09. Dezember 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

Für unsere Kunden, die sich mit dem Im- und Export von und nach Übersee beschäftigen, hat sich die Situation auf dem **Seefracht-Markt** in diesem Jahr erschreckend entwickelt. Man muss weiterhin mit einem **„Chaos“ auf See** rechnen und auch im Binnenland wird der Druck auf die Lieferketten immer größer. Was sind die Gründe für diese Schwierigkeiten? Seit Anfang des Jahres gibt es eine Mischung aus rasant gestiegener Nachfrage an Schiffsraum und Leercontainern. Schlechte Witterungsverhältnisse und Unfälle, wie die Blockade des Suezkanals, sorgten zusätzlich für erhebliche Störungen in der gesamten Logistik. Ratenerhöhungen in nahezu allen Fahrtgebieten waren und sind der Grund, weshalb vielfach den Reedereien ein Verhalten nach „Gutsherrenart“ vorgeworfen wird.

Die **Container-Reedereien** erklären, dass sie sich in einer Ausnahmesituation befinden und das Ganze auch noch durch die enormen Verzögerungen in den Häfen verstärkt wird. Gewiss: in China sind durch Maßnahmen bei der Bekämpfung der Corona-Pandemie einige Häfen über längere Zeit still gelegt worden, vor der US-West- und Ostküste stauen sich derzeit über 100 Containerschiffe und auch die Situation in Großbritannien verursacht große Verzögerungen. All das führt zu längeren Umlaufzeiten der Schiffe sowie zu weiteren **Verzögerungen in der weltweiten Logistikkette** und bringt die Raten auf Rekordhöhe. Für die am Handel Beteiligten bedeuten diese Umstände in vielen Fahrtgebieten glatt 400 bis 500 Prozent höhere Raten. Wie sollen Sie diese kompensieren bzw. verkraften? Die Schlagzeilen in der Tages- und Fachpresse beginnen mit der Aussage: „die **Frachtraten** stiegen auf Rekordniveau - kein Ende in Sicht?“. Die führenden Reedereien reiben sich die Hände - führt dies doch dort zu Rekordgewinnen, die bisher wohl noch nie erzielt wurden. Deren Argumente, dass man „endlich“ nach der Großen Finanzkrise der Jahre 2008 und 2009 wieder Geld verdient, können wir mit bestem Willen nicht mehr hören.

Was bringt uns die Zukunft? In diesem Jahr sind bisher 380 Containerschiffe mit einer Kapazität von rund 3,4 Millionen Standardcontainern (TEU) geordert worden und eine Vielzahl wird im nächsten Jahr ausgeliefert. Ob damit die Transportnachfrage befriedigt werden kann, steht in den Sternen. Ältere Schiffe werden mit Sicherheit vom Markt verschwinden und das wird Sie als Verlader, nicht glücklicher machen und sich kaum auf die dann aktuellen Raten auswirken. Insgesamt glauben wir aufgrund unserer Erfahrung nicht, dass sich die Transportkosten im nächsten Jahr verringern werden - dies halten wir für eher unwahrscheinlich.

Wir werden immer wieder gefragt, ob sich die Regierungen der USA, Chinas und der EU-Kommission zu dieser Situation äußern. Und, ob sie Möglichkeiten haben, auf die **Preisgestaltung der Reedereien** Einfluss zu nehmen. Liegt hier nicht ein Fall eines **Oligopols** - eine Form des Monopols - vor, bei der der Markt von einigen wenigen Großunternehmen beherrscht wird? Bisherige Antwort der jeweiligen Regierungen: wir sehen zurzeit kein wettbewerbswidriges Verhalten der Reederei-Allianzen. So kurz zusammengefasst, die Stellungnahme.

Was wir alle am Seetransport Beteiligten aber erwarten müssen ist, dass - wie bereits erwähnt - der Service der Reeder erheblich verbessert wird und kurzfristige Verzögerungen, Überbuchung von Stellplätzen der Vergangenheit angehören. Wir benötigen auch von den Containerreedern mehr und echte Kooperation z.B. um die zeitliche Gestellung der Boxen arrangieren zu können und um unnötige Lagergelder der Terminals in jeder Hinsicht zu vermeiden.

Gerade platzt noch eine Meldung der Suezkanalbehörde bei uns rein. Sie besagt, dass die Passagekosten **im Suezkanal** ab Februar 2022 um sechs Prozent angehoben werden. Wieder ein Grund für die Reedereien, an der Weitergabe dieser Kosten zu denken? Immerhin kostet eine Northbound-Passage für ein großes Containerschiff schon jetzt rund 700.000 USD.

Bei so viel „Ungemach“ was wir Ihnen heute zu vermitteln versuchten, können Sie sicher sein, dass die NAVIS unverändert alles unternimmt, um Ihre Verladungen möglichst termingerecht auf den Weg zu bringen und Ihnen die Arbeit zu erleichtern.

Was können wir Ihnen sonst noch berichten?

Sicherlich haben viele von Ihnen oder Ihre Lieben in dieser Vorweihnachtszeit zuhause einen **Adventskalender** aufgehängt. Die Adventskalender-Geschichte begann wahrscheinlich im Jahre 1838. Johann Heinrich Wichern, Leiter des evangelischen Knabenrettungshauses „Rauhes Haus“ bei Hamburg, hatte genug von der Frage, wann endlich Weihnachten sei. So entwickelte er eine Idee zur Darstellung der verbleibenden Tage. Er nahm sich ein altes Wagenrad und einen Holzkranz und steckte 20 kleine rote und vier große weiße Kerzen darauf - die Urform des Adventskranzes. Bei den täglichen Andachten, zu denen alle gemeinsam Adventslieder sangen, durften die Kinder eine rote Kerze anzünden, an den Adventssonntagen zusätzlich eine weiße. Erst 1902 veröffentlichte die evangelische Buchhandlung Friedrich Trümpler in Hamburg den ersten gedruckten Adventkalender. Sie entschieden sich für eine Weihnachtsuhr mit den Zahlen 13 bis 24, ab 1922 bekamen diese Uhren 24 Felder. Er kostete damals 50 Pfennig.

Und da wir gerade über Geld sprechen: die **zweitteuerste Aktie der Welt** ist ein Anteilsschein der schweizerischen Schokoladenfirma **Lindt & Sprüngli**. Die Aktie hat kürzlich die 100.000 Frankengrenze übersprungen und wird zurzeit mit 110.000 SFR gehandelt. Also tief in die Tasche greifen. Dafür erhalten Sie bei der Teilnahme an der Hauptversammlung einen fünf Kilo schweren Koffer mit Schokoladenprodukten überreicht.

Unsere britischen Freunde, mit denen wir regelmäßige Dienste von und nach Norddeutschland unterhalten, berichten, dass sie noch immer auf Boris Johnson's versprochene Vorzüge des EU-Austritts warten. Sollten doch verloren gegangene Freiheiten zurückkehren. Hurra, jetzt gibt es einen Plan: die **Maßeinheiten** der EU sollen in **Großbritannien** der Vergangenheit angehören. Also weg mit Kilogramm und Gramm, weg vom metrischen System und zurück zu Unzen, zu Yards und Pints. Was wohl die Schüler sagen, die seit langem an das metrische System gewohnt sind?

Die britische Regierung erinnert daran, dass eine **Einreise** nach **Großbritannien** ab dem 1. Oktober 2021 nicht mehr mit dem Personalausweis möglich ist. Erforderlich ist dann ein

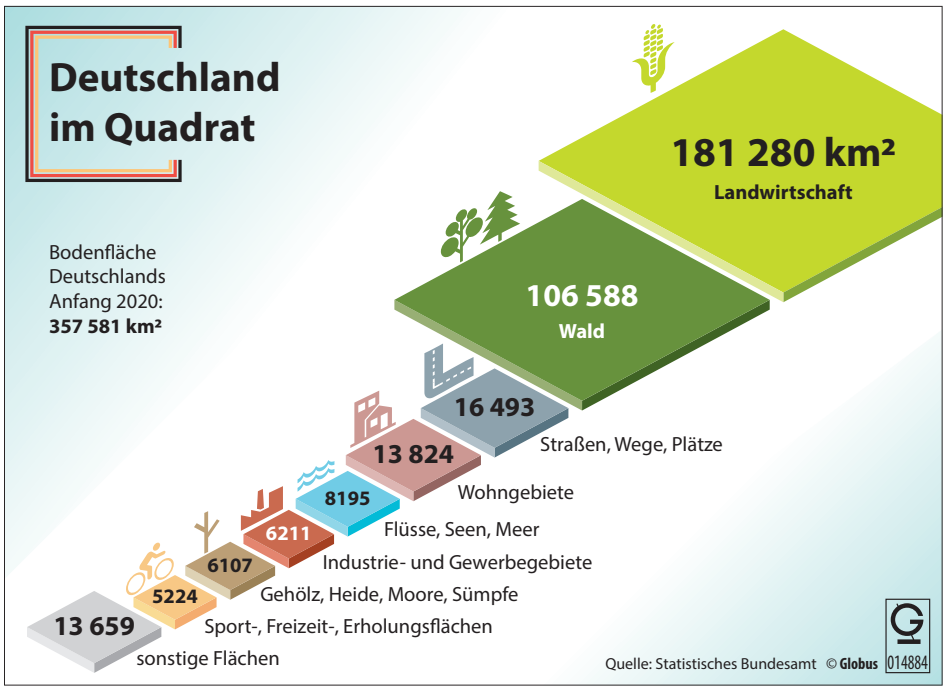
gültiger Reisepass. Dies gilt auch für Transportmitarbeiter. Eine Ausnahme gilt für diejenigen, die in Großbritannien wohnhaft sind und über einen „Settled Status“ oder auch „Pre-Settled Status“ verfügen. Diese dürfen in diesem Fall noch bis 2025 mit ihrem Personalausweis einreisen, jedoch nur, wenn sie ihren Status auf der Grundlage dieses Personalausweises erhalten haben. Ausreisen aus Großbritannien sind nach Informationen der Deutschen Botschaft in London auch nach dem 1. Oktober mit einem Personalausweis möglich.

Zum Thema **Brexit** gibt es im Warenhandel zwischen der EU und Großbritannien zum **1. Januar 2022** eine Reihe von wichtigen Änderungen. Vollständige Zollkontrollen für Ausfuhren aus Großbritannien in die EU sind ja bereits seit längerem in Kraft. Nun führt auch die britische Regierung ab dem 1. Januar 2022 **Zollkontrollen** für alle **Einfuhren aus der EU nach Großbritannien** ein. Für jede Export-Sendung muss - wie bei Drittländern üblich - eine Ausfuhranmeldung mit einer MRN erstellt werden. Spediteure müssen dann zwingend das EDV-System des **GVMS** (Goods Vehicle Movement Service) für die Abfertigung aller zwischen Großbritannien und der EU beförderten Waren verwenden. Für jede Sendung muss dabei eine vollständige Einfuhranmeldung abgegeben werden, bevor Sie die britische Grenze erreicht. Die Voranmeldungen aller Sendungen, die auf einem LKW verladen werden, müssen unter einer einzigen Referenznummer verknüpft werden, die sogenannte Goods Movement Reference (**GMR**). Die Sicherheitsanmeldung (**ENS**) für Waren, die aus der EU nach Großbritannien verbracht werden, ist jedoch erst ab dem 1. Juli 2022 und nicht mehr ab dem 1. Januar 2022 erforderlich. Weitere Änderungen betreffen die Notwendigkeit von Bescheinigungen und Kontrollen für lebende Tiere und landwirtschaftliche Erzeugnisse. Weitere aktuelle Informationen zum Thema Brexit finden Sie auf unserer Webseite unter: https://www.navis-ag.com/aktuell/.

Die **Zollvorschriften im Außenhandel** sind bekanntermaßen sehr umfangreich und unterliegen zudem ständigen Änderungen. Auch für einen versierten Zollprofi ist es nicht immer einfach, den Überblick zu behalten. Zu den sich wiederholenden Aufgaben im Zollbereich eines Unternehmens gehört unter anderem die regelmäßige **Prüfung der Zolltarifnummern**. Die Änderungen der Kombinierten Nomenklatur, die zum 1. Januar 2022 in Kraft treten, wurden just im EU-Amtsblatt L 385/1 vom 29. Oktober 2021 veröffentlicht. Die Änderungen fallen diesmal etwas umfangreicher aus, weil auch das Harmonisierte System, auf dem die Kombinierte Nomenklatur basiert, umfassend geändert wurde.

Ein anderes wichtiges Zollthema ist die Frage, was gehört eigentlich alles zum **Zollwert**. Die Frage, ob zum Beispiel Kosten für Qualitätskontrollen, Schadstoffanalysen oder ähnliche Kontrollmaßnahmen im Zollwert einer Einfuhrware zu berücksichtigen sind, führt immer wieder zu Diskussionen bei Zollprüfungen und zu gerichtlichen Streitigkeiten im Nachgang der Einfuhrabfertigung. Der Bundesfinanzhof (BFH) hat sich in einem neuen Urteil für die Hinzurechnung solcher Kosten ausgesprochen, weil er sie als Bedingung für das Kaufgeschäft über die eingeführte Ware angesehen hat.

Hallo, hier kommt in Kurzform der neue **Bußgeld-Katalog** bei Regelverstößen im **Straßenverkehr**: In zweiter Reihe halten oder parken kostet 55 EUR, Rettungsgasse nicht gebildet 200 EUR, unberechtigt auf Stellplätzen für E-Fahrzeuge gehalten oder geparkt kostet bis zu 100 EUR. Die Bußgeldsätze bei Geschwindigkeitsüberschreitungen sind vielfältig je nach Tatbestand und können auch Punkte in Flensburg und ein Fahrverbot bedeuten. Fahren Sie also bitte stets vorsichtig und angemessen!



Halb Deutschland besteht aus Landwirtschaftsfläche

Die Grenzen Deutschlands umfassen rund 357.581 Quadratkilometer Land- und Wasserflächen. Mit rund 181.280 Quadratkilometern steht rund die Hälfte des deutschen Bodens (50,7 Prozent) der Landwirtschaft zur Verfügung. Das geht aus den Zahlen des Statistischen Bundes-amtes hervor. Wälder nehmen mit 106.588 Quadratkilometern (29,8 Prozent) die zweitgrößte Fläche ein. Die sogenannte **Siedlungs- und Verkehrsfläche** umfasst 49.983 Quadratkilometer, was einem Anteil von 14 Prozent der Gesamtfläche entspricht. Sie umfasst sowohl Gebäude-, Betriebs-, Erholungs- und Verkehrsflächen als auch Friedhöfe. Von Anfang 2016 bis Anfang 2020 hat sie durchschnittlich um **52 Hektar pro Tag** zugenommen. Die Bundesregierung hat sich im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie zum Ziel gesetzt, die weitere Ausdehnung dieser Fläche bis zum Jahr 2030 auf unter 30 Hektar pro Tag zu senken. Direkte Umweltfolgen des Zuwachses der Verkehrs- und Siedlungsfläche sind zum Beispiel der Verlust der natürlichen Bodenfunktionen durch Versiegelung des Bodens und der Verlust naturnaher Flächen und damit der Biodiversität.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Vorweihnachtszeit, ein geruhsames Fest und alles Gute für das neue Jahr. Gespannt warten wir auf den Jahreswechsel und mit voller Zuversicht auf ein neues Jahr, um die anstehenden Veränderungen gemeinsam anzupacken.

Bitte bleiben Sie gesund!

In herzlicher Verbundenheit

Ihre

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

www.navis-ag.com

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