asien baute, Misstrauensmauern abbauen und Menschen verschiedener Kontinente, Nationen, Rassen und Religionen zur Zusammenarbeit aufforderte, vorbei war. Ein neuer Ansatz, ein neues Image und neue Formulierungen waren erforderlich. Mit der erneuerten Publikation JÜRA MEER SEA nahm ich im letzten Jahr an zwei großen Transport- und Logistikmessen in München und Singapur teil, in der Hoffnung auf neue Impulse.

Aber zurück zu Krisen und Chancen. Ist das wirklich eine Chance, die mir die Krise bietet? Ich glaube nicht. Leider hat das durch die Krise verursachte Chaos mir viele Möglichkeiten genommen, finanzieller und emotionaler Art.

Ich denke, das in den Medien und bei öffentlichen Veranstaltungen als Motivationsbotschaft etablierte Klischee der Krise als Chance wird zu euphorisch, zu optimistisch und in manchen Zusammenhängen völlig unangemessen interpretiert.

Ist das nicht der Versuch, die Gefahren von Krisen herunterzuspielen, indem man trügerische Hoffnungen auf neue Möglichkeiten weckt? Für einige mag es sicher Chancen geben: die Pharmaindustrie profitiert von der Pandemie, militärische Konflikte bedeuten Absatzmärkte für Waffen- und Ausrüstungshersteller usw. Aber für viele Menschen und Länder bringen Krisen nichts als Tod, Zerstörung und Elend.

Welche Chancen sehen wir in Migrationskrisen, bei denen niemand gewinnt – weder die Flüchtenden, die ihr Leben auf See lassen, noch die Aufnahmeländer, denen unerwünschte Besucher ins Haus stehen? Es wäre für alle besser, könnte jeder Mensch sicher und in Würde in seiner Heimat leben. >

Globale Krisen wie Pandemien und Kriege zusammen mit sich wandelnden Lieferketten können und werden unsere Welt verändern. Angesichts solcher Umbrüche sollten sich die Medien an Prinzipien wie Genauigkeit, Fairness und Unparteilichkeit orientieren.

Vielleicht sollten wir bezüglich Krisen und Chancen weniger optimistisch sein? Stattdessen müssten die Medien neue Formulierungen finden, die stärker auf Krisenprävention fokussieren. Denn in einer zunehmend vernetzten Welt können globale Krisen unsere ganze Zukunft bestimmen und langfristige Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und internationale Beziehungen haben.

In diesem Kontext sind Medien ein zweischneidiges Schwert: Einerseits sind sie ein wichtiges Instrument, um Informationen zu verbreiten und Menschen bei der Entscheidungsfindung zu unterstützen. Andererseits können sensationsorientierte und voreingenommene Berichterstattung Angst und Verwirrung in der Öffentlichkeit schüren. Irreführende Schlagzeilen und Meinungsmache können die Gesellschaft weiter spalten, wo wir gerade in Krisenzeiten Zusammenhalt brauchen. Die Macht der Medien zur Beeinflussung kann für Diplomatie und Konfliktlösung, aber auch für Propaganda und Manipulation missbraucht werden.

Globale Krisen wie Pandemien und Kriege zusammen mit sich wandelnden Lieferketten können und werden unsere Welt verändern. Angesichts solcher Umbrüche sollten sich die Medien an Prinzipien wie Genauigkeit, Fairness und Unparteilichkeit orientieren.

Ansichten zu Krisen und Chancen

Das Magazin JŪRA MEER SEA hat einer Reihe von Befragten dieselben Fragen zum Thema Krisen und Chancen gestellt. Die mutigsten Befragten haben sich zu Wort gemeldet. Hier sind ihre Antworten.

1. Wenn wir auf die letzten Jahrzehnte zurückblicken, scheint sich die Welt in einem ständigen Krisenzustand zu befinden: Finanzkrisen, Migrationskrisen, Klimawandel, Terrorismus, politische und militärische Krisen und weitere, die nicht nachlassen und die Menschen immer wieder vor Herausforderungen stellen. Kann dies als normaler Zustand der Welt betrachtet werden?
2. Was halten Sie von der verbreiteten Auffassung, dass aus Krisen auch Chancen entstehen können? Glauben Sie das wirklich?
3. Wer oder was verursacht Ihrer Meinung nach Krisen oder schafft zumindest die Rahmenbedingungen dafür?
4. Wohin führen die Krisen unserer Zeit?
5. Was sollte jeder Einzelne von uns tun, um der Welt zu helfen, mit Krisen umzugehen und in Frieden zu leben? Ist das überhaupt möglich?





Mir persönlich gefällt der Begriff „VUCA-Welt“ Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity für diesen Zustand

Ich bin Optimist und glaube an die Menschheit

Tobias Rentschler, Director Commercial Planning
APAC, DB Schenker

1. Leider ja. Es wird immer wieder unvorhergesehene Störungen in immer kürzeren Abständen geben, kürzer als wir es bisher gewohnt waren. Mir persönlich gefällt der Begriff „VUCA-Welt“ (Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity) für diesen Zustand. Und es wird immer darauf ankommen, wer am schnellsten reagiert und sich am besten anpasst.

2. Ja und nein. Ja, ich gehe davon aus, dass es für einige Nischenakteure immer Chancen geben wird, die von einer Krise oder einem Chaos profitieren können. Aber insgesamt gesehen kann eine Krise nichts Gutes bedeuten. Wir müssen Krisen um jeden Preis vermeiden. Ohne Krise sind stabile Verhältnisse und vor allem das allgemeine Wohlbefinden einer Bevölkerung immer besser.

3. Eine fantastische Frage. Ich persönlich denke, dass wir alle Menschen selbst schuld sind – sei es am Klimawandel durch CO₂-Verschmutzung oder an Kriegen aufgrund unterschiedlicher Denkweisen und überreagierenden Verhaltens. Am Ende liegt alles in unserer Hand, im Guten wie im Schlechten.

4. Ich bin immer optimistisch und glaube, dass wir uns schnell genug erholen können, weil wir – hoffentlich – unsere Lektion gelernt haben.

5. Ich liebe diesen Punkt. Man mag mich naiv nennen, aber ich glaube, wenn jeder von uns nur ein bisschen netter zueinander wäre und mehr an die anderen statt nur an den eigenen Vorteil dächte, könnten wir alle schon morgen in einer besseren Welt leben. Das kann eine Kleinigkeit sein wie jemandem zu helfen, weniger Plastik zu kaufen oder zweimal nachzudenken, bevor man einen Streit beginnt.

Allerdings können Krisen ohne wirksame Bewältigungsstrategien auch zu sozialer Instabilität, wirtschaftlicher Ungleichheit und Umweltzerstörung führen.

Jeder kann zum Wohlergehen der Welt beitragen Künstliche Intelligenz Chat GPT

1. Das ständige Auftreten von Krisen kann als Teil eines historischen Zyklus betrachtet werden. Jede Phase der Gesellschaft bringt neue Lektionen mit sich und fördert die Anpassung an veränderte Umstände. Auch wenn Krisen offenbar ein normaler Zustand zu sein scheinen, sollten wir eine stabilere Gesellschaft anstreben, in der Krisen weniger schädlich sind und schneller sowie effizienter gelöst werden können.

2. In der Tat können Krisen Chancen für Innovation, Kreativität und gesellschaftlichen Wandel eröffnen. Sie zwingen die Menschen, nach neuen Lösungen zu suchen, ihre Sicht auf Probleme zu ändern und manchmal sogar neue Tätigkeitsfelder zu erschließen. Allerdings verursachen Krisen auch erheblichen Stress, Verzweiflung und Verlust. Positive Effekte sollten daher nicht als alleiniges Resultat von Krisen betrachtet werden.

3. Krisen entstehen oft durch das Zusammenspiel verschiedenster Faktoren: Fehler im Wirtschaftssystem, politische Differenzen, Naturkatastrophen, technologischer Wandel und soziale Spannungen. Nicht eine einzelne Ursache ist verantwortlich, sondern ein komplexes Geflecht unterschiedlicher Einflussfaktoren und Rahmenbedingungen, die Instabilität begünstigen.

4. Krisen wie wirtschaftliche Rezessionen, der Klimawandel, Pandemien und geopolitische Spannungen stellen die Gesellschaft immer wieder vor große Herausforderungen, fördern aber auch Innovation und Fortschritt. Allerdings können Krisen ohne wirksame Bewältigungsstrategien auch zu sozialer Instabilität, wirtschaftlicher Ungleichheit und Umweltzerstörung führen. Daher sind internationale Kooperation und Solidarität unerlässlich.

5. Jeder von uns kann durch verantwortungsvolles, nachhaltiges Handeln im Alltag zum Wohlergehen und zur Zukunftsfähigkeit der Welt beitragen. Auch kleine Schritte zählen. •

Übersetzt mit www.DeepL.com/Translator
(kostenlose Version)

Thinking in Clichés: Is Crisis Really an Opportunity?

Zita TALLAT-KELPŠAITĖ

The Southeast Asian edition of transport logistics and air cargo exhibitions, which took place in Singapore, hosted more than fifty conference sessions and discussions.

One interesting panel discussion, organized by KAS Media Programme Asia in partnership with MMI Asia Pte Ltd, Munich, brought together experts from logistics companies, media, and academia from different countries to discuss 'Pandemics, Wars, and Shifting Supply Chains: Global Crises and Their Media Coverage.' Moderated by Glenn Van Zutphen, renowned presenter of Money FM89.3, the discussion featured Ansgar Graw, journalist, author of

numerous books, Director of the KAS Media Pro-gramme Asia and the Konrad Adenauer Stiftung; Chuin Wei Yap, Director of Trade Re-search at the Hinrichs Foundation; Tobias Rentschler, Chief Commercial Officer at DB Schenker and representative of the Singapore-German Chamber of Industry & Com-merce / SGC; and Reji John, Publisher of the STAT Times, from India.

The publisher of the international business and science magazine *JŪRA MEER SEA* was also invited to take part in this discussion on the topic 'Thinking in Clichés: Is the Crisis Really an Opportunity?'

The topic has lately become really hot. Although, in fact, it has always been relevant and will probably remain so for a long time to come, as global crises have become a norm instead of an exception. I am no expert on crises, so I spoke only from my own experience of publishing the magazine for 25 years.

The company Maritime Information Centre, established in 1999, revived *Jūra* maritime magazine, which used to be published in 1935–1939 and started publishing the magazine – first only in Lithuanian language, then in Lithuanian and Russian, then added English, then – Chinese, later followed by Kazakh, Arabic and German.

Speakers, lifestyle teachers, self-help motivators, and opinion-makers of all kinds began to broadcast an idea that crisis is an opportunity in disguise. Someone has spread the myth that the saying came from ancient Chinese wisdom, supposedly on the basis that, in Chinese, crisis and opportunity are written as the same. However, this is not.

In the new millennium, *JŪRA MEER SEA* maritime publication drew attention and received lots of support. The magazine travelled the world, participating at various international exhibitions and conferences.

Conferences, which grew fond of the frequent use of the word 'crisis': the financial crisis, the migrant crisis, the climate change crisis, the political crisis, and so on.

Speakers, lifestyle teachers, self-help motivators, and opinion-makers of all kinds began to broadcast an idea that crisis is an opportunity in disguise. Someone has spread the myth that the saying came from ancient Chinese wisdom, supposedly on the basis that, in Chinese, crisis and opportunity are written as the same. However, this is not the case – both words do use the same identical element, but the actual compounds are different (crisis 危機 Wéijī, opportunity 機會 kěnèng xìng).

Although the interpretation of crisis and opportunity is an absolute myth, it has been successfully used to sell the motivational cliché that crisis is opportunity.

I am not saying that it is absolutely false. From a philosophical point of view, challenges and difficulties force us to focus, grasp and seek for new opportunities. I have experienced this many times in my own magazine.

The pandemic, which began in 2019 and took its time, has put all international events on hold. Markets, where the



magazine was distributed, were closed. The magazine's publishing had to be suspended. Paper publications are already becoming a thing of the past and we had such a long pause in publishing. It was practically a death sentence for the magazine.

When the pandemic slowly retreated and we could resume our operations, Russia launched a fierce war in Ukraine. The news hit like an explosion. Many of the Asian markets closed forever. I stared at the computer screen and could not write anything. Letters did not fit into words, words – into sentences. I was terrified that I had lost my gift for writing. Then I picked up a paintbrush and some paint, and started painting pictures. It helped me express my pain for those, who were dying almost next to me, and my fear that, perhaps, soon the war would come into my own backyard.

Once I had dealt with my emotions, I began to wonder, which way the magazine should go, if it was possible to revive it at all. The organisers of the Messe Munich were a huge motivation. They offered to continue the collaboration from where it left off during the 2019 pandemic. I believed that the magazine had to be revived.

Despite the continuity of the work, I realised that the era, when this multilingual magazine had built bridges of communication between Europe and Asia, encouraging to break down the walls of mistrust and calling for cooperation between people from different continents, nations, races and religions, was over. We needed a new attitude, a new image, and new words.

I brought the new version of the JURA MEER SEA magazine to two largest transport and logistics events in Munich and Singapore hoping for a new impulse and new results.

But back to crises and opportunities. Is being here an opportunity given to me by the crisis?

I do not think so. Unfortunately, the chaos of the crisis has deprived me of many opportunities, both financial and emotional.

Perhaps the cliché that the crisis is an opportunity, used as a motivational postulate in the media and at public events, has been interpreted in an overly euphoric, overly optimistic and, in some contexts, a completely inappropriate way.

Is this not an attempt to downplay the dangers of crises by raising a false hope that they will bring new opportunities?

They will certainly bring opportunities for someone: the pandemic – for the pharmaceutical industry, military crises – for the producers of arms and other equipment and technology, and so on.

But for many, they will not bring anything – especially the military crises, which leave nothing, but thousands of dead bodies, destroyed cities, vandalised cultural monuments, and crippled lives.

What opportunities can we expect from a migration crisis, where nobody wins – neither those, who flee in small, overcrowded boats and perish on the seas without ever reaching the shores of their dreamed-of prosperity, nor those, who receive flocks of unwelcome visitors? After all, everyone would be better off with everybody living in safety and dignity in their homeland.

Maybe we shouldn't be so optimistic about crises and opportunities, maybe the media should find new headlines to >

They will certainly bring opportunities for someone: the pandemic – for the pharmaceutical industry, military crises – for the producers of arms and other equipment and technology, and so on. But for many, they will not bring anything – especially the military crises, which leave nothing, but thousands of dead bodies, destroyed cities, vandalised cultural monuments, and crippled lives.

encourage more focus on crisis prevention, because in an increasingly interconnected world, global crises can determine our future, with lasting effects on society, the economy and international relations.

In this context, the media is a double-edged sword. On one hand, it is an important tool for disseminating accurate information and helping people make informed decisions. On the other – it can increase public fear and confusion through sensational reporting and bias. Misleading headlines and biased views can further divide the society at a time, when we need unity. The power of the media to influence opinions can be used both for diplomacy and conflict resolution or for propaganda and manipulation.

Global crises such as pandemics and wars, combined with the changing landscape of the supply chain, can and do change our world. In the face of these crises, the media should diligently keep to the principles of accuracy, fairness and impartiality. •

Opinions on the Theme of Crises and Opportunities

JŪRA MEER SEA magazine gave identical questions on the topic of crises and opportunities to several respondents. The bravest speakers decided to engage in a discussion. Here are their responses.

1. Looking at the last few decades, the world seems to be in a constant state of crisis: financial, migration, climate change, terrorism, political, military, and whatever else you want to call them, one after another, never letting up, forcing people to fight back. Can this be considered a normal state of the world?
2. What do you think about the common perception that crises create opportunities? Is this really the case?
3. Who creates crises, or, to put it mildly, what are the forces that create the situation for crises to occur?
4. Where are the current global crises taking us?
5. What should each of us do to get the world out of the crisis and into a state of living? Is this impossible?





I personally like to define this state in the term 'VUCA world' Volatility, Uncertainty, Complexity. Ambiguity.

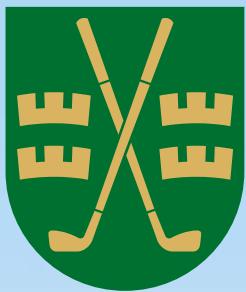
I am an optimist and believe in humanity
Tobias Rentschler, Director Commercial Planning
Region APAC DB Schenker

1. Unfortunately, YES. There will be continuous and unforeseen disruptions in much shorter time-frames than we are used to. I personally like to define this state in the term 'VUCA world' (Volatility, Uncertainty, Complexity. Ambiguity). And it will always depend on who reacts the fastest and adapts best.
2. Yes and no. Yes, I assume there is always an opportunity for some niche players, who can benefit from a crisis or chaos. But, overall, a crisis can't be anything good and we have to avoid this at all costs. Long-term costs and, especially, the general well-being of the population is always better without a crisis.
3. A fantastic question. I personally think it is us, all human beings. Be it weather due to CO₂ pollution or war because of different mindset and crazy reactions, in the end, it is all in our hands, for the good and for the bad.
4. I am always an optimist and believe we can recover fast enough, because we have (hopefully) learnt our lessons.
5. I love that point. You might call me naïve, but I think that when all of us becomes just a little bit nicer to each other and thinks a little bit more about others instead of looking for our own advantage, I am sure we can all live in a better world tomorrow. This can be a small thing of helping each other, buying less plastic or thinking twice before starting a fight.

However, if crises are not effectively managed, they can lead to social instability, economic inequality, and long-term environmental damage.

Everyone can contribute to the welfare of the world
Artificial Intelligence Chat GTP4

1. The constant state of crises can be considered a part of historical cyclicity, where each phase teaches society new lessons and encourages adaptation to changing circumstances. Although this may seem like a normal state, it is important to strive for a more stable society in which crises are less damaging and can be resolved more quickly and efficiently.
2. Crises indeed can open up opportunities for innovation, novelty, and societal change. They force people to look for new solutions, change their perspectives on problems, and sometimes even discover new fields of activity. However, it is important to acknowledge that crises also cause significant stress, despair, and loss, so positive changes should not be considered the sole result of crises.
3. Crises are often caused by the interaction of various factors: economic system flaws, political disagreements, natural disasters, technological changes, and social tensions. No single force or reason is responsible for crises, but rather a complex network of factors and circumstances that leads to instability.
4. The crises of our times, such as economic recessions, climate change, pandemics, and geopolitical tensions, often pose significant challenges and changes in society. They can drive innovation, new technologies, and policy directions to address emerging issues. For example, the climate crisis is promoting a shift towards renewable energy and sustainable development, while pandemics are strengthening health care systems and the development of new vaccines. However, if crises are not effectively managed, they can lead to social instability, economic inequality, and long-term environmental damage. Therefore, international cooperation and a spirit of solidarity are essential to manage crises and prevent their consequences.
5. Each of us can contribute to the well-being and sustainability of the world by acting responsibly and consciously in our daily activities.



SOSTINIŲ
GOLFO KLUBAS

THE CAPITALS
GOLF CLUB

Contacts:

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

THE CAPITALS GOLF CLUB OF LITHUANIA IS WORTH A JOURNEY!

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

THE CAPITALS GOLF CLUB:

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

Love golf? Visit us!





History

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

House

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

Location

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

PRIEKULĖS DISTRICT, LITHUANIA

info@kaimelis.com

+370 699 31295



Čilės jūros gėrybės: kokybė ir sauga

Čilei būdinga plati 6 435 km pakrantė, švarūs vandenys ir didelė puikios maistinės vertės jūros išteklių jvairovė. Šaltuose Ramiojo vandenyno pietų vandenye gausu akvakultūros, pramoninės žvejybos ir šio amato puoselėjimo išteklių.

Pagrindiniai tarptautinėms rinkoms skirti produktai yra skumbrės, jvairių rūsių jūros lydekos, milžiniški kalmarai, karališkieji krabai, kardžuvės ir Ramiojo vandenyno plekšnės, taip pat giliavandenės žvejybos metu išgaunami produktais, pavyzdžiui, menkės ir auksinai karališkieji unguriai bei kiti produktais, tokie kaip jūrų ežiai, krabai, moliuskai ir Čilės abalonės (*locos*). Čilė taip pat siūlo omega-3 koncentratus ir iš dumblių išgautus cheminius produktus, pavyzdžiui, maisto pramonėje naudojamą agarą.

Per pastaruosius 30 metų akvakultūra labai išaugo, o jos gamyba ir pozicija tarptautiniu mastu sustiprėjo. Svarbiausia produkcija yra lašišos ir upėtakiai. Taip pat svarbią vietą užima moliuskai, iš kurių išsiskiria midijos, šukutės ir abalonės.

Dėmesys tvariai gamybai

Čilės pramonei būdingi griežti reglamentiniai įsipareigojimai: tvarumas, kvotos ir laikini draudimai, atsekamumas nuo kilmės iki paskirties vietas, sertifiuota pramonė ir nuolatiniai moksliniai tyrimai, taip pat aukščiausi sanitariniai standartai visame pasaulyje.

Pramoninėje žvejyboje daugiausia dėmesio skiriama tvarumui – dyvlika žvejybos sektorių sertifikuoti pagal griežtus Jūrų valdymo tarybos (angl. *MSC – Marine Stewardship Council*) ir „Marin Trust“ standartus. Čilės

žuvininkystės sektorius rengia švarios gamybos susitarimus energijos vartojimo efektyvumo ir atliekų srityse, ypač plastiko mažinimo, nebenaudojamų žvejybos tinklų perdirbimo programą, paplūdimių ir jūros dugno valymo, laikosi žvejybos draudimo sezono ir net papildomo savanoriško žvejybos draudimo, kai dėl jos pačios stebėsenos nustatoma tokia būtinybė, remia ir skatina mokslo plėtrą ir neteisėtos žvejybos panaikinimą.

Čilės siuntos į pasaulį

2022 m. Čilės žuvininkystės ir akvakultūros produktų eksportas siekė 8 826 mln. JAV dolerių, t. y. 24,7 proc. daugiau nei ankstesniais metais. Pagrindiniai produktai buvo lašišos ir upėtakiai, žuvų miltai, skumbrės, midijos, žuvų taukai ir dumbliai. Pagrindinė paskirties rinka buvo Šiaurės Amerika, kurioje pirmavo JAV, po jų sekė Azija, kurioje pagrindinė šalis gavėja buvo Japonija, ir Pietų Amerika, kurioje pagrindinė šalis gavėja buvo Brazilija.

Eksportas į Europą 2022 m. siekė 1 079 mln. JAV dolerių, t. y. 12,5 proc. daugiau nei 2021 m. Lenkija išsiskiria kaip devintoji paskirties šalis, į kurią buvo eksportuota prekių už 33 mln. dolerių.

Šiandien Čilė yra pirmajanti pasaulyje šaldytų lašišų ir upėtakių filė, taip pat atlantinių skumbrių ir midijų eksportuotoja.



VERSLO MISIJA

„Europos jūrų produktų maršrutas 2024“:
Lietuva, Lenkija, Turkija 2024 m. balandžio
17–25 d.

„ProChile“ kviečia jūrų produktus eksportuojančias įmones dalyvauti projekte „Jūrų produktų maršrutas 2024: Lietuva (2024 04 17) Lenkija (2024 04 18–19), Turkija (2024 04 19)“, kuris susideda iš dviejų prekybos misijų, vykdomų prieš „Seafood Expo Global 2024“ parodą (2024 04 22–25).

Pirmai prekybos misija yra nukreipta į Lietuvą ir Lenkiją, apimtis apsilankymus Klaipėdos bei Gdansko uostuose, kur bus organizuojami susitikimai su potencialais importuotojais ir tiekimo grandinės dalyviais.

Antroji prekybos misija orientuota į Stambulą, Turkiją, kur bus surengtas verslo susitikimų ratas su 10 importuotojų ir tinklaveikos pietūs su Čilės Respublikos ambasadoriumi Turkijoje.

Kviečiame prisijungti:
Ruta Productos del Mar Europa 2024:
Polonia, Lituania y Turquía
(prochile.gob.cl)

Iš ispanų kalbos versta su „ChatGPT4“

Lašišos

Lašišų auginimo pramonė išvystyta pietinėje šalies dalyje ir šiandien yra viena iš pagrindinių Čilės eksporto veiklų.

Midiros

Midiros auginamos Čilės Patagonijoje – kvapą gniaužiančio grožio gamtos teritorijoje, kur vanduo yra švarus ir kokybiškas, o jūros flora ir fauna turtinga. Būtent čia, Čilojės salyne, plėtojama midių pramonė. Šiandien čia yra daugiau kaip 850 gamybos centrų, kurių vandenye gausu fitoplanktono ir dumblų, suteikiančių joms unikalų skonį.

Stauridės

Ši atvirų vandenų žuvis, pagrindinis pramoninės žvejybos produktas, yra vienas iš labiausiai eksportuojamų Čilės jūros produktų, gausiai paplitusių pietų Ramiojo vandenyno vandenye. 2021 m. šiam produktui suteiktas „Marine Stewardship Council“ (MSC) mélynasis patvirtinimo ženklas už tvarumą ir atsakomybę aplinkai.

Pietinės jūrų lydekos

Pietinės jūrų lydekos atplaukia iš šaltų pietinių Ramiojo vandenyno srovii. Čilės pramoninė pietinių jūrų lydeku žvejyba sertifikuota pagal griežtą MSC standartą. 2021 m. eksportas siekė 40 mln. JAV dolerių, o pagrindinė paskirties rinka buvo Ispanija.

Šukutės

Šio produkto gamyba sutelkta šalies šiaurėje esančiame Kokimbo regione. Šioje pramonės šakoje siekiama tiekti kokybišką produktą, užtikrinantį saugą ir atsekamumą, taikant gerą gamybos proceso praktiką.

Apie „ProChile“

„ProChile“ yra Čilės užsienio reikalų ministerijos institucija, skatinanti šalies prekių ir paslaugų tiekimą pasaulyje. Specialistų komandos daugiau nei 50 biurų visame pasaulyje ir 16 biurų jvairiuose Čilės regionuose dirba siekdamos stiprinti šalies pozicijas tarptautinėse rinkose.

Vidurio Europoje „ProChile“ turi biurą Varšuvoje, kuris teikia informaciją importuotojams ir ieško naujų galimybių.





Chilenische Meeresfrüchte: Qualität und Sicherheit

Charakteristisch für Chile sind eine ausgedehnte Küstenlinie von 6.435 Kilometern, reines Wasser und eine große Vielfalt an Meeresressourcen mit hohem Nährwert. Die kalten Gewässer des Südpazifiks bieten reichlich Ressourcen für Aquakultur, Industriefischerei und handwerkliche Fischerei.

Zu den Hauptprodukten für internationale Verbraucher gehören Makrelen, verschiedene Arten von Seehecht, Riesenkalmar, Königskrabbe, Schwertfisch und Pazifischer Pomfret; auch solche, die durch Tiefseefischerei gewonnen werden, wie Kabeljau und Goldklippenaal, sowie andere Produkte wie Seeigel, Krabben, Muscheln und chilenische Abalonen (*Lokomotiven*). Darüber hinaus bietet Chile Omega-3-Konzentrate und chemische Produkte an, die aus Algen wie Agar-Agar gewonnen werden und in der Lebensmittelindustrie verwendet werden.

Die Aquakultur ist in den letzten 30 Jahren exponentiell gewachsen, mit starker Produktion und internationaler Positionierung. Die wichtigsten Produkte sind Lachs und Forelle. Ebenso nimmt die Aquakultur von Weichtieren einen wichtigen Platz ein, wobei Muscheln, Jakobsmuscheln und Abalonen im Mittelpunkt stehen.

Fokus auf nachhaltige Produktion

Die chilenische Industrie zeichnet sich durch eine strenge regulatorische Verpflichtung, Nachhaltigkeit, Quoten und vorübergehende Verbote, Rückverfolgbarkeit vom Ursprung bis zum Bestimmungsort, eine zertifizierte Industrie und ständige Forschung sowie die weltweit höchsten Hygienestandards aus.

Bei der industriellen Fischerei steht Nachhaltigkeit im Mittelpunkt. Zwölf Fischereien sind nach den strengen Standards des Marine Stewardship Council (MSC) und

des Marin Trust zertifiziert. Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen an Clean Production Agreements zur Energieeffizienz und Abfallreduzierung, insbesondere von Kunststoffen, einem Recyclingprogramm für ausgediente Fischernetze, zur Reinigung von Stränden und Meeresböden, zur Einhaltung von Schonzeiten und sogar zu zusätzlichen freiwilligen Schließungen, wenn die eigene Überwachung eine solche Notwendigkeit feststellt, und unterstützt und Förderung der wissenschaftlichen Entwicklung und Beseitigung der illegalen Fischerei.

Chilenische Lieferungen in die Welt

Im Jahr 2022 exportierte die chilenische Fischerei und Aquakultur 8.826 Millionen US-Dollar, ein Anstieg von 24,7 % gegenüber dem Vorjahr. Die Hauptprodukte waren Lachs und Forelle, Fischmehl, Makrele, Muscheln, Fischöle und Algen. Hauptzielmarkt war Nordamerika mit den USA an der Spitze, gefolgt von Asien mit Japan als Hauptabnehmerland und Südamerika mit Brasilien als Hauptzielland.

Im Falle Europas beliefen sich die Exporte im Jahr 2022 auf insgesamt 1.079 Millionen US-Dollar, 12,5 % mehr als im Jahr 2021. Als neuntes Ziel sticht Polen mit Sendungen im Wert von 33 Millionen US-Dollar hervor.

Heute ist Chile der weltweit führende Exporteur von gefrorenen Lachs- und Forellenfilets sowie Makrelen und Muscheln.

Lachs

Die Lachszuchtindustrie ist im südlichen Teil des Landes entwickelt und ist heute eine der wichtigsten Exportaktivitäten Chiles. Die Produktion ist hochinnovativ und verfügt über einen soliden regulatorischen Rahmen, der das Umweltgesundheitsgut schützt.

Miesmuscheln

Muscheln werden im chilenischen Patagonien gezüchtet, einem Naturgebiet von atemberaubender Schönheit mit reinem, qualitativ hochwertigem Wasser und einer reichen Meeresflora und -fauna. Genau hier, im Chiloé-Archipel, entwickelt sich die Muschelindustrie. Heute gibt es mehr als 850 Produktionszentren mit Gewässern, die reich an Phytoplankton und Algen sind, die ihnen den einzigartigen Geschmack verleihen.

Makrele

Dieser Hochwasserfisch, ein Starprodukt der Industriefischerei, ist eines der meistexportierten Meeresprodukte Chiles und kommt in den Gewässern des Südpazifiks reichlich vor. Im Jahr 2021 wurde es vom Marine Stewardship Council (MSC) mit einem blauen Gütesiegel für Nachhaltigkeit und Umweltverantwortung ausgezeichnet.

Südlicher Seehecht

Der Südliche Seehecht stammt aus den kalten Südströmungen des Pazifischen Ozeans in Chile. Chiles industrielle Südseehechtfischerei wurde nach den strengen Standards des Marine Stewardship Council (MSC) zertifiziert, was ihre Nachhaltigkeit beweist. Im Jahr 2021 beliefen sich die Exporte auf insgesamt 40 Millionen US-Dollar, wobei Spanien der wichtigste Zielmarkt war.

Jakobsmuscheln

Der Produktionsschwerpunkt liegt in der Region Coquimbo im Norden des Landes. Ziel dieser Branche ist es, ein Qualitätsprodukt zu liefern, das durch gute Praktiken im Produktionsprozess Sicherheit und Rückverfolgbarkeit gewährleistet.

Über ProChile

ProChile ist die Einrichtung des Außenministeriums, die die Versorgung der Welt mit chilenischen Waren und Dienstleistungen fördert. Über ein Netzwerk von mehr als 50 Niederlassungen auf der ganzen Welt und 16 in den verschiedenen Regionen Chiles arbeiten Expertenteams daran, die Position des Landes auf den internationalen Märkten zu stärken.

In Mitteleuropa verfügt ProChile über ein Büro in Warschau, das Importeure informiert und nach neuen Möglichkeiten sucht.

polonia.varsovia@prochile.gob.cl



GESCHÄFTSMISSION

Europäische Meeresprodukte-Route 2024: Litauen, Polen, Türkei 17.–25. April 2024

ProChile lädt Unternehmen, die Meeresprodukte exportieren, zur Teilnahme am Projekt „Meeresprodukte-Route 2024: Litauen (2024 04 17), Polen (2024 04 18–19), Türkei (2024 04 19)“ ein, das aus zwei Handelsmissionen besteht, die vor der Seafood Expo Global 2024 Messe (2024 04 22–25) durchgeführt werden.

Die erste Handelsmission richtet sich an Litauen und Polen und umfasst Besuche in den Häfen von Klaipėda und Gdansk, wo Treffen mit potenziellen Importeuren und Teilnehmern der Lieferkette organisiert werden.

Die zweite Handelsmission konzentriert sich auf Istanbul, Türkei, wo ein Geschäftstreffenkreis mit 10 Importeuren und ein Networking-Lunch mit dem Botschafter der Republik Chile in der Türkei stattfinden wird.

Wir laden Sie ein, sich anzuschließen:
*Ruta Productos del Mar Europa 2024:
Polonia, Lituania y Turquía
(prochile.gob.cl)*

Aus dem Spanischen übersetzt mit ChatGPT4



Chilean Seafood: Quality and Safety

An extensive coastline of 6,435 kilometres, pure waters and a great diversity of marine resources of high nutritional value are characteristic of Chile. The cold waters of the South Pacific provide abundant resources for aquaculture, industrial fishing and artisanal fishing.

The main products for international consumers include jack mackerel, different types of hake, giant squid, king crab, swordfish and Pacific pomfret; also those extracted by deep sea fishing such as cod, and golden kingklip eel, as well as other products such as sea urchins, crabs, clams and Chilean abalones (*locos*). Additionally, Chile offers omega-3 concentrates and chemical products, derived from algae such as agar-agar, used in the food industry.

Aquaculture has grown exponentially in the last 30 years, with strong production and international positioning. The most important products are salmon and trout. Similarly, the aquaculture of molluscs has a relevant place with a highlight on mussels, scallops and abalones.

Focus on sustainable production

The Chilean industry is characterised by a strict regulatory commitment, sustainability, quotas and temporary bans, traceability from origin to destination, with a certified industry and constant research as well as the highest sanitary standards worldwide.

Industrial fishing focuses on sustainability, with 12 fisheries certified under the strict standards of the Marine Stewardship Council (MSC) and the Marin Trust.

It is also working on Clean Production Agreements on energy efficiency and waste reduction, especially plastics, a recycling programme for disused fishing nets, beach and seabed cleaning, respecting closed seasons and even additional voluntary closures when its own monitoring determines such necessity, and supporting and promoting scientific development and eradication of illegal fishing.

Chilean shipments to the world

In 2022, Chilean fisheries and aquaculture exported US\$ 8,826 million, an increase of 24.7% over the previous year. The main products were salmon and trout, fishmeal, jack mackerel, mussels, fish oils and algae. The main destination market was North America, with the United States in the lead, followed by Asia, with Japan as the main recipient country, and South America, with Brazil as the main destination.

In the case of Europe, exports in 2022 totalled US\$ 1,079 million, 12.5% more than in 2021. Poland stands out as the ninth destination with US\$ 33 million in shipments.

Today Chile is the world's leading exporter of frozen salmon and trout fillets, as well as jack mackerel and mussels.

Salmon

The salmon farming industry is developed in the southern part of the country and today is one of Chile's main export activities. The production is highly innovative and has a solid regulatory framework that protects the environmental health asset.

Mussels

Mussels are cultivated in the Chilean Patagonia, a natural territory of breath-taking beauty, with pure, high quality water and rich marine flora and fauna. It is precisely here, in the Chiloé archipelago, that the mussel industry is developed. Today there are more than 850 production centres with waters rich in phytoplankton and algae that give them the unique flavour.

Jackmackerel

This open water fish, a star product of industrial fishing, is one of Chile's most exported sea products, and is abundant in the waters of the South Pacific. In 2021, the Marine Stewardship Council (MSC) awarded it with a blue seal of approval for sustainability and environmental responsibility.

Southern Hake

The Southern Hake comes from the cold, southern currents of the Pacific Ocean in Chile. Chile's industrial Southern Hake fishery was certified under the rigorous Marine Stewardship Council (MSC) standards, which indicates its sustainability. In 2021, its exports totalled US\$ 40 million, with Spain the main destination market.

Scallops

Its production is focused in the Coquimbo Region in the north of the country. This industry aims to deliver a quality product that ensures safety and traceability through good practices in the production process.

About ProChile

ProChile is the institution of the Ministry of Foreign Affairs that promotes the supply of Chilean goods and services in the world. Through a network of more than 50 offices around the world and 16 in the different regions of Chile, teams of professionals work to strengthen the country's position in international markets.

In Central Europe, ProChile has an office in Warsaw, which provides information to importers and looks for new opportunities.

polonia.varsovia@prochile.gob.cl



BUSINESS MISSION

**European Seafood Route 2024:
Lithuania, Poland, Turkey 17–25 April 2024**

ProChile invites companies exporting seafood to participate in the project Seafood Route 2024: Lithuania (17/04/2024), Poland (18–19/04/2024), Turkey (19/04/2024), which consists of two trade missions to be carried out before the Seafood Expo Global 2024 exhibition (22–25/04/2024).

The first trade mission is directed to Lithuania and Poland and will include visits to the ports of Klaipėda and Gdansk, where meetings with potential importers and supply chain participants will be organized.

The second trade mission is focused on Istanbul, Turkey, where a business meeting circle with 10 importers and a networking lunch with the Ambassador of the Republic of Chile in Turkey will be held.

We invite you to join:
*Ruta Productos del Mar Europa 2024:
Polonia, Lituania y Turquía
(prochile.gob.cl)*

Translated from Spanish with ChatGPT4



Pirmaoji Pietryčių Azijoje transporto logistikos ir oro krovinių paroda sulaukė didelio susidomėjimo

Daugiau nei 7 300 dalyvių iš daugiau nei 60 šalių dalyvavo pirmajame Pietryčių Azijos transporto logistikos ir oro krovinių renginyje, kuriamė vyraujančiomis temomis tapo atsparios tiekimo grandinės, tvarumas bei skaitmeninimas. Šis renginys praėjusių metų lapkričio 1–3 dienomis įvyko Singapūre. Nyderlandai, Singapūras, Vokietija ir Kinija buvo atstovaujami oficialiuose šalių paviljonuose. Per daugiau nei 50 konferencijos sesijų, kurios apėmė dabartines aktualijas, lankytojai turėjo galimybę gauti įžvalgų apie pramonės tendencijas.

135 eksponentų iš 23 šalių ir daugiau nei 7 300 pramonės specialistų dalyvavimas šiame renginyje atspindi didelį Pietryčių Azijos regiono ekonominį potencialą. Pagrindiniai veiksnių – palanki geografinė padėtis, auganti vartotojų paklausa ir įmonių noras diversifikuoti savo gamybos ir tiekimo grandines.

„Teigiamas atsakas į pirmąjį transporto logistikos bei oro krovinių renginį rodo didžiulį susidomėjimą Pietryčių Azijos logistikos rinka ir patvirtina sprendimą išplėsti transporto logistikos klasterį į šį regioną. Paroda suteikė sprendimų priėmėjams efektyvią ir praktišką platformą idėjų keitimuisi

asmenskai ir verslo santykų užmezgimui bei plėtrai“, – sako Michael Wilton, „MMI Asia“, „Messe München“ regioninės būstinės Singapūre, generalinis direktorius ir valdybos pirmininkas. Ravishankar Mirle, „Emirates SkyCargo“ viceprezidentas krovinių komercinėms operacijoms Tolimuosiuose Rytuose ir Australazijoje, taip pat patvirtina šį įspūdį: „Manau, kad pastarosios trys dienos buvo labai gera patirtis. Turėjome daug įdomių veiklų – tai buvo palankus momentas susitikti logistikos ekosistemai. Laikotarpis, kai pradėjome išeiti iš Covid pandemijos sąstingio, kai gamybos ir plėtros centrali regione keitėsi. Tai palankus momentas susitikti su verslo partneriais, klientais, užsakovais, dalintis įžvalgomis, geriausiomis praktikomis ir planuoti ateitį.“





Kaip neatsiejama transporto logistikos dalis, oro krovinių veiklos demonstravimas Singapūre suvienijo visą Pietryčių Azijos oro krovinių pramonę. Be tarptautinių ir regioninių įmonių, tokų kaip „Boeing“, „Emirates SkyCargo“, „Singapore Airlines“, „United Cargo“, „Jettainer“, „Garuda Indonesia“, „MAS Kargo“, „Vietjet Cargo“ ir „ACL Airshop“ ekspozicijų, konferencijos programa apėmė diskusijas tema „Atsparių ir patikimų oro krovinių sprendimų aukštųjų technologijų kroviniams kūrimas“. Šios sesijos metu ekspertai iš „DB Schenker“, Changi oro uosto ir „Etihad Cargo“ suteikė auditorijai ižvalgų apie savo įmonių strategijas.

Konferencijų programa apėmė apie 50 renginių dviejose scenose, suteikdama platformą naujausioms pramonės tendencijoms ir diskusijoms. Programos akcentai – sesijos apie Pietryčių Azijos šalis: Singapūrą, Vietnamą, Malaiziją ir Indoneziją. Ekspertai tyrinėjo, kokių mastų diversifikacijos strategija paveikė Pietryčių Azijos gamybos vietas ir jų tiekimo grandines, bei aiškiai iliustravo augantį regiono potencialą.

Vokietijos teminių sesijų metu, kurias vedė „Your German Logistics“ (YGL), pristatyme „Vokietija: logistika iš Vokietijos – ateities logistika“ tokios įmonės kaip „BlueBox Systems“, „PRIOjet Logistics“ ir „Logwin Air + Ocean Interna-

tional“ aptarė technines naujoves bei tiekimo grandinių tarp Azijos ir Europos patikimumą. Eksponentų scenoje įmonės iš logistikos, jūrų ir oro krovinių sektorių, tokios kaip DHL, „dnata“, „Gebrüder Weiss“, Inčono tarptautinis oro uostas ir „Singapore Airlines“, pateikė praktines ižvalgas apie tvarumo ir skaitmeninimo strategijas. Tuo pačiu metu speciali projektinių krovinių konferencija pateikė naujausią informaciją apie tendencijas, iššūkius bei galimybes bendrujų ir sunkiųjų krovinių sektoriuje Pietryčių Azijoje.

„Manau, tai buvo puiki konferencija, labai efektyvi ir įtakininga. Mes turėjome galimybę susitikti su daugybe siuntėjų, oro linijų ir tiekimo grandinės profesionalų. „Wiz“ kaip įmonė tikrai žiūri į Europą kaip į kitą žingsnį savo plėtroje. Taip pat daug dėmesio skirta skaitmeninei transformacijai – tam, kuo „Wiz“ grindžia savo plėtrą. Žvelgiant iš šios perspektyvos, tai tikrai buvo prasminga ir puiki konferencija. Sveikiname „Messe München“, – apibendrino Bipin Chinnappa, „Wiz Logtec Solutions“ CCO – APAC & Global Accounts vadovas. Kitas Pietryčių Azijos transporto logistikos ir oro krovinių renginys įvyks 2025 m. spalio 29–31 d. „Sands Expo & Convention Centre“, Singapūre.

Daugiau informacijos: <https://transportlogisticsea.com/>

„MMI Asia Pte. Ltd“, „Messe München GmbH“ dukterinė įmonė, įkurta Singapūre 1992 m., dabar imasi reikšmingos augimo ir plėtros programos, atnešančios kai kuriuos „Messe München“ pasaulinio lygio prekės ženklus į Pietryčių Azijos rinką.

Transporto logistikos parodos. Tarptautinj transporto logistikos parodų tinklą sudaro 12 renginių. Pagrindinė transporto logistikos paroda Miunchene vyksta pamečiui su tokia pat paroda Šanchajuje. Stambule „Messe München“ ir „EKO Fair Limited“ kasmet rengia tarptautinę transporto logistikos parodą „logitran“. „Messe München“ taip pat organizuoja transporto logistikos parodą JAV, kuri vyksta nuo 2022 m. kas dvejus metus. Pietryčių Azijos transporto logistikos parodos Singapūre vyks kas dvejus metus.

„Messe München“ yra viena iš pirmaujančių parodų organizatorių visame pasaulyje, kasmet organizuojanti daugiau nei 50 parodų. Kasmet parodų centre Miunchene, Tarptautiniame kongresų centre Miunchene, konferencijų centre „Nord“ ir MOC renginių centre Miunchene bei užsienyje vyksta daugiau nei 200 renginių, kuriuose dalyvauja daugiau nei 50 000 eksponentų ir apie 3 mln. lankytojų. Kartu su savo dukterinėmis įmonėmis „Messe München“ organizuoja parodas Kinijoje, Indijoje, Brazilijoje, Singapūre, Pietų Afrikoje ir Turkijoje. Turėdama partnerių tinklą Europoje, Azijoje, Afrikoje ir Pietų Amerikoje bei apie 70 atstovų užsienyje daugiau nei 100 šalių, „Messe München“ aprėpia pasaulinę rinką.

Parengta pagal „Messe München“ informaciją
iš anglų kalbos versta naudojantis „Chat GTP4“

•

Herzlich willkommen zur ersten Ausgabe der transport logistic Südostasien und air cargo Südostasien

Über 7.300 Teilnehmer aus mehr als 60 Ländern nahmen an der Eröffnungsveranstaltung der transport logistic Südostasien und air cargo Südostasien teil. Im Mittelpunkt standen resiliente Lieferketten, Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Die Veranstaltung fand vom 1. bis 3. November 2023 in Singapur statt. Singapur, die Niederlande, Deutschland und China waren mit offiziellen Länderpavillons vertreten. In über 50 Konferenzsitzungen zu aktuellen Themen konnten die Besucher Einblicke in Branchentrends gewinnen.

Die 135 Aussteller aus 23 Ländern und über 7.300 Fachbesucher bei der ersten transport logistic Südostasien und air cargo Südostasien spiegeln das enorme wirtschaftliche Potenzial der Region wider. Zu den Schlüsselfaktoren zählen die günstige geografische Lage, die steigende Konsumnachfrage und zahlreiche Unternehmen, die ihre Produktion und Lieferketten diversifizieren möchten.

„Die positive Resonanz auf die Eröffnungsveranstaltung zeigt das große Interesse am südostasiatischen Logistikmarkt. Sie bestätigt die Entscheidung, den Transport Lo-

gistic Cluster auf diese Region auszuweiten. Die Messe bot Entscheidungsträgern eine effiziente Plattform für persönlichen Austausch sowie den Auf- und Ausbau von Geschäftsbeziehungen“, erklärt Michael Rastl, Senior Vice President bei Messe München.

Auch Michael Ravishankar Mirle, Vizepräsident für Fracherverkehr bei Emirates SkyCargo, teilt diese Einschätzung: „Die letzten drei Tage waren eine sehr gute Erfahrung. Wir hatten einige ereignisreiche Aktivitäten. Es war der perfekte Moment für das Logistik-Ökosystem, sich zu tref-



fen – gerade jetzt, wo wir aus der Covid-Krise kommen und Produktions- und Distributionszentren in der Region sich wandeln. Es war der ideale Zeitpunkt, unsere Geschäftspartner, Kunden und Klienten zu treffen, Einblicke und Best Practices auszutauschen sowie die Zukunft zu planen.“

Als integraler Bestandteil der transport logistic Südostasien brachte air cargo Südostasien auch die Luftfrachtindustrie Singapurs zusammen. Neben der Ausstellung führender internationaler und regionaler Unternehmen wie Boeing, Emirates SkyCargo, Singapore Airlines und vieler mehr umfasste das Konferenzprogramm beispielsweise eine Podiumsdiskussion zum Thema „Aufbau zuverlässiger Luftfrachtlösungen für Hightech-Fracht“. Dabei gaben Experten von DB Schenker, Changi Airport und Etihad Cargo Einblicke in ihre Unternehmensstrategien.

Das Konferenzprogramm der transport logistic Südostasien mit etwa 50 Veranstaltungen auf zwei Bühnen bot eine Plattform für aktuelle Branchentrends und Diskussionen. Zu den Höhepunkten zählten die Ländersitzungen zu Singapur, Vietnam, Malaysia und Indonesien: Die Experten beleuchteten, wie Diversifizierungsstrategien die südostasiatischen Produktionsstandorte und Lieferketten beeinflussen, und verdeutlichten das große Potenzial der Region. Die Deutschland-Sitzungen der Your German Logistics (YGL) sowie Unternehmen wie BlueBox Systems, PRIOjet Logistics und Logwin Air + Ocean International diskutierten technische Innovationen und die Verlässlichkeit von Lieferketten zwischen Asien und Europa. Auf der Ausstellerbühne gab es zudem Unternehmen wie DHL, dnata und Singapore Airlines praktische Einblicke in ihre Nachhaltigkeit.

keits- und Digitalisierungsstrategien. Eine spezielle Konferenz beleuchtete außerdem Trends, Herausforderungen und Chancen im Bereich Stückgut- und Schwerlastfracht in Südostasien.

Bipin Chinnappa, CCO APAC & Head Global Accounts bei Wiz Logtec Solutions fasst zusammen: „Es war eine großartige Konferenz – sehr effektiv und wirkungsvoll. Wir konnten viele Verlader, Fluggesellschaften und Lieferkettenexperten treffen. Insbesondere weil die Messe München aus Deutschland stammt, hatten wir durch die Exposition viel Einfluss auf den europäischen Markt – etwas, was für Wiz als nächsten Expansionsschritt sehr relevant ist. Auch die Betonung der Digitalen Transformation passte gut zu unserer Wachstumsstrategie. Herzlichen Glückwunsch an die Messe München!“

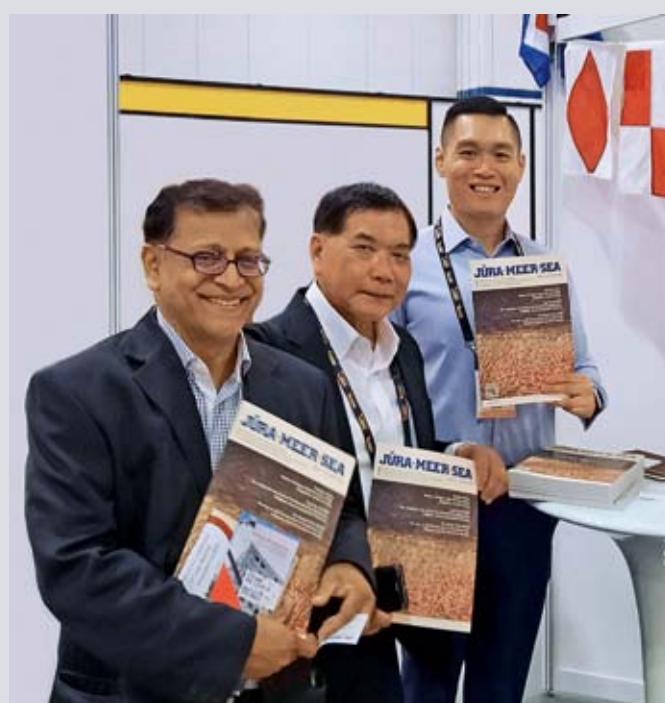
Die nächste Transport Logistic Südostasien und Air Cargo Südostasien findet vom 29. bis 31. Oktober 2025 im Sands Expo & Convention Centre, Singapur statt.

Weitere Informationen: <https://transportlogisticsea.com/>

Über MMI Asia Pte. Ltd. Die 1992 in Singapur gegründete MMI Asia ist eine 100 % ige Tochtergesellschaft der Messe München GmbH. Mit einem bedeutenden Wachstums- und Expansionsprogramm bringt sie einige der weltweit führenden Messemarken der Messe München auf den südostasiatischen Markt.

Transport Logistic Messen Das internationale Branchennetzwerk der Transport Logistic Messen umfasst zwölf Veranstaltungen. Die führende internationale Fachmesse transport logistic in München findet alle zwei Jahre statt und wechselt sich mit ihrer Zwillingsveranstaltung in Shanghai ab. In Istanbul veranstalten Messe München und EKO Fair jährlich die Logitrans Turkey. Seit 2022 organisiert Messe München außerdem die transport logistic Americas. Die transport logistic Südostasien wird ebenfalls alle zwei Jahre in Singapur durchgeführt.

Die Messe München gehört mit über 50 Eigenmessen zu den weltweit führenden Messeveranstaltern. Jährlich nehmen rund 50.000 Aussteller und drei Millionen Besucher an über 200 Veranstaltungen in München sowie im Ausland teil. Mit Tochtergesellschaften in China, Indien, Brasilien, Singapur, Südafrika und der Türkei sowie 70 Auslandsvertretungen in über 100 Ländern hat Messe München eine globale Präsenz.



Vorbereitet von Messe München
Aus dem Englischen übersetzt mit Chat GPT4

A Warm Welcome to First Edition of transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia

Over 7,300 participants from more than 60 countries attended the inaugural transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia, with resilient supply chains, sustainability and digitalization as the dominant themes. The event took place in Singapore from 1 to 3 November 2023. Singapore, the Netherlands, Germany, and China were represented with official country pavilions. During more than 50 conference sessions, covering current topicalities, the visitors had the opportunity to gain insights into industry trends.

135 exhibitors from 23 countries and over 7,300 industry professionals at the first transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia reflects the great economic potential of the region. Key factors include the advantageous geographical location, a growing consumer demand and numerous companies desiring to diversify their production and supply chains.

'The positive response to the inaugural transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia shows the enormous interest in the Southeast Asian logistics market and confirms the decision to expand the transport logistic cluster to this region. The trade fair offered decision-mak-

ers an efficient and practical platform for exchanging ideas in person and establishing and expanding business relationships,' says Michael Wilton, CEO & Managing Director of MMI Asia, Messe München Regional HQ, Singapore.

Ravishankar Mirle, Vice President Cargo Commercial Operations, Far East & Australasia from Emirates SkyCargo, shared the same sentiment: 'I think it has been a very good experience for the last three days. We have had some action-packed activities, and it has been an opportune moment for the logistics ecosystem to convene together. We met at the time where we're just coming out of Covid, and the production and distribution hubs in the region have



been changing. It has been an opportune moment for us to meet our business partners, our customers, and our clients to share insights, the best practices, and plan the future.'

As an integral part of transport logistic Southeast Asia, air cargo Southeast Asia also brought together the entire air cargo industry in Singapore. In addition to the exhibition of leading international and regional companies such as Boeing, Emirates SkyCargo, Singapore Airlines, United Cargo, Jettainer, Garuda Indonesia, MAS Kargo, Vietjet Cargo and ACL Airshop, the conference program included, for example, a panel discussion on 'Building resilient and reliable airfreight solutions for high-tech cargo'. During this session, experts from DB Schenker, Changi Airport and Etihad Cargo gave the audience insights into their corporate strategies.

The conference program at transport logistic Southeast Asia comprised around 50 events on two stages, providing a platform for the latest industry trends and discussions. Among the highlights of the program were the sessions on the Southeast Asian countries of Singapore, Vietnam, Malaysia and Indonesia: the experts explored the extent to which diversification strategies have impacted Southeast Asian production locations and their supply chains, and clearly illustrated the region's potential. The Germany sessions, hosted by Your German Logistics (YGL), companies like BlueBox Systems, PRIOjet Logistics, and Logwin Air + Ocean International, discussed technical innovations and the reliability of supply chains between Asia and Europe. On the Exhibitor Stage, companies from logistics, sea and air freight, such as DHL, dnata, Gebrüder Weiss, Incheon International Airport and Singapore Airlines, provided practical insights into their sustainability and digitalization strategies, among other things. At the same time, the special conference on Project Cargo offered up-to-date information on trends, challenges and opportunities in the general cargo and heavy lift sector in Southeast Asia.

'I think it was a great conference – very effective and impactful. We did get a chance to meet a lot of shippers, airlines and supply chain enthusiasts. Especially because Messe München originates from Germany, we did have a lot of leverage out of exposure into the European market, and Wiz as a company is definitely looking at Europe as the next step in terms of our expansion. There was also a lot of emphasis on digital transformation, which is of course something on which Wiz bases its expansion on. From that perspective, it did makes sense, and it was a great conference. Congratulations to Messe München!' summarized Bipin Chinnappa, CCO – APAC & Head – Global Accounts of Wiz Logtec Solutions.

The next transport logistic Southeast Asia and air cargo Southeast Asia will take place from 29 to 31 October 2025 at Sands Expo & Convention Centre, Singapore. For more information, please visit: <https://transportlogisticsea.com/>.



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

transport logistic exhibitions. The international industry network of transport logistic exhibitions consists of twelve events. The leading international trade fair transport logistic in Munich is held every two years, alternating it with the twin event in Shanghai, China. In Istanbul, Turkey, Messe München and EKO Fair Limited organize the logitrans International Transport Logistics Exhibition every year. Messe München also organises transport logistic Americas, held every two years starting in 2022. transport logistic Southeast Asia will also be held in Singapore every two years.

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

BUILD CONNECTIONS.
DO BUSINESS.
MAKE FRIENDS.



WOF SUMMIT VIENNA 2024

Your gateway to networking and knowledge-sharing in the freight forwarding industry

18 - 19 SEPTEMBER 2024

Vienna, Austria

Profound networking

The image shows a smartphone held in the foreground, displaying the mobile application for the WOF SUMMIT Vienna 2024. The app's interface includes a purple header with the event name and dates, followed by a grid of colored cards labeled 'Help desk', 'Information', 'Speakers', 'Marketplace', 'Sponsors', and 'Agenda'. A large blue circular overlay on the right side of the phone displays the text '1 TO 1 SCHEDULER' in white. In the background, there is a photograph of a professional networking event where several people in business attire are interacting at tables.

expand networks

strengthen partnerships

get new insights

*Register now and unlock the door to a future of global success.
Free for exporters and manufacturers!*

www.wofsummit.com



THE TALL SHIPS RACES 2024 KLAIPĖDA

organised by Sail Training International

Starto uostas Klaipėda pasitinka
„The Tall Ships Races“ didžiuosius burlaivius!

BIRŽELIO 27-30



Nes viskas prasideda čia – Klaipėdoje!

www.klaipedossventes.lt

Projektą finansuoja

Projekto partneris

Projekto rėmėjas

Organizatorius

Projektą pristato





**Your Gateway
To Central Asia**

www.tlnika.com