

## Zoll- und Aussenhandels-Seminar 2021: «Disruptiver Aussenhandel – sind wir bereit dafür?»

Wir freuen uns ausserordentlich, dass wir, wie es sich bisher präsentiert, unser Zollseminar erneut vor Ort im Verkehrshaus in Luzern durchführen können. Mit Prof. Dr. Hans-Michael Wolfgang konnte ein erwiesener Experte gewonnen werden, der auf die Bedeutung der Mega-Frei-handelsabkommen eingehen wird.



Aber auch alle anderen, breit gefächerten Beiträge, wie der aktuelle Stand der Dinge im Zollbereich, die Entwicklungen der internationalen Exportkontrolle, ein Update zu den Erfahrungen nach Vollzug des Brexits und die anstehende Neuregelung beim Versandhandel werden durch anerkannte Experten erbracht. Sie decken einen Grossteil der Fragen zu den bevorstehenden Veränderungen im Aussenhandel ab und liefern Informationen aus erster Hand.

21. Oktober 2021 / Verkehrshaus Luzern  
[www.swiss-shippers.ch/Veranstaltungen](http://www.swiss-shippers.ch/Veranstaltungen)



Seefracht: Global Shippers Forum, Freight Trade Alliance und der SSC

## Die Probleme reichen bis Down Under

Der Swiss Shippers' Council hat sich mit Paul Zalai, Sekretär des australischen Pendants «Freight & Trade Alliance», über die Krise in der Seefracht ausgetauscht. FTA und SSC sind Mitglieder beim «Global Shippers Forum» (GSF). Nachfolgend ein Auszug aus seinem Bericht, der auch für Europa Geltung hat und für die verladende Wirtschaft eine mögliche Option für eine Intervention auf politischer Ebene darstellt.



Fotos: SSC/Stock/vale\_t

Der Rückstau vor den Häfen ist derzeit gewaltig - und nicht das einzige Problem der Schifffahrt.

Die Schifffahrtsunternehmen haben sich in die Impfdebatte eingemischt und behaupten, dass die steigenden Kosten für den Warentransport auf dem Seeweg gesenkt werden könnten, wenn geimpfte Menschen reisen, auswärts in Restaurants essen dürften und weniger Zeit und Geld für Online-Einkäufe aufwenden müssten.

Shipping Australia, der Interessenverband der australischen Reeder, stellt die Behauptung auf, dass die Kosten für das Chartern eines Schiffes seit Mai 2020 um bis zu 773% gestiegen und die Kosten für den Betrieb eines Schiffes mit 4250 Boxen (die Grösse, die normalerweise australische Häfen anläuft) von etwa 30200 USD pro Tag Mitte Juni 2020 auf etwa 151400 USD pro Tag angestiegen sind. Wenn das Schiff in einem australischen

Hafen wegen Überlastung und langsamer Abfertigung der Container aufgehalten wird, steigen die Kosten weiter, so die Lobbygruppe.

Der Kostendruck werde nachlassen, sobald mehr Menschen geimpft sind und wieder reisen und in Restaurants essen gehen können, wodurch ihre Ausgaben für Konsumgüter sinken. Ausserdem werden neue Schiffe gebaut, die in den nächsten Jahren in den Dienst gestellt werden sollen. «Der Weg aus der Krise in der Containerschifffahrt erfordert, dass die Regierungen Impfstoffvorräte kaufen und verteilen, dass sich die Bevölkerung impfen lässt und dass die Regierungen die Schliessungen, dort wo es sicher ist, aufheben», so Shipping Australia.

Fortsetzung auf S. 22

Fortsetzung von S. 21

### Online-Flut und Kostendruck

Soweit zur Situation der Reedereien – aber wie sieht es generell aus? Die Australier bestellen so viele Waren online, dass die Australia Post vorübergehend keine Pakete mehr abholt.

Im neuen vierteljährlichen Bericht des Global Shippers Forums (Vertretung der Importeure und Exporteure weltweit) und der britischen Verkehrsforschungsgruppe MDS Transmodal wird festgehalten, dass sich die Betriebskosten der Schifffahrtsunternehmen in den letzten 18 Monaten kaum verändert haben, während sich ihre Gewinne pro Container im gleichen Zeitraum verdoppelten.

Gemäss Freightos Baltic Index, der die Marktpreise für den Transport von Containern auf Schiffen rund um die Welt abbildet, wird der Transport eines Containers mit 10323 USD (13840 EUR) gehandelt. Im Vorjahr waren es noch 2032 USD pro Container.

### Reeder frohlocken, Häfen leiden

Paul Zalai, Sekretär der Freight & Trade Alliance, sagte jedoch, dass die meisten grossen Reedereien ihre Schiffe entweder selbst besitzen oder langfristig gechartert haben und daher gegen den jüngsten Anstieg der Charraten immun sind: «Es besteht kein Zweifel daran, dass eine grosse Anzahl der Häfen auf der ganzen Welt unter den Covid-Schliessungen und Arbeitsbeschränkungen gelitten haben. Es stellt sich jedoch die Frage, inwieweit die chronische Überlastung der Häfen ursprünglich durch die massenhafte Streichung und Wiederaufnahme von Schifffahrtsdiensten im letzten Jahr zu

Beginn der Pandemie verursacht wurde». Die dänische Reederei AP Moller-Maersk meldete für das zweite Quartal Rekordgewinne und führte höhere Frachtraten und Volumina für den Gewinnanstieg auf 3,6 Mrd. USD gegenüber 552 Mio. USD im Vorjahreszeitraum an.

Zwar stiegen die Kosten des Unternehmens für den Containerumschlag, teilweise aufgrund von Überlastung, aber der Anstieg war nur geringfügig im Vergleich zu einem 75%-igen Anstieg der Einnahmen im zweiten Quartal auf 9,8 Mrd. USD, während die Gewinnspanne von 20,7% im Vorjahr auf 39,7% stieg.

### Regulierung tut Not

In einem Schreiben an den australischen Handels- und Tourismusminister Dan Tehan schlug Zalai Anfang August die Einrichtung einer neuen Bundesregulierungsbehörde vor, ähnlich der Federal Maritime Commission in den USA, um zu verhindern, dass die Reedereien ihre Marktmacht ausnutzen.

Zalai erklärte gegenüber der Australian Financial Review, dass die Bundesregierung den Wettbewerbsschutz für ausländische Reedereien überprüfen sollte. «Wir wollen nicht, dass sich die Regierung in die Preisgestaltung einmischt, denn wir brauchen einen Anreiz für diese Unternehmen, den australischen Handel weiterhin zu bedienen», sagte er.

«Alles, was wir verlangen, ist, dass diese Schifffahrtsunternehmen Vereinbarungen über die gemeinsame Nutzung von Schiffen treffen, die mit den Gesetzen übereinstimmen, denen andere Unternehmen im australischen Handel unterliegen. Wenn die Regierung den Reedereien weiterhin Ausnahmen vom

Wettbewerbs- und Verbrauchergesetz gewährt, dann brauchen wir eindeutig eine föderale Regulierungsbehörde für den Seeverkehr, die die Verfahren zum Schutz der australischen Exporteure und Importeure überwacht.» Philipp Muster

## Swiss Shippers' Forum vom 26. bis 27.1.2022

Gemäss aktuellem Stand der Dinge ermöglicht uns 3G (geimpft, genesen, getestet) die Durchführung des **Swiss Shippers' Forums 2022 am 26. & 27. Januar** als Präsenzveranstaltung im Victoria-Jungfrau in Interlaken.

In der Güter- und Transportwelt gibt es viele Schwierigkeiten zu bewältigen. Daher haben wir aktuelle Themen für das Forum vorge-merkt und bereits Fachexperten verpflichten können. Sowohl die Auswirkungen der Probleme im See- und Luftfrachttransport auf die Supply Chain, die Frage «Wie weiter mit dem EU-Rahmenvertrag?», der enorme Fahrermangel in UK und die daraus resultierenden extremen Engpässe als auch die Auswirkungen von Handel und Zoll auf den Transport und die Fragen zum CO<sub>2</sub>-Abdruck (klimaneutrale Schweiz 2050) und deren Nachhaltigkeit, sowie die Distribution alternativer Kraftstoffe werden ausreichend Diskussionsstoff bieten.

Diesen wichtigen Netzwerk-Anlass dürfen Sie auf keinen Fall verpassen. Merken Sie sich bereits heute das Datum in Ihrer Agenda vor!

Das detaillierte Programm werden wir Mitte Oktober versenden.

[www.swiss-shippers.ch](http://www.swiss-shippers.ch)



Fotos: istock/zimmytws/Anja W./Deniskot



Die Preise für den Containertransport zur See haben schwindelerregende Höhen erreicht.