

29. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir können uns nicht daran erinnern, jemals in den NAVIS NEWS ein einziges Thema über einen so langen Zeitraum behandelt zu haben, wie die Frachtratenentwicklung und Probleme in der **Container-Schifffahrt**. Die Situation ist aber unverändert und führt über das Verhalten der Reedereien selbst in der Tagespresse zu Headlines wie: "Lizenz zum Gelddrucken, Missbrauch, Abzocke und Kartellbildung", um nur wenige Schlagzeilen zu zitieren.

Hinzu kommen noch die neuen **Lockdowns** in China, die stark zugenommenen Verzögerungen bei der Abfertigung in den Häfen - letztere nicht nur in Shanghai und Ningbo, sondern auch in den US-Häfen - mangelndes Equipment an Containern und Lkws, massive Einschränkungen und Verspätungen für Container-Transporte per Bahn sowie per Lkw sowie diverse andere Zusatzkosten.

Die Anschuldigungen der US-Behörden, dass die Reedereien eine „wettbewerbswidrige Marktbeherrschung“ sowie radikale Ratenerhöhungen bei stark reduzierten Leistungen vorgenommen haben, wurden wohl von den betroffenen Reedereien zur Kenntnis genommen. Eine klare Antwort an den Untersuchungsausschuss des US-Kongresses ist uns aber noch nicht bekannt. Das gilt auch für ein weiteres Ärgernis. Die sogenannten Detention - und Demurrage-Charges für Container wurden überproportional erhöht.

Eine gewisse positive Überraschung brachte uns Ende März die Mitteilung, die extrem hohen Raten ab China werden etwas reduziert. Möglicherweise ist diese kurzfristige Aktion der Reedereien als Zeichen an die US-amerikanische Federal Maritime Commission (FMC) und die EU-Wettbewerbsbehörde zu bewerten: "Wir Reeder passen uns der jeweiligen Situation an". Das ist, kurz geschildert, die Situation auf dem Seefrachtmarkt.

Mit welchen Folgen haben Sie als Im- oder Experteur zu rechnen? Niemand kann verlässlich in die Zukunft schauen. Wir wissen nicht, welche Maßnahmen gegen die Pandemie, speziell in China zu erwarten sind. Wenn aber weiterhin, mehr als ein Zehntel aller verladenen Güter irgendwo festsitzen, werden die **Herausforderungen für den Welthandel** noch größer. Rohstoffversorgung, Lieferfähigkeit und Verlässlichkeit in der Transportdauer sind u.a. die wichtigsten Merkmale einer funktionierenden Weltwirtschaft. Für Güter von geringem Wert können die jetzigen Seefrachtraten unerschwinglich sein.

Wir befürchten, dass sich die hohen Transportpreise in absehbarer Zeit nicht nach unten bewegen. Was Washington und Brüssel bewirken, steht wohl noch in den Sternen und in die Zukunft können wir nicht schauen. Vielleicht trösten wir uns mit den Worten des Schriftstellers und Kritikers Alfred Polgar: "Die Zukunft kommt in Raten, das ist das Erträgliche an ihr".

Bereits gleich zu Beginn des am 24. Februar 2022 begonnenen schrecklichen Angriffskrieges Russlands gegen die **Ukraine** erlebten auch wir die direkten Auswirkungen auf die Logistikbranche in Deutschland und Europa. Da ein hoher Anteil europäischer

Transportunternehmer Ukrainer und auch Weißrussen beschäftigt, sind zahlreiche dieser Fahrer vom Krieg persönlich betroffen. Insbesondere viele Ukrainer sind in ihre Heimat zurückgeeeilt, um ihren Familien und ihrem Land vor Ort zu helfen. Dieses nachvollziehbare Verhalten in einer erdrückenden Krisenlage hat auch direkte Folgen für den Güterverkehr in Deutschland und der EU, da diesem dadurch weitere Fahrer fehlen. Das wiederum hat einen nicht unerheblichen Einfluss auf die Verfügbarkeit von Lkw-Laderaum in Deutschland und in der ganzen EU.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden die wirtschaftlichen Verflechtungen unter der Voraussetzung, dass Krieg sehr unwahrscheinlich ist, derartig vorangetrieben, dass die jetzige Kriegslage in der Ukraine zum Zusammenbruch vieler etablierter, weltweiter Routen der Land-, Luft- und Seetransporte führt. Es sind auch viele Lieferketten gestört, die weder ihren Anfang noch ihr Ende im direkten Krisenherd haben. Viele Unternehmen in der EU wie z.B. Automobilhersteller beziehen wichtige Vorprodukte aus Produktionsstätten in der Ukraine. Kriegsbedingt sind diese Lieferketten weitgehend unterbrochen. Zwischenzeitlich haben viele europäische Unternehmen ihre Produktion in Russland und Belarus gestoppt sowie die Geschäftsbeziehungen abgebrochen. Auch die NAVIS bietet bis auf weiteres keine Komplett- oder Stückgut-Transporte nach Russland und Belarus an.

Auch heute, sehr geehrte Damen und Herren, wieder eine Nachricht über Veränderungen und staatliche Dekrete ausländischer Behörden: **Ägypten** hat kurzfristig verfügt, die Zahlungsmodalität "cash against documents" zu verbieten. Die Durchführung von Importen ist ausschließlich unter Verwendung eines Letter of Credit (L/C) zulässig. Wenige Ausnahmen bestehen u.a. für Kuriersendungen und Importe bis zu einem Wert von 5.000 US-Dollar. Wir empfehlen Ihnen dringend rechtzeitig vor Abschluss mit Ihren Abnehmern in Ägypten das Procedere abzustimmen und ggfls. ein L/C zu eröffnen. Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie auf unserer Webseite unter: <https://www.navis-ag.com/aktuell/>



Seit 1873 wurden - aus Zeit- und Kostengründen - in der **Korrespondenz per Telegramm** vornehmlich mit ausländischen Partnern Abkürzungen (Codes) verwandt. Dafür nutzt man neben dem ABS, 5th/6th EDI auch den Bentley's Second Phrase Code. Diese Codes erlaubten den Teilnehmern ganze Sätze in (Kurz-) Codes umzuwandeln. ABS erlaubt z.B. den Satz: "Why was it abandoned" in die Kurzform „ABAPO“ zu bringen. So konnte man auch lange Briefftexte in Kürzel der jeweiligen Codes bringen. Das ersparte enorme Kosten im Telegramm-Verkehr, in dem jedes einzelne Wort zu bezahlen war. Wir erinnern uns noch an die 50'iger Jahre des letzten Jahrhunderts, in denen es üblich war, dass Lehrlinge morgens in den Büros damit beschäftigt waren, die Codes zu dechiffrieren und in Reinschrift zu bringen.

Und was die Übermittlung von **Postsendungen** anbelangt, ist eine Erhebung über Postdienstleister in der EU von Interesse. EUR 0,79 kostet ein Einschreiben/Standardbrief in Bulgarien, in Deutschland 3,50 EUR und in Dänemark stolze 12,90 EUR. Dass Deutschland zu den Ländern gehören soll, in denen Postdienstleister die Lieferung eines Einschreibebriefes innerhalb eines Tages garantieren, irritiert uns: Glauben Sie das?

Erinnern Sie sich noch an **Reiseschreibmaschinen**? Hierbei handelte es sich um eine leichte Schreibmaschine, die mit Deckel und Griff als kleiner Koffer zu tragen war. Eckig und farbenfroh waren diese nützlichen Zeitgenossen u.a. der Marken Olivetti, Triumph oder Olympia. Sie wurden weltweit vermarktet, wogen 4 bis 7 Kilo und gehörten zu den üblichen Reiseutensilien wie heute z.B. Smartphones oder Tablets. Man kann die Reiseschreibmaschine als den Laptop des Analogzeitalters bezeichnen. Je nach Zustand werden die alten Traveller heute immerhin zwischen 20 bis 200 EUR gehandelt.

**Japan** gehört bei Privatreisen weltweit zu den Favoriten. Bei der Gelegenheit kann man u.a. auch die Gewohnheiten in den Reiseländern studieren. Besuchern fällt - selbst in den großen Metropolen - die Bedeutung des **Regenschirmes** auf. Während Europäer statistisch weniger als einen Schirm haben, soll jeder Japaner 3,3 Schirme besitzen. Ja, die Bedeutung der Schirme in diesem Inselstaat ist überragend. Man kann sie überall, Tag und Nacht kaufen und sogar mieten. Und in Kaufhäusern stehen spezielle Tüten zur Verfügung, um das Tropfen auf den Boden zu vermeiden. Und wenn es nicht regnet, werden sie auch gern als Sonnenschutz verwandt.

Sie haben diese NAVIS NEWS vor sich liegen. Fast täglich veröffentlichen wir unter „**NAVIS AKTUELL**“ auf unserer Website neueste Berichte aus dem Verkehrswesen. Schauen Sie bitte regelmäßig unter <https://www.navis-ag.com/aktuell/> rein.



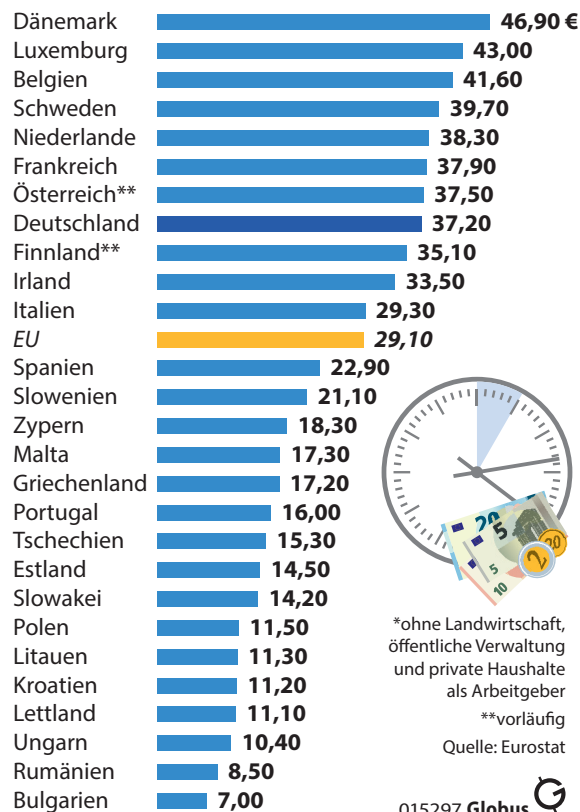
Über nationale und **EU-Regeln im Autoverkehr** berichteten wir regelmäßig. So auch über kostspielige Einfahrten in italienische Innenstädte oder Mautgebühren in unseren Nachbarländern. Wussten Sie, dass die Normen für Kindersitze innerhalb der EU variieren? Oder, dass Sie eine schriftliche Einverständnis-Erklärung der Sorgeberechtigten mitführen müssen, wenn Ihre Kinder Freundinnen oder Freunde zur Mitfahrt einladen?

Die Europäische Kommission hat am 7. April 2022 neue EU-Standards und -Verfahren verabschiedet, um die Entwicklung eines Netzes **sicherer Parkplätze für Lkw** in der EU zu unterstützen. Die Initiative soll den Fahrern bessere Möglichkeiten bieten, ihre regelmäßigen Ruhezeiten einzuhalten und sie vor Gewalt und Frachtkriminalität schützen. Die NAVIS begrüßt die Verabschiedung des neuen Standards und hofft auf eine schnelle Umsetzung in Deutschland und der EU.

Die **Städte dieser Welt** wachsen rasend. In den größten Ballungsräumen ist ein so enormes Bevölkerungswachstum festzustellen, an das noch vor wenigen Jahrzehnten niemand glaubte. Ist es nur der Reiz dieser Zentren oder Ausdruck einer Flucht aus dem ländlichen Raum? Das zu erkennen und auszuwerten, müssen wir den Forschern überlassen. Nach der Höhe der Einwohner zählen zu den größten Städten: Tokio (Japan) 37,4 Millionen, Delhi (Indien) 30 Mio., Shanghai (China) 27,1 Mio., São Paulo (Brasilien) 22 Mio., Mexiko-Stadt (Mexiko) 21,8 Mio. und Dhaka (Bangladesch) 21,7 Mio. (alles Erhebungen für das Jahr 2020). Interessant ist noch zu erfahren, dass zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf dem Gebiet der heutigen Bundesrepublik knapp 20 Millionen Menschen lebten. Heute sind es - Sie wissen es bestimmt - rund 83 Millionen Einwohner.

## Arbeitskosten in der EU

Bruttoverdienste und Lohnnebenkosten 2021  
in der gesamten Wirtschaft\* je geleistete Stunde in Euro



\*ohne Landwirtschaft,  
öffentliche Verwaltung  
und private Haushalte  
als Arbeitgeber

\*\*vorläufig

Quelle: Eurostat

015297 Globus 

Die durchschnittlichen **Arbeitskosten pro Stunde** in der Gesamtwirtschaft der **EU-27** lagen im Jahr 2021 bei 29,10 EUR. Das geht aus einer Schätzung der Statistikbehörde Eurostat hervor. Die jeweilige Höhe der Arbeitskosten war in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich: So zahlten Arbeitgeber in Dänemark für eine Arbeitsstunde im Durchschnitt 46,90 EUR und Arbeitgeber in Bulgarien dagegen nur 7,00 EUR. In der überwiegend nicht-gewerblichen Wirtschaft, wozu zum Beispiel die Bereiche Erziehung und Unterricht sowie das Gesundheits- und Sozialwesen gehören, waren die durchschnittlichen Arbeitskosten in der EU mit 30,30 EUR höher als in der gewerblichen Wirtschaft (Industrie, Bau und wirtschaftliche Dienstleistungen), wo sie bei 28,70 EUR lagen. Von den durchschnittlichen Arbeitskosten entfielen im Jahr 2021 75,4 Prozent auf die Löhne und Gehälter und 24,6 Prozent auf die Lohnnebenkosten wie beispielsweise die von den Arbeitgebern getragenen Sozialbeiträge.

In herzlicher Verbundenheit

Ihre

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft



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