

Big Data - Neue Chancen für die Logistik?

Im Gespräch: Speditionsleiter und Vorstand Martin Menn

Das Risiko „DDP“ bei Einfuhrgeschäften aus Drittländern

Das Portrait: Sylwia Borowiec

AUSGABE 1/2014

SCHWERLAST IM FOKUS



**Circocleanreaktoren
 PL-Zyrdarów - D-Frankfurt/M.**



**Gewicht: 4 x 13.000 kg
 Maße: 1.850 x 427 x 427 cm
 Fahrzeugtyp: Kesselbrücke**



Big Data - Neue Chancen für die Logistik?

Ständiger Kostendruck und unetwete Marktentwicklung waren in der Vergangenheit die zwei großen Probleme, mit welchen sich jeder Logistik-Dienstleister konfrontiert sah. In den letzten Jahren gesellte sich zu diesen bereits komplexen Themen die Frage der Bewältigung der ständig wachsenden Datenberge, allgemein erfasst unter dem abstrakten Oberbegriff „Big Data“.

Die Internet-Enzyklopädie Wikipedia definiert „Big Data“ als „Große Datenmengen aus vielfältigen Quellen, die mit Hilfe neu entwickelter Methoden und Technologien erfasst, verteilt, gespeichert, durchsucht, analysiert und visualisiert werden können“. Bereits anhand dieser Definition lässt sich leicht erkennen, welcher Aufwand, aber auch welche Chancen in diesem neuen Phänomen liegen.

Wettbewerbsvorteile durch Big Data-Management

Die analytische Auswertung der vorliegenden Datenmengen verschafft dem anwendenden Logistikunternehmen die Möglichkeit, bestimmte logistische Prozesse innerhalb der Supply-Chain zu visualisieren und somit zu einer erheblich schnelleren Entscheidungsfindung zu kommen. Es wird ihm möglich, Anfragen jederzeit zu beantworten sowie Material- und Informationsflüsse transparent zu machen.

Notwendigkeit neuer Organisationsstrukturen

So erkenntnisreich und wertvoll die aus dem Big Data-Management erzielten Ergebnisse aber nun auch sind, desto komplizierter ist es zumeist auch, diese aus der schier unendlichen Datenflut zu extrahieren. Den Unternehmen stellen sich ganz neue organisatorische Aufgaben, welche ein IT-Know-how von besonderer Qualität erfordern. Das Beherrschen von Begriffen wie „Master Data Management Hubs“, „Datenarchitekturen“ oder „Datenqualität“ wird zur Grundausstattung eines jeden Unternehmens zählen müssen, welches sich dem zukünftigen Wettbewerb stellen möchte.

P.E.T. LOGISTICS stellt sich der Herausforderung Big Data bereits seit geraumer Zeit und ist bestrebt, durch die laufenden Verbesserungen seiner Datenarchitektur eine stetig schnellere und qualitativ hochwertigere Reaktion auf jede Kundenanfrage zu ermöglichen. Unternehmenseigene Softwareentwickler garantieren eine schnelle und reibungslose Anpassung an neue Technologien oder Anforderungen. Aufgrund von Systemunabhängigkeit wurden P.E.T.-eigene IT-Entwicklungen bereits erfolgreich in Kundensoftware implementiert, wodurch jeweils eine erhebliche Verbesserung der Datenqualität sowie deutlich schnellere Reaktionszeiten erreicht wurden.

Ansprechpartner: Herr Cosimo D'Apollonio, eMail: dapollonio@pet-logistics.com



IM GESPRÄCH

NEWSFLASH heute im Gespräch mit Martin Menn, Vorstand und Speditionsleiter der P.E.T. LOGISTISCH N.V., über die Höhen und Tiefen des Geschäfts sowie unterschätzte Zollproblematiken.

NEWSFLASH (NF): Martin, seit mittlerweile fast 23 Jahren sind Sie nun für P.E.T. LOGISTICS im Geschäft. Ihr Elan und Ihre Energie scheinen trotzdem nicht nachgelassen zu haben. Welches ist Ihr Erfolgsrezept?

Martin Menn (MM): Zunächst einmal ist es der Spaß an der Logistik, welcher mich immer wieder neu motiviert. Nicht ein einziges Mal in den vergangenen Jahren habe ich bereut, mich für diese Branche entschieden zu haben. Natürlich bringt das Geschäft nicht immer nur Freude mit sich, aber solange mir die Arbeit Spaß bereitet, werde ich mit vollem Elan dabei sein.

NF: Welche Erlebnisse haben Sie besonders geprägt?

MM: Ich habe bereits so viele Erfahrungen und Erlebnisse innerhalb meiner Berufskarriere sammeln können, welche in Ihrer Art besonders waren, dass es mir schwer fällt mich auf wenige spezielle Begebenheiten festzulegen. Hervorzuheben wäre vielleicht die EU-Erweiterung durch viele Staaten des ehemaligen Ostblocks, was insbesondere im Bereich des Zollwesens erhebliche Veränderungen mit sich brachte.

NF: Das Zollwesen mit allen seinen Facetten scheint ohnehin Ihr besonderes Steckenpferd zu sein. Wie begeistert man sich für ein solches Thema?

MM: Es ist richtig, dass ich mich seit Beginn meiner logistischen Laufbahn mit dem Thema Zoll beschäftige und ich dadurch einen gewissen Erfahrungsgrad auf diesem Gebiet erlangt habe. Die ständigen Änderungen in diesem Bereich erlauben diesbezüglich auch keine Verschnaufpausen, zumal kleine Fehler in der zolltechnischen Behandlung von Sendungen zu erheblichen Nachteilen für alle Parteien führen können.

NF: Können Sie uns dazu ein Beispiel nennen?

MM: Betrachten Sie beispielsweise die Problematik von DDP-Lieferungen aus Drittländern. Gerne kaufen Unternehmen ihre Waren außerhalb der EU ein und vereinbaren als Lieferbedingung „DDP“, weil damit augenscheinlich die ganze Arbeit beim Lieferanten liegt. Das Problem des Lieferanten ist aber nun, dass er als Drittstaatsangehöriger die Ware nicht zur Einfuhr in den freien Verkehr verzollen darf, zumal nur EU-ansässige Personen oder Unternehmen Einführer im Sinne des Zollkodex, Art. 64, sein dürfen.

NF: Beraten Sie Ihre Kunden hinsichtlich dieser Problematiken?

MM: Wir versuchen natürlich unsere Kunden auf mögliche Fallstricke hinzuweisen. Die Thematik Zollabwicklung ist allerdings auch so komplex und durch viele, teilweise vorher unbekannte, Beteiligte schwer im Vorfeld zu koordinieren, so z.B. Lieferanten, welche ohne vorherige Abstimmung einfach liefern. Bislang haben wir aber immer noch eine Möglichkeit gefunden, das entstandene Problem zu lösen und unseren Kunden dabei geholfen viel Ärger und natürlich auch Geld zu sparen.

NF: Wird das Thema Zoll in der Zukunft an Bedeutung verlieren?

MM: Solange es Grenzen gibt, werden Menschen Zölle verlangen. Eine grenzenlose Welt ist zwar eine schöne Vorstellung, aber zumindest heute noch nicht realistisch.

NF: Martin, wir bedanken uns für dieses Gespräch.

ZUR PERSON

Name:	Menn
Vorname:	Martin
Nationalität:	Deutsch
Position:	Speditionsleiter
Im Team seit:	1991
Standort:	Mülheim an der Ruhr
Sprachen:	Deutsch, Englisch
Telefon:	+49 (0)208 / 3 05 66-11
eMail:	menn@pet-logistics.com

SCHWERLAST IM FOKUS



**Rauchgaskanäle
PL-Gdynia - D-Boxberg**



Gewicht: 5.000 bis 11.628 kg
Maße: 2 x 1.122 x 405 x 405 cm
4 x 670 x 464 x 370 cm
Fahrzeugtyp: Tieflader



Das Risiko „DDP“ bei Einfuhrgeschäften aus Drittländern

Die Vereinbarung der Lieferklausel „DDP“ (frei Haus/verzollt) Incoterms 2010 scheint auf den ersten Blick nur Vorteile für den Käufer mit sich zu bringen. Sämtliche Lieferverpflichtungen sowie Verzollungen sind durch den Warenverkäufer bzw. -versender zu erbringen. Dennoch kommt es in diesem Zusammenhang oft zu schwerwiegenden Problemen.

Das Hindernis der mangelnden Gemeinschaftsansässigkeit

Der Verkäufer der Ware ist verpflichtet, die Ware beim Zoll anzumelden und zu stellen. Diese Anmeldung und Gestellung kann durch jede Person erfolgen, welche dazu in der Lage ist (Art. 36b Abs. 4 Zollkodex). Bei vereinbarter Lieferbedingung DDP werden diese Handlungen regelmäßig vom beauftragten Frachtführer vorgenommen, welcher nicht zwangsweise gemeinschaftsansässig im Sinne des Art. 64 Abs. 2 Zollkodex sein muss. Nach Anmeldung und Gestellung der Ware erfolgt die Anmeldung zum Zollverfahren. Art. 64 Abs. 2b Zollkodex verlangt jedoch nunmehr, dass dieser Anmelder grundsätzlich in der Europäischen Union ansässig sein muss, wobei für die Bestimmung der Ansässigkeit der Ort der wirtschaftlichen Tätigkeit maßgeblich ist. Ein Verkäufer aus einem Drittland muss sich also bei der Anmeldung zum Zollverfahren vertreten lassen. Möglich ist dabei eine direkte oder indirekte Vertretung:

Der direkte Vertreter des Warenverkäufers handelt explizit im Namen und für Rechnung des Vertretenen. Allerdings gilt die Einschränkung der Ansässigkeit in der Gemeinschaft auch für den Direktvertretenen (Art. 64 Abs. 1 S.1 in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 Zollkodex).

Eine andere Möglichkeit stellt die indirekte Vertretung durch einen in der Gemeinschaft ansässigen Spediteur dar. Der Vertreter handelte sodann in eigenem Namen, jedoch für Rechnung des Vertretenen. In der Praxis ist eine solche Konstellation jedoch unüblich, da der Spediteur als indirekter Vertreter selbst Zollschuldner wird und regelmäßig ein solches Risiko nicht übernimmt.

Zollanmeldung durch den Käufer als Lösungsansatz

Für Warenimporte in die Europäische Union stellt die augenscheinlich für den Warenempfänger bequemste Lieferbedingung „DDP“ eine auf den zweiten Blick also wenig praktikable Lösung dar. Eine direkte Vertretung des Drittland-Verkäufers ist rechtlich ausgeschlossen, eine indirekte Vertretung durch einen Spediteur zwar möglich, jedoch kaum praktikabel. Eine weitere Möglichkeit der ordnungsgemäßen Wareneinfuhr stellt in Aufweichung der Lieferbedingung „DDP“ die Zollanmeldung durch den Warenkäufer bzw. einen von ihm bevollmächtigten Vertreter dar.

Problem Verfügungsmacht

Problematisch ist jedoch die Tatsache, dass der Käufer zum Zeitpunkt der Verzollung keine Verfügungsmacht über die Ware hat. Gemäß der Lieferbedingung „DDP“ wird dem Käufer diese Verfügungsmacht erst nach Zollabfertigung und Anlieferung vermittelt. Der Käufer wird nach Entrichtung der Einfuhrumsatzsteuer für die Ware, welche er für sein Unternehmen gekauft hat, diese im Wege des Vorsteuerabzugs geltend machen wollen. Für die rechtmäßige Geltendmachung des Vorsteuerabzugs muss jedoch eben diese Verfügungsmacht über die Ware zum Zeitpunkt der Einfuhr vorliegen, was bei der Lieferbedingung „DDP“ grundsätzlich nicht der Fall ist. Die Verweigerung des Vorsteuerabzugs durch das zuständige Finanzamt ist die Folge.

Empfehlung: Kein „DDP“ bei Einkäufen aus Drittländern

Aufgrund der aufgezeigten Problematiken ist gemeinschaftsansässigen Unternehmen bei Einkäufen aus Drittländern von der Lieferbedingung „DDP“ abzuraten. Eine Vereinbarung auf Basis „DAP“ ist im aufgezeigten Fall die bessere Alternative.

DAS PORTRAIT

STECKBRIEF

Name: Borowiec
Vorname: Sylwia
Alter: 22
Nationalität: Deutsch
Position: Zollagentin, Transport-Managerin
Im Team seit: 2011
Standort: Mülheim an der Ruhr
Spezialität: Zollabfertigung, Landtransporte
Sprachen: Deutsch, Polnisch, Italienisch
Telefon: +49 (0)208 / 3 05 66 - 19
eMail: sylwia.borowiec@pet-logistics.com



AUSBILDUNG

Sylwia begann ihre Ausbildung am P.E.T.-Standort Mülheim zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistungen im Jahr 2011. Bereits nach zwei Jahren im Frühjahr 2013 schloss sie die Ausbildung mit einem hervorragenden Ergebnis ab. Aufgrund ihrer auch in der Praxis ausgezeichneten Leistungen während der Ausbildungszeit wurde Sylwia in das P.E.T.-Team Mülheim als Transport-Managerin und Zollagentin integriert.

BERUF

Sylwia ist im Team Mülheim für die Bereiche Zoll und internationale Landtransporte zuständig. Ihre Verantwortung umfasst den gesamten Transportablauf inklusive Zollabwicklung und der Erstellung der entsprechenden Dokumentation. Ob es sich dabei lediglich um eine Palette oder einen komplizierten Schwertransport mit Überbreiten handelt, macht für sie zunächst keinen Unterschied. „Die Art und Weise an einen Transport heran zu gehen ist eigentlich immer gleich“ erklärt Sylwia überzeugend. Natürlich seien die Unterschiede in der späteren Abwicklung der Transporte, sowohl vom Schwierigkeitsgrad als auch von der Arbeitsintensität her, kaum vergleichbar. Dennoch stellt sich Sylwia trotz ihrer noch sehr jungen 22 Lebensjahre dieser Herausforderung: „Angst bei der Abwicklung großer Aufträge darf man nicht haben. Durch meine Tätigkeit in der Zollabwicklung habe ich früh gelernt konzentriert und überlegt zu arbeiten, zumal dort schon kleinste Fehler zu großen Problemen führen können. Auch die schwierigsten Transporte lassen sich mit Intelligenz und der notwendigen Konzentration abwickeln“.

Bei ihren Kunden sowie den Zollbehörden genießt Sylwia bereits einen sehr guten Ruf. Mittlerweile vertraut man ihr die Verantwortung für die Verzollung von Warenwerten in Höhe von mehreren Millionen Euro an. „Nein, diese Summen machen mich nicht nervös“, sagt Sylwia selbstbewusst. „Wenn ich einmal eine Frage habe, stehen mir meine Kollegen immer mit Rat und Tat beiseite“ weiß sie zu berichten. „Meistens kann ich die Vorgänge aber selbstständig und zur Zufriedenheit aller Beteiligten abschließen“ sagt Sylwia nicht ohne Stolz.

Auch Fortbildung ist für Sylwia ein wichtiges Thema. Die Erlangung des Titels eines Verkehrsfachwirtes ist eines ihrer nächsten Ziele.

FREIZEIT

Neben ihrer Beschäftigung bei P.E.T. LOGISTICS betreibt Sylwia gemeinsam mit ihrem Freund ein Restaurant in Essen-Rellinghausen. Im „Salina.“ zaubert Chefkoch Patrick Walkiewitz mediterrane Spezialitäten auf den Teller. Sylwia kümmert sich um den Service und die Verwaltung. Sieben Tage in der Woche hat das Salina geöffnet, so dass Sylwia nicht mehr viel Zeit für andere Hobbys verbleibt: „Ja, das stimmt“ sagt sie, „für die Arbeit im Salina opfere ich meine gesamte Freizeit. Aber mein Freund und ich haben uns dieser Aufgabe, ein Restaurant zu führen, voll verschrieben, so etwas funktioniert nur mit ganzem Einsatz“.

Wenn es denn die Zeit doch einmal erlaubt, besucht Sylwia gerne Musicals, wobei seit dem letzten Besuch zu ihrem Leidwesen schon mehrere Monate vergangen sind. Aber bei einer leckeren Paella nach Dienstschluss lässt sich so mancher Kummer leichter ertragen.