09. Mai 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erinnern uns noch an die ereignisreichen Wochen und Monate des letzten Jahres, die mit exorbitanten hohen Frachtraten - besonders im Überseeverkehr - die gesamten Kalkulationen durcheinander brachten. Stolz konnten nur die **Container-Reedereien** sein, die Umsatzrenditen noch im letzten Jahr von bis zu 50 Prozent erzielten. „Unschärfen" in den geltenden Wettbewerbsregeln der Europäischen Union waren und sind Grund für intensive Untersuchungen. Wie das Ergebnis wird, wir berichteten bereits darüber, steht wohl noch in den Sternen. Interessant können die Bemühungen der US-Regierung im Rahmen des Shipping Acts sein. Aber deren Recherchen, z.B. zu den hohen Demurage- und Detention-Gebühren und diversen Zuschlägen der Reedereien, sind noch lange nicht abgeschlossen.

Die ersten **Mega-Frachter** sind bereits im Dienst; aber die wirklichen Auswirkungen sind schwer voraus zu sagen. Sie und wir, als direkt Betroffene, erwarten, dass durch die Flut der großen Neubauten ein Überangebot an Kapazitäten entsteht. Dieses führt nicht automatisch zu niedrigeren Frachtraten. Aus der Vergangenheit wissen wir, dass die Konsortien und manche Reedereien gern die Abfahrtsfrequenzen reduzieren und veröffentlichte Transitzeiten nicht eingehalten werden. Wir haben lange recherchiert, doch wir haben kein Rezept, wie Empfänger und Ablader sich auf weitere Veränderungen im Ratengefüge vorbereiten sollten.

Die sogenannten **„Alttonnagen"** - und so alt sind viele Containerschiffe nicht - müssen, wenn es keinen Käufer gibt, entsorgt werden. Dafür benötigt man Abwrackwerften, die den strengen Umwelt- und Entsorgungsvorschriften entsprechen. Doch davon gibt es nicht viele.

Verladungen per **Luftfracht** waren für viele Kunden eine Alternative, um den Lieferverzögerungen in der Beschaffung zu begegnen bzw. Liefertermine einzuhalten. Das Problem besteht weiterhin. Unsere Luftfrachtabteilung unter der Leitung von Herrn Köpfer, Telefon (040) 789 48 - 425, hilft Ihnen gern. Wir waren zwar nicht an dem Transport eines Kompressors von San Bernandino in Kalifornien nach Avalon in Australien beteiligt, glauben aber, berichten zu müssen, dass ein 35,5 tons schweres Kollo mit den Abmessungen von 11,33 Metern Länge und einer Höhe von 3,63 Metern mit weiteren 31,5 tons Zubehör in einer **Antonov-124-100** ihren Platz fand. Die lange Transportstrecke erforderte vier Tage. Wenn Zeit eine Rolle spielt, sind offensichtlich die hohen Kosten der Luftfracht gegenüber einem Seetransport zu vernachlässigen.

Unser **Portugal**-Dienst per Land läuft unverändert hervorragend in beide Richtungen. Das verdanken wir unseren regelmäßigen Kunden und auch unserem langjährigen Partner, der Firma Garland in Lissabon und Porto. Bei unserem kürzlichen Besuch versprachen wir unseren Freunden auch bei ihrem 250-jährigen Firmenjubiläum in drei Jahren dabei zu sein.

Mehrfach durfte sich Deutschland Logistikweltmeister nennen. Nach dem jetzt von der Weltbank veröffentlichten **Logistics Performance Index** sind diese Zeiten vorbei. Die Weltbank hat nach 2018 erstmals wieder seinen Logistics Performance Index (LPI) veröffentlicht. Der LPI deckt insgesamt 139 Länder ab und misst unter anderem die strukturellen Faktoren für den

Aufbau einer zuverlässigen Lieferkette, wie etwa die Qualität von Logistikdienstleistungen, handels- und transportbezogener Infrastruktur und Grenzkontrollen. Im aktuellen Report **büßt Deutschland den Weltmeistertitel ein** und teilt sich mit Dänemark, den Niederlanden und der Schweiz Platz 3 (Score: 4,1). Amtierender Logistikweltmeister ist nach 2007 und 2012 wieder **Singapur** (Score: 4,3), gefolgt von Finnland (Score: 4,2). Der komplette Report kann **hier** auf den Seiten der Weltbank heruntergeladen werden.

Wir haben aber auch etwas Positives zu berichten: Vor kurzem hat sich die Staatengemeinschaft der Uno auf den Text für ein verbindliches **Abkommen zum Schutz der Hohen See** geeinigt. Die Vereinbarung für die Weltmeere gilt als bahnbrechend: Damit soll für eine Fläche von der Größe von zwei Dritteln der Weltmeere ein Schutzmechanismus geschaffen werden. Dazu gehören die Möglichkeiten, Schutzgebiete auszuweisen und schädliche Nutzungen durch Umweltverträglichkeitsprüfungen zu vermeiden. Länder des globalen Südens sollen zudem finanziell unterstützt werden.

Flugreisen sind nicht immer angenehm, davon können wir als Geschäftsreisende oder als Touristen oft berichten. Auch Fluggesellschaften leiden - genau wie wir - unter Streiks, Arbeitsniederlegungen und manchen anderen Hemmnissen. Das veranlasste einige Fluggesellschaften, über ein besseres Feeling für die Reisenden nachzudenken. Der **Changi Airport in Singapur** als eines der verkehrsreichsten Passagierdrehkreuze in Südostasien, gilt seit Jahren als bester Flughafen der Welt. Er bietet neben 250 Shops und einer Vielzahl an Restaurants viel Abwechslung für eintreffende Gäste, Transitpassagiere und Ausreisende. Auch die Massageangebote vor Ort sollen vielfältig sein. Der **Hamad International Airport in Doha** (Katar/Dubai) auf Platz 2 wurde als der architektonisch bedeutendste Terminalkomplex der Welt sowie als der luxuriöseste beschrieben. Der **Tokio Haneda International Airport** (Japan) sowie der **Incheon International Airport** in Seoul (Südkorea) stehen auf Platz 3 und 4 und sollen „ungeschlagen“ an der Spitze der besten Flughäfen stehen, jedenfalls was die Entspannung, Service und die Unterhaltung betreffen. Hoffen wir nur, dass die Airlines auch pünktlich sind und auch an Bord angemessenen Service bieten.

Und da wir gerade bei Reisen sind: Die **Niederlande** sind ein bevorzugtes Reiseland - und das schon seit Jahrzehnten. Anhänger von Bargeld finden dort vermehrt am Eingang von Restaurants und manchen Geschäften ein Schild “No Cash - auch wenn Du mich darum bittest.“ Selbst in Supermärkten, Kinos und in Ladengeschäften gehört Barzahlung weitgehend der Vergangenheit an. Genau wie in **Finnland** und weitestgehend in **Dänemark**, verschwindet Bargeld immer mehr.

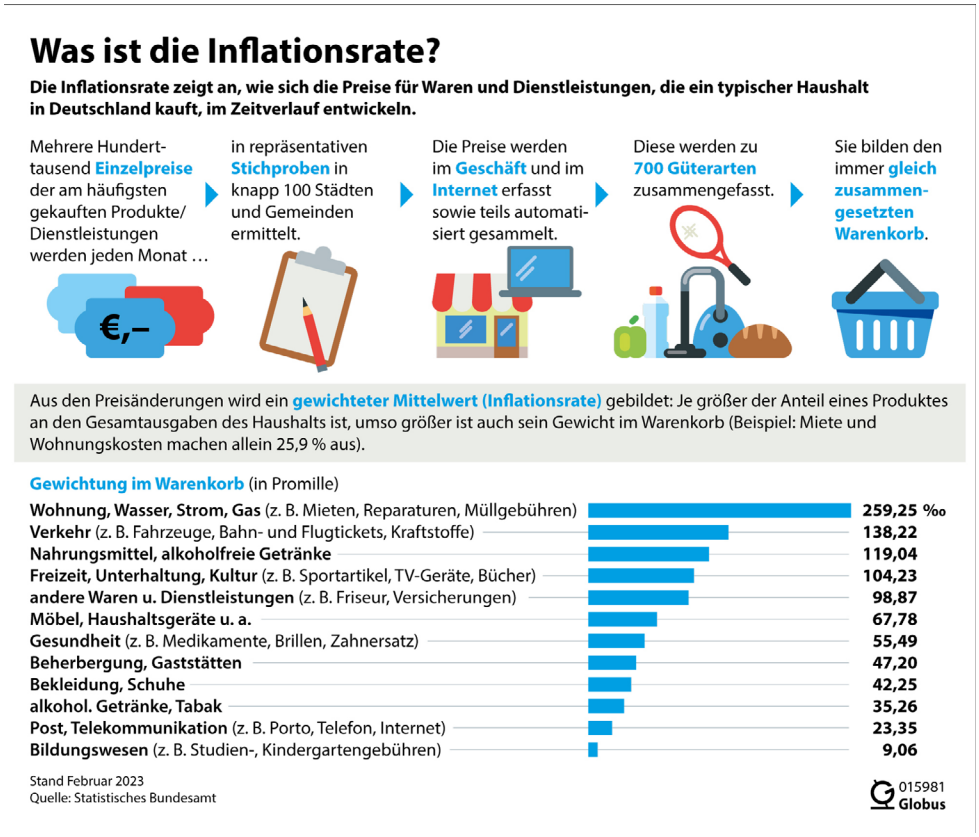
Bisher konnten ausländische Touristen und Geschäftsreisende nach **Großbritannien** visumfrei einreisen. Das britische Innenministerium will schrittweise im Laufe der Jahre 2024/2025 zusätzlich zum Pass eine kostenpflichtige **Electronic Travel Authorization** (ETA) einführen. Und dieses Dokument muss elektronisch beantragt werden. Eine Bearbeitungszeit von 48 bis 72 Stunden ist vorgesehen. Das wird zum Entsetzen der britischen Touristenindustrie sicherlich dazu führen, das spontane Reisen „mal so über's Wochenende“ der Vergangenheit angehören. Somit benötigen auch Deutsche und alle anderen EU-Bürger eine ETA.

Wir sprachen schon über Flugreisen. Interessant ist zu erfahren, dass ein deutsches Gericht zu der Entscheidung kam, bei langen **Flugverspätungen** während der Wartezeit den Anspruch auf „Mahlzeiten und Erfrischungen“ unter die Lupe zu nehmen. Was sind Erfrischungen? Zählen hierzu auch alkoholische Getränke, z.B. zwei **Aperol Spritz**? Das Gericht ist der Überzeugung, dass alkoholische Getränke gemäß der Europäischen Fluggastrechteverordnung nicht zu den Erfrischungen zählen, weil "die Wirkung im Regelfall das Gegenteil bewirken würde“. Alkoholfreies Bier dagegen ginge nach Ansicht des Gerichts als Erfrischung durch. Die Entscheidung steht im Übrigen im Gegensatz zu einem Urteil des Amtsgerichts Düsseldorf. Hier wurde nicht über Aperol Spritz sondern über Champagner, Cocktails und Dessertwein verhandelt. Diese Drinks hielt man für erstattungsfähig. Ob sich wohl eine höhere Instanz mit diesem Problem auseinander setzt? Schließlich handelt es sich im Kern um eine EU-Verordnung, die Ansprüche aus Flugverspätungen beinhaltet.

Es ist schon mehr als seltsam, dass es immer noch in verschiedenen Orten unserer Bundesrepublik **Straßennamen** gibt, die höchst amüsant anmuten. Da wir wissen, dass Sie sich nicht nur für Neuigkeiten aus dem Verkehrswesen interessieren, haben wir einige Beispiele aus dem Norden gesammelt: „Am Bierbach“ in Greifswald (Mecklenburg-Vorpommern), „Unnütze Straße“ in Stralsund (Mecklenburg-Vorpommern), „Spar die Müh“ in Langelsheim (Niedersachsen), „Lustiger Strumpf“ in Buchhorst und Weyhusen (Niedersachsen), „Einhäuschen Querstrasse“ in Lübeck und für uns am interessantesten, die „**Beamtenlaufbahn**“ in Norderstedt (Schleswig-Holstein). Skurril wird dieser Straßenname aber erst durch die Tatsache, dass diese „Beamtenlaufbahn“ eine Sackgasse ist .

Die Lkw-Mautsätze dürften sich zum 1. Dezember 2023 **annähernd verdoppeln**. Der in dem „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ der Regierungskoalition vorgesehene **CO_2-Aufschlag** von 200 Euro pro Tonne CO_2 dürfte rund 20 Cent pro Kilometer für einen 40-Tonnen-Lkw der Euro-6-Klasse bei einem Dieselverbrauch von circa 30 Litern/100 Kilometer bedeuten. Derzeit zahlt ein derartiges Fahrzeug der Euro-6-Norm 19 Cent pro Kilometer. Zudem soll eine CO_2-Differenzierung eingeführt werden. Die Höhe des Aufschlags hänge von den Fahrzeugeigenschaften des jeweiligen mautpflichtigen Fahrzeugs ab, insbesondere von der CO_2-Emissionsklasse, dem Gewicht, der Anzahl der Achsen und der Schadstoffklasse.

Um den **Antriebswechsel im Straßengüterverkehr zu forcieren**, sollen vom 1. Januar 2024 emissionsfreie Lkw bis Ende 2025 „von der Infrastrukturgebühr“ befreit werden, heißt es in dem Maßnahmenpapier. Anschließend würden lediglich 25 Prozent des regulären Satzes erhoben. Es ist derzeit vorgesehen, emissionsfreie Fahrzeuge bis Ende 2025 von der Maut zu befreien. Emissionsfreie Fahrzeuge bis zu 4,25 Tonnen sollen im Einklang mit der Eurovignetten-Richtlinie dauerhaft vollständig von der Mautpflicht befreit werden. Außerdem werden ebenfalls zum Jahreswechsel grundsätzlich alle Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht mautpflichtig. Der entsprechende Gesetzentwurf mautrechtlicher Vorschriften ist nach Angaben der aktuellen Vorhabenplanung des Verkehrsministeriums derzeit in Vorbereitung. Anschließend soll er in die Ressortabstimmung gehen, das Gesetzgebungsverfahren ist bereits ab dem zweiten Quartal geplant. Das **Geld aus der erhöhten Lkw-Maut** soll zu 80 Prozent in den **Ausbau der Schiene** fließen. Wir werden weiterhin darüber berichten.



Höhere Gewichtung für Lebensmittel und Getränke im Warenkorb

Jeden Monat ermittelt das Statistische Bundesamt den **Anstieg des Preisniveaus** in Deutschland (Inflation). Dabei spiegelt der Verbraucherpreisindex die Preisentwicklung für diejenigen Waren und Dienstleistungen wider, die ein durchschnittlicher Privathaushalt im Monat braucht. Meist alle fünf Jahre passt das Statistische Bundesamt die Grundlagen für diese Berechnungen an, weil sich die Konsumgewohnheiten und Marktverhältnisse im Laufe der Zeit ändern. Zentral für die Überarbeitung ist die **Gewichtung des Warenkorbs**, das sogenannte Wägungsschema für Waren und Dienstleistungen.

Der Warenkorb enthält rund 700 einzelne Güterarten, die je nach Bedeutung für die Gesamtausgaben gewichtet werden. Das heißt: Weil Kosten für die Wohnung (Miete etc.) in der Regel den größten Teil des Haushaltsbudgets ausmachen, spielen Preissteigerungen hier auch eine besonders starke Rolle für den Gesamtindex. Andere Güter und Dienstleistungen wie Telefonkosten oder Studiengebühren haben ein vergleichsweise geringes Gewicht. Am meisten verschob sich mit der neusten Umstellung der Ausgabenanteil im Warenkorb für den Bereich **Wohnen**: Lag er im Basisjahr 2015 noch bei rund 32,5 Prozent, sind es mit der Umstellung auf das Basisjahr 2020 erstaunlicherweise nur noch 25,9 Prozent. Ein deutlich höheres Gewicht erhielten unter anderem **Nahrungsmittel** und **alkoholfreie Getränke**.

In herzlicher Verbundenheit

Ihre

NAVIS Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft

www.navis-ag.com