11.04.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir leben in bewegten und bewegenden Zeiten. Viel Standhaftigkeit und Energie sind für die neuen Herausforderungen erforderlich.
Das gilt besonders für die **Seeschifffahrt**. Wir werden das Gefühl nicht los, dass die überwiegende Anzahl der Reedereien vor der Realität Tomaten auf den Augen hat. Wir wollen das auch begründen. Die Schiffe nach Ostasien sind knüppeldicke voll. Das dürfte die Reeder erfreuen, wenn Sie sich an die Praktiken ordentlicher Geschäftsleute halten.
Was ist aber passiert?
Man verknappt künstlich den Schiffsraum, kündigt bestehende Buchungen und richtet sein Augenmerk darauf, besonders Container zu einem früheren Zeitpunkt als vorgesehen oder gebucht zu einem späteren Zeitpunkt und dann zu wesentlich höheren Raten zu verladen. Dass in der Vergangenheit viele Schiffe überbucht waren, ist nicht unbedingt den Verladern anzukreiden - eine vernünftige Planung hätte manches Übel mindestens im Keime erstickt. Jetzt sind die Raten durch die Decke geknallt und keiner weiß heute, wie sich die nächsten Wochen entwickeln.

Zur Erinnerung: Sie als Ablader sind Verpflichtungen gegenüber ihren Kunden eingegangen, hielten vielfach sogar Akkreditive und sind auf den zeitlichen Ablauf angewiesen. Was nützt es Ihnen und uns, wenn der benötigte Schiffsraum nicht oder mit gewaltiger Verzögerung zur Verfügung gestellt wird. Die meisten Reedereien und Konsortien verlangen drastische Ratenzuschläge, die glatt dazu führen können, dass sich die Raten fast verdoppeln. Als Kaufleute haben wir zwar volles Verständnis für das Prinzip, dass die Nachfrage das Angebot und somit die Preise beeinflusst. Wir verstehen allerdings genau wie Sie nicht, dass man ohne besondere Ankündigung Zuschläge fordert, die glatt 500 - 1.000 USD/TEU bedeuten.
Die Vielzahl der Reeder, mit denen wir seit Jahrzehnten freundschaftlich zusammen arbeiten, verweisen auf die Entscheidung ihres Managements, dass sie „auskömmliche Raten“ haben müssen. Wir halten diese Forderung für durchaus realistisch, um wenigstens zu helfen, der von der Seeschifffahrt im Wesentlichen verursachte Krise zu begegnen. Das geht aber nicht, indem man Schiffsraum verweigert und gleichzeitig höhere Raten fordert.
Gewiss sind die Landverkehre von China nach Europa im Steigen begriffen, nur ist deren Kapazität relativ beschränkt. Im Übrigen wird das oft falsch beurteilt, sind die von China über Russland gerouteten Waggon- /Containerverkehre prozentual so gering, dass sie die Volumina des Seetransports nur unwesentlich beeinflussen.

Sie merken an unseren Ausführungen, dass wir nicht nur verärgert sind, sondern dass diese Situation ein Novum in der Seeschifffahrt darstellt. Wichtiger denn je ist der enge Kontakt mit Ihren Partnern in den Seehäfen, um wirklich täglich abzuklopfen, wann und wie sich Verschiffungsmöglichkeiten bieten und wie sich die gesteigerten Seefrachtraten auswirken. Zum Schluss noch eine Prognose - wie immer unser

Bauchgefühl: Wir erwarten noch in diesem Jahr eine Ratensituation, wie sie im Jahre 2014 war, d. h. im Durchschnitt glatt 1.800 USD für 20‘ Container.
Wir bleiben dran und halten Sie wie immer informiert.

Ungehalten sind wir, dass die immer mehr installierten **digitalen Stromzähler** nicht den tatsächlichen Verbrauchswert messen. 6 Mio digitale Stromzähler sollen in Deutschland verbaut worden sein und die herkömmlichen Zähler ersetzen.
Wissenschaftler stellten nämlich fest, dass die neuen Zähler Werte aufweisen, die weit über dem tatsächlichen Verbrauch lagen. Da hilft nur eins: den Verbrauch mit den Vorjahreswerten vergleichen.

Kreativität, die Kasse aufzubessern, stellen wir auch bei den Exporten nach **Indien** fest. Es wurde von der indischen Regierung eine sog. Service-Tax, wohl mit unserer Mehrwertsteuer vergleichbar, in Höhe von 4,5 % auf die gesamte Seefracht erhoben. Damit will man eine Steueroptimierung, sprich Gerechtigkeit, einführen. Warum diese allerdings zu Lasten der europäischen Exporteure geht, bleibt uns unerklärlich, zumal diese Steuer nicht verrechnet werden kann.

Nach neuesten Anweisungen der **kenianischen Behörden** können in den CoCs (Certificate of Conformity) nur noch die Zolltarifnummern/HS Codes aus der Import IDF (Import Declaration Form) berücksichtigt werden.
Falls ein HS Code geändert werden soll oder weitere Waren versendet werden, die nicht in der IDF aufgenommen sind, muss eine Änderung der IDF veranlasst werden.
“THE ONLY REFERENCE DOCUMENT for HS Codes on CoC is IDF. No other options are available. If new goods are to be added, or HS Codes are to be changed, IDF must be amended.”

Polen plant die Einführung eines **Kontrollsystems für den Warenverkehr** auf der Straße, das sogenannte SENT-System, vergleichbar dem ungarischen EKAER-System. Es soll dem polnischen Staat als Maßnahme gegen die zunehmenden Betrügereien im Rahmen der Mehrwertsteuererhebung und den damit einhergehenden Steuerverlusten dienen.
Das SENT-System beinhaltet eine Liste ausgewählter Güter, unter anderem Treibstoffe, Öle, Alkohol, Lösungsmittel, Tabak – HS-Codes 3403, 2710, 2905, 2707, 2917, 3824, 3826, 2207, 3811. Den Informationen aus Polen zufolge sollen Lieferungen, die registrierungspflichtig sind, nur dann abgeholt werden können, wenn die Registrierung vom polnischen Versender (Transport aus Polen) oder durch den Warenempfänger (Transport nach Polen) erfolgt ist. Nach der Registrierung muss der Versender oder Warenempfänger den Transportunternehmer/Spediteur vor Transportbeginn (vor dem Abholen der Güter) mit der SENT-Nummer und dem SENT-Spediteurschlüssel ausstatten.
IT-Probleme haben die bereits für den 1. März 2017 geplante Einführung verzögert, kann aber sehr zeitnah Inkrafttreten. Bitte halten Sie hierzu mit Ihrem polnischen Kunden oder Lieferanten engen Kontakt.
Ihr Ansprechpartner bei der NAVIS zu diesem Thema ist Herr Ralf Grünewald (Tel. 040 – 789 48 – 294 / E-Mail: RGR@navis-ag.com)

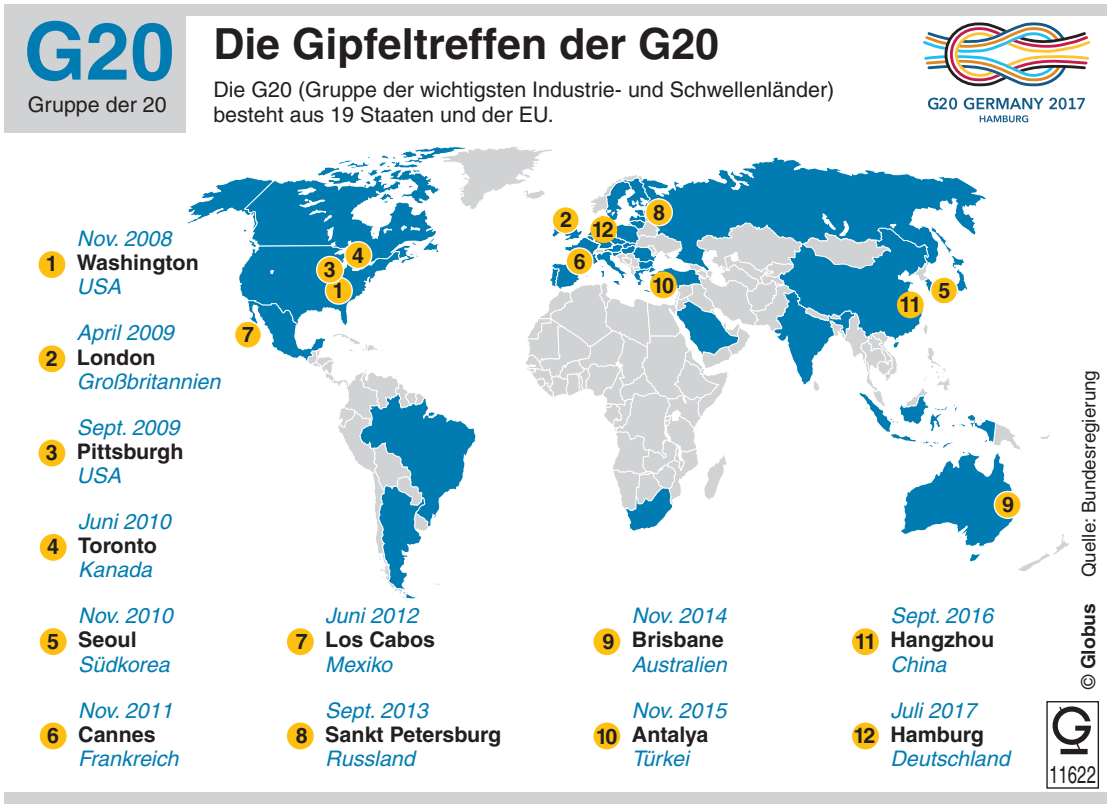
Sind die Erläuterungen *zur Kombinierten Nomenklatur zu der Unterposition 62 12 2000 dahin auszulegen, dass bei einer Miederhose bereits dann die Elastizität „in Querrichtung … begrenzt“ ist, wenn die Querelastizität geringer ist als die Längselastizität bzw. dass bei einer Miederhose erst dann die Elastizität „in Querrichtung… begrenzt“ ist, wenn die Querelastizität deutlich geringer ist als die Längselastizität bzw. dass die Begrenzung der Querelastizität sich nicht durch einen Vergleich zwischen Längs- und Querelastizität definiert, sondern eine absolute Begrenztheit der Querelastizität meint?“*
Alles Verständlich?
(aus dem Vorabentscheidungsersuchen des FG Hamburg an den EuGH)

Auch der **VDMA** (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau) kritisiert berechtigt die Komponenten in der Ausführkontrolle, die das Tagesgeschäft stark behindern. Sie kennen die notwendigen Formulare für Dual-Use-Exporte, wonach ausführliche Genehmigungen zu erwirken sind, bevor Sie die Abnehmer in denjenigen Ländern beliefern können, die aus politischer Sicht nicht als Empfänger sensibler Technik geeignet sind. Empfehlenswert ist, mit dem VDMA bzw. den IHK’s in engem Kontakt zu bleiben.

Und nun kommen wir zu einem anderen, vielleicht für unsere Reisen interessanteres Thema: Viele Langstreckenflieger, soweit sie gezwungen sind, Economy zu fliegen, kommen mit dem Sitzabstand, sprich **Beinfreiheit**, nicht mehr klar. Wenn Sie derartige Probleme hatten, was wir nicht hoffen, kann dieses ein Mangel darstellen und es steht Schadenersatz zu.
Regelmäßig werben Fluglinien mit vermeintlich günstigen Angeboten. Soweit Steuer und Flughafengebühren in dem angebotenen Preis enthalten sind, ist hier nichts zu reklamieren. Vorsicht allerdings, wenn Sie beabsichtigen, Gepäck aufzugeben, einen bestimmten Sitzplatz wünschen oder gar etwas essen oder trinken möchten. Dann kann das ein teurer Spaß werden. Und da wir gerade beim Reisen sind: Die **Hotelbuchungsportale** bieten durchaus nicht immer die günstigsten Zimmerpreise an. Verbraucherzentralen raten, direkt mit dem Hotel Kontakt aufzunehmen, insbesondere wenn nicht gerade Feiertage im Buchungszeitraum vorliegen.

Mysophobie, für Normalverbraucher schlicht die krankhafte Angst vor Keimen, ist viel weiter verbreitet als man denkt. Händeschütteln, und wir denken hier an die klassischen Bilder aus den USA, gilt offensichtlich schon als gefährlich. Ob allerdings ein Nicht-Schütteln der Hände - ein Handschlag, im diplomatischen Protokoll vorgesehen ist, wagen wir zu bezweifeln. Im Übrigen sollte nicht vergessen werden, dass ein fester Händedruck ausschließlich in westlichen Kulturen üblich ist. Denken wir daran, dass in Asien ein stärkerer Händedruck als absolute Unhöflichkeit gilt.

Es muss wieder etwas über Preiserhöhungen im Transportgewerbe berichtet werden. Ab 1. Juli 2018 müssen alle LKW ab 7,5 t mit einer **LKW-Maut auf sämtlichen Bundesstraßen** rechnen, und das wird natürlich auch zu einer Preisanpassung der Landverkehre führen.



Staats- und Regierungschefs treffen sich in Hamburg

Zur Gruppe der 20 (G20) gehören die 19 wichtigsten Industrie- und Schwellenländer und die Europäische Union . Die ersten Treffen auf Ebene der Fachminister gab es bereits im Jahr 1999, als Finanzkrisen in Asien, Brasilien und Russland die Tagesordnung bestimmten. Zum wichtigsten Forum für die wirtschaftspolitische Koordinierung auf globaler Ebene wurde das Gremium während der Finanzkrise 2008//2009. Damals gab es den ersten Gipfel, an dem sich die Staats- und Regierungschefs der beteiligten Länder in Washington trafen. Gastgeber war der damalige US-Präsident George W. Bush. Die Zusammenarbeit der G20 hat damals maßgeblich zur Stabilisierung der Volkswirtschafen und der Finanzmärkte beigetragen. Zu den wichtigen Aufgaben zählt bis heute, künftige Finanzkrisen zu verhindern und das internationale Finanzsystem zu stabilisieren. Eine feste Organisationsstruktur hat die G20 nicht. Die Präsidentschaft wechselt jährlich. Die jeweils vorsitzende Regierung schafft für diese Zeit ein eigenes Sekretariat. Im Jahr 2017 hat Deutschland die Präsidentschaft inne; der G20-Gipfel wird am 7. und 8. Juli 2017 in Hamburg stattfinden.

Mit den besten Wünschen für einen schönen Frühling
grüßen wir Sie herzlichst.
Ihre

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft
www.navis-ag.com

www.navis-ag.com

Member of Sea Transport Alliance®
ISO 9001 VDA 6.2 BUREAU VERITAS Certification
AEO
IATA CARGO AGENT