

10. September 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

die diesjährige Sommer-Urlaubssaison neigt sich dem Ende zu. Wer wünscht sich nicht, entspannt wiederzukommen und davon auch im Alltag lange zu profitieren? Mit diesen Tricks und Strategien kann es möglich sein: Bereiten Sie Ihren **Urlaub** und die Rückkehr gründlich und rechtzeitig vor. Denken Sie z.B. darüber nach, was Ihnen im Urlaub gut getan hat. War es eine entspannte Tasse Tee auf der Terrasse, Ihr Lieblingscocktail, eine Wanderung oder der tägliche Spaziergang am Abend? Integrieren Sie diese Dinge in Ihren **Alltag**. Reduzieren Sie bewusst Stressfaktoren, sei es privat oder beruflich, organisieren Sie sich um. Versuchen Sie, den ersten Arbeitstag nicht auf einen Montag zu legen, sondern fangen Sie z.B. Mitte der Woche an und lassen sich Zeit beim Lesen der Hundert E-Mails. Planen Sie mehr Zeit und Pausen ein. Nehmen Sie sich öfter eine Auszeit, wie verlängerte Wochenenden, schöne Abende oder lernen Sie etwas Neues. Möchten Sie dauerhaft entspannen, dann holen Sie den Urlaub in Ihren Alltag.

Die **Schifffahrtsbranche** ist unverändert aus den Fugen geraten. Zeichen für eine Stabilisierung der Seefrachtraten sind noch nicht zu erkennen. Zurzeit verlangen nicht nur die im Verkehr mit China tätigen Containerreeder Frachtraten in bislang ungeahnten Dimensionen. Offensichtlich sind viele Verloader bereit oder sind einfach dazu gezwungen, diese hohen Frachtraten auch zu bezahlen, damit die globalen Lieferketten weiterhin funktionieren. Die wenigen großen Reedereien nutzen ihre **marktbeherrschende Stellung** hemmungslos aus und die Situation ist weiterhin insgesamt besorgniserregend. Hinzu kommen noch die Schwierigkeiten in einigen chinesischen Containerhäfen, die wegen neuer Corona-Ausbrüche nur stark reduziert arbeiten oder ganz geschlossen blieben. Und nicht zu vergessen: der Mangel an Leercontainern macht die Sache noch schwieriger.

Oft werden wir gefragt, wann wir mit einer Beruhigung rechnen. Nun, wir sind keine Propheten, haben aber aus der Erfahrung anderer Krisen gelernt, dass wir wohl noch zwei Jahre mit dieser hohen **Ratenentwicklung** zu kämpfen haben werden. Die Großreedereien haben eine Unzahl von 20.000 / 23.500 TEU Frachtern bestellt, die sich logischerweise um die großen Ladungsmengen bewerben. Kann es dann zu einer Überkapazität an Schiffsraum kommen? Alles bleibt eine Vermutung und sollte auch heute nicht schön geredet werden. Bleiben Sie bitte mit uns im engen Kontakt!

Nach einer Studie des Ifo-Instituts in München planen viele Firmen, zukünftig die **Lagerhaltung** der Vorprodukte auszubauen, um Probleme und Engpässe bei der Produktion zu vermeiden. Unternehmen sind auf ihre Zulieferer aus aller Welt angewiesen. Aufgrund der Corona-Pandemie sind jedoch viele Industriebereiche zurzeit von **Lieferengpässen** betroffen. Die internationalen Lieferketten werden ebenfalls durch die Spannungen zwischen den USA und China sowie anderen politischen Konflikten bedroht. Hinzu kommt der Brexit. Dies alles führt zu einer langfristigen Veränderung in der Logistik und Lagerhaltung. Unternehmen setzen auf höhere Lagerbestände, um die Lieferfähigkeit, auch in solchen Ausnahmesituationen aufrechterhalten zu können.

Das bei weitem größte Handelsvolumen zwischen Europa und **China** wird nach wie vor über den **Seeweg** transportiert. Daran ändern auch gelegentliche Corona-bedingte Hafenschließungen in China und die daraus resultierenden Schiffsverzögerungen nichts. Die meisten Produkte aus China werden über die sogenannten Chinese Main Ports (CMP) verladen. Zu diesen Häfen zählen: Shenzhen - Shanghai - Ningbo - Nanjing - Qingdao - Xiamen und Hongkong. Die dabei eingesetzten Containerschiffe mit inzwischen bis zu 24.000 TEU zählen zu den größten der Welt. So bietet auch die NAVIS schon seit Jahrzehnten regelmäßige FCL-(Voll-) Container und LCL- (Stückgut) Verladungen von und zu den chinesischen Häfen an.

Als Alternative zum Seeweg und zur Luftfracht hat sich in den letzten Jahren der Transport per **Eisenbahn** fest etabliert. Der Zugverkehr zwischen China und Europa über die sogenannte „**Neue Seidenstraße**“ wächst unaufhaltsam. Da die Bahn wesentlich schneller ist als das Schiff, bietet der Landweg schnellere Lieferzeiten und eine deutlich geringere Kapitalbindung. Die neue eurasische Kontinentalbrücke der „Neuen Seidenstraße“ ist keine einzelne Bahntrasse, sondern ein Netz mit Verbindungen von Nordchina über Russland oder die Mongolei sowie einer weiteren Verbindung von Zentralchina über Kasachstan, Russland und Weißrussland. Die wichtigsten Bahnhöfe in Deutschland sind Hamburg und Duisburg. Im Regelfall beträgt die **Laufzeit per Eisenbahn** z.B. vom zentralchinesischen Chongqing nach Duisburg nur ca. 14 bis 16 Tage. Allein die Transitzeit per Seeschiff von Shanghai nach Hamburg muss je nach Reederei und Rotation der Schiffe mit mindestens 35 bis 40 Tage kalkuliert werden. Aber diese Fahrplan-Laufzeiten werden seit Beginn der Corona-Pandemie von den Schiffen nur selten eingehalten. Aber alles hat seinen Preis. Sind die Seefrachtraten vor allem für Importe aus China in den letzten Monaten schon in ungeahnte Höhen gestiegen, müssen für Eisenbahntransporte im Vergleich zur Seefracht derzeit nochmals fast doppelt zu hohe Frachtkosten kalkuliert werden. Auch die NAVIS nutzt diesen Transportweg seit vielen Jahren für eine Reihe von Kunden. Die Nachfrage nach Bahn-Verladungen ist allerdings enorm und Kapazitäten viele Wochen im Voraus ausgebucht. **Frühzeitige Buchungen** sind somit unerlässlich.

Die Hochwasser-Katastrophe hat einmal wieder gezeigt, dass sich für die Wiederherstellung wichtiger **Schriftstücke** ein altes Hausmittel bewährt: Weg mit dem Fön, rein mit den wichtigen Dokumenten in die **Tiefkühltruhe!** Beim Benutzen eines Föns hat nämlich die Wärme das Sagen und Schimmel ist unvermeidlich. Das durchnässte Schriftgut sollte stattdessen möglichst in Tüten sofort gefriergetrocknet werden. Sobald stapelweise Papiere übereinander liegen, lassen sich diese nämlich nicht mehr lösen. Damit die Papiere aber nicht verkleben, sei es ratsam, diese einzeln in einem Plastikbeutel einzufrieren. Es gibt auch für wichtige alte Dokumente sogenannte Gefriertrocknungsanlagen, in denen man mithilfe eines Vakuums beim Auftauen die Flüssigkeit entzieht.

Nun aber zurück zu den Tagesthemen: Seit der letzten NAVIS NEWS hat nun auch das neuseeländische Ministry for Primary Industries (MPI) erneut eine zeitlich begrenzte **BSMB-Behandlungspflicht** für festgelegte Warenarten festgelegt, die per Seefracht oder Luftfracht aus bestimmten Risikoländern nach **Neuseeland** verladen werden. Zwischen dem 1. September 2021 (Verschiffungsdatum) und dem 30. April 2022 (Ankunftsdatum in Neuseeland) müssen Güter dieser Warengruppen begast

oder hitzebehandelt werden, um die Einfuhr der für das neuseeländische Ökosystem gefährlichen Marmorierten Baumwanze (engl. Brown Marmorated Stink Bug = BMSB) zu verhindern. Diese Importvorschriften sind strikt einzuhalten. Liegt kein korrektes BMSB - Treatment Certificate vor, können die neuseeländischen Behörden die Behandlung oder Vernichtung der Ware vor Ort in Neuseeland oder die Rückverschiffung jeweils auf Kosten der Ware anordnen.

Bekanntlich hat auch **Australien** die zeitlich begrenzte BMSB-Behandlungspflicht für bestimmte Warengruppen verordnet, die per Seefracht aus bestimmten Risikoländern nach Australien verladen werden. Güter dieser Warengruppen, die zwischen dem 1. September 2021 (Verschiffungsdatum) und dem 30. April 2022 (Verschiffungsdatum) verschifft werden, müssen begast oder hitzebehandelt werden. Weitere und aktuelle Informationen zum Thema BMSB finden Sie stets unter <https://www.navis-ag.com/aktuell/> und/oder unter <https://www.navis-ag.com/downloads>.



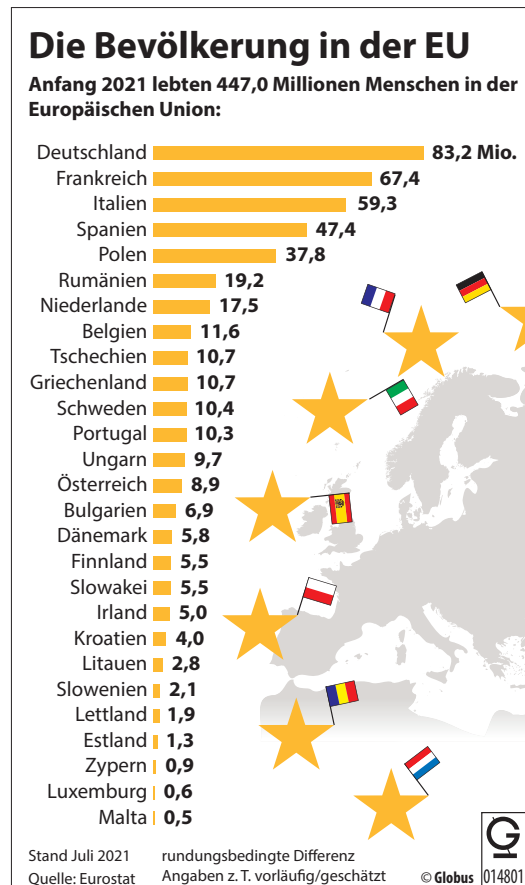
Der Verband Deutscher Reeder (VDR) sieht ein wachsendes **Sicherheitsrisiko** für die Schifffahrt durch Brände oder Explosionen aufgrund **falsch deklarerter Ladung**. In einem Bericht des Allianz-Schiffsversicherers AGCS zur Sicherheit auf Seeschiffen heißt es: „Brände beginnen oft in Containern, was die Folge von Nicht- oder Fehldeklaration von gefährlicher Ladung ... sein kann.“ Zum Gefahrgut zählen z.B. Kunstdünger, Fischfutter, chlorierte Produkte und andere Chemikalien, Autobatterien und elektronische Bauteile. Der Verloader ist dafür verantwortlich, die Ware korrekt zu deklarieren. Reedereien sanktionieren jeden falsch deklarierten Gefahrgut-Container mit **hohen Geldstrafen**. Wer seine Gefahrgüter nicht ordnungsgemäß deklariert, verstößt gegen Gefahrgutvorschriften und macht sich strafbar. Zusätzlich haftet man für alle Kosten und Konsequenzen im Zusammenhang mit Verstößen, Bußgeldern, Schäden, Zwischenfällen, Ansprüchen und Abhilfemaßnahmen, die aus Fällen nicht deklarierter oder falsch deklarierter Ladungen resultieren.

Im Mareverlag, Hamburg ist ein interessantes Werk von Davis Barrie mit dem Titel „**Unglaubliche Reisen - Vom inneren Kompass der Tiere**“ erschienen. Der ehemalige Diplomat berichtet teilweise in Anekdoten über Wunder bei der navigatorischen Meisterleistungen von Tieren - selbst im eigenen Garten - aber auch in der weltweiten Tierwelt. Er berichtet über Sinne und Fähigkeiten von Tieren, von denen wir Menschen nur träumen können, wenn das Navi uns mal wieder in die Irre führt. Er erklärt dem Leser u.a., wie Meeresschildkröten nach dem Durchreisen eines Ozeans an ihren Geburtsstrand zurück finden oder eine Wespe in ihr Nest. Wir finden das Werk lesenswert.

Wie ergeht es Ihnen mit Anfragen und Wünschen an Ihre **Ämter** und **Behörden** in der Corona-Zeit? Laut einer Umfrage ist etwa die Hälfte der Deutschen der Auffassung, dass diese nur beschränkt einsatzfähig sind. Hingegen haben ein Drittel unserer Mitbürger den Eindruck, dass nach der Corona-Beruhigung die Dienstleistungen der Behörden ohne besondere Einschränkungen genutzt werden können.

Wir berichteten schon mehrfach über den Abschied der **D-Mark**. Die Bundesbank, die unverändert den kostenlosen Umtausch durchführt, teilt mit, dass noch immer D-Mark-Scheine im Wert von 5,77 Milliarden DM und Münzen über 6,61 Milliarden DM nicht umgetauscht wurden. Wo stecken bloß diese DM-Scheine und Münzen?

Über das neue **ACI-System** in **Ägypten** informierten wir Sie ja bereits. Das ACI-System wird nun definitiv zum 01.10.2021 verpflichtend. Wir empfehlen unseren Kunden, sich frühzeitig mit dem neuen System vertraut zu machen. Weitere Informationen finden Sie dazu auf unserer Website unter <https://www.navis-ag.com/aktuell/>.



## Deutschland hat die größte Bevölkerung in der EU

447,0 Millionen Menschen lebten am Stichtag 1. Januar 2021 in den 27 Staaten der Europäischen Union (EU-27). Seit 2011 war die Bevölkerung stets gestiegen. Jetzt ist sie erstmals wieder gesunken. Anfang 2020 hatte die Zahl bei 447,3 Millionen gelegen. Die Statistikbehörde Eurostat vermutet hinter dem Rückgang die Covid-19-Pandemie. Die meisten Menschen zählte mit 83,2 Millionen Deutschland. Das entsprach einem Anteil von 18,6 Prozent an der Gesamtbevölkerung der EU-27. Die kleinste EU-Bevölkerung lebte auf dem Inselstaat Malta mit rund 516 100 Personen. Die stärksten prozentualen Rückgänge wurden in Lettland (minus 0,8 Prozent), Rumänien (minus 0,7 Prozent) und Italien (minus 0,6 Prozent) verzeichnet, die stärksten Zunahmen in Luxemburg (1,4 Prozent), Zypern (0,9 Prozent) und Irland (0,9 Prozent).

Mit den besten Grüßen aus Hamburg

Ihre

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft



[www.navis-ag.com](http://www.navis-ag.com)