

9. August 2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist selbst für uns als internationale Spediteure schwierig, die **Raten- und Frachterhöhungen im Seetransport** in geeigneter Weise zu kommentieren. Wenn wir das heute etwas ausführlicher tun, gibt es hierfür triftige Gründe. Beginnen wir zunächst einmal mit den Speditions-Sammelgutverkehren. Die geänderten Arbeitszeitregelungen und veränderten Rahmenbedingungen führen dazu, die Frachten am 1. September 2007 um 6,9 Prozent zu erhöhen. Darauf verständigten sich alle Unternehmen der Vereinigung der Sammelgutspediteure (Versa). Auch die Kombiverkehre haben bereits eine generelle Erhöhung um 5 Prozent durchgeführt. Wegen weiterer Einzelheiten sprechen Sie gern Ihre Kontakte in den jeweiligen Häusern an.

Über die Kreativität vieler Reeder und Konsortien im Seeverkehr mussten wir öfter berichten. Neu ist, dass jetzt Liniendienste dazu übergehen, neben den ungezählten Zuschlägen und Gebühren noch eine so genannte **Low Sulphur Pollution Surcharge** zu erheben. Man bezieht sich hier auf die internationale Marpol 73/78 Convention, wonach in europäischen Fahrtgebieten nur noch Low Sulphur Fuel genutzt werden darf. Ein Kommentar erübrigt sich, fest steht nur, dass die Nutzung schadstoffarmer Treibstoffe lediglich in Europa gilt und dass darüber hinaus auch beim Bunkerzuschlag noch kräftig zugelangt wird.

Im einkommenden Fernostverkehr ist auch in diesem Jahr wieder eine **Peak Season Surcharge** eingeführt worden. Unser Kommentar hierzu brachte uns viele negative Stellungnahmen seitens der Reeder. Wir halten aber daran fest: „Wenn die Nachfrage nach Schiffsraum besonders groß ist, nutzt man die Situation aus und erhöht einfach die Preise.“ Das lässt sich in Produktion und Handel jedoch kaum erreichen, da es dort wahrlich Wettbewerb gibt. So sind die Raten nochmals kräftig angestiegen und CAF und BAF spielen auch eine erhebliche Rolle.

Und dann gibt es ja noch den so genannten **Heavy-Weight-Zuschlag**, das heißt Ladung im Container über 14 t führt auch zu erhöhten Preisen.

Kurz und gut, **der Markt ist wie kaum zuvor in Bewegung**. Heutige Angebote müssen nicht mehr automatisch morgen noch gelten. Deshalb ist es – wir bedauern es außerordentlich – erforderlich, dass Sie mit Ihren Sachbearbeitern Kontakt halten, damit es keine unliebsamen Überraschungen gibt.

Das Frachtangebot im **China-Verkehr** ist unverändert groß. Unsere langjährigen Partner schaffen es erfreulicherweise immer wieder, insbesondere durch langfristige Verträge, Schiffsraum zu beschaffen. Allerdings sind Verspätungen durch nicht genügende Infrastruktur im Transport zum Hafen nie auszuschließen. Bitte seien Sie sicher, dass unsere Organisation alles daran setzt, Ihren berechtigten Anforderungen zu entsprechen.

Veränderte Fahrpläne im Seeverkehr und neue geänderte Routen führen oft zu **längeren Transitzeiten**. Dieses gilt sowohl für den Import als auch für den Export. Die Transitzeiten geben wir im Allgemeinen bekannt (ETA), sind jedoch machtlos, wenn sich durch Umdispositionen eine erheblich längere Transportdauer ergibt. Bitte berücksichtigen Sie dies speziell bei Ihren Exportlieferungen und besonders bei der Beschickung von Messen und Ausstellungen oder bei Importen für so genannte „Aktionswaren“.

Wir sind aber noch nicht am Ende mit unserem Bericht über die Berechnung von Leistungen. Die **Container-Terminals** haben zum 1. September eine Erhöhung der lohnabhängigen Entgelte um 4,5 Prozent bekannt gegeben. Aber damit ist noch nicht Schluss. Aufgrund der extrem knappen Containerstellplätze und der stark gestiegenen Containermengen in den nordeuropäischen Häfen werden die „freien“ Lagertage erheblich reduziert. Für die Praxis bedeutet dies, dass Import-Container nur noch drei Tage nach Entlöschung ohne zusätzliche Berechnung im Hafen stehen dürfen und Export-Container nur noch fünf Tage. Bei IMO-/Gefahrgut beträgt die lagergeldfreie Zeit ein bis zwei Tage.

Nun werden Sie sich fragen: Haben wir denn nichts Besseres zu berichten? Doch: Gartenfreunde ärgern sich in diesem Jahr über die besonders aktiven Schnecken. Besonders die **Spanischen Wegschnecken**, so berichtet der Malakologe Uwe Jueg, sind massenweise nach Deutschland eingeschleppt worden und eine große Plage. Was nützen Schutzzäune, Holzbretter mit Kupferdraht, teilweise an Batterien angeschlossen, oder das Bestreuen der Schnecken mit Salz? Schneckenkorn ist teuer und wird von den meisten Gartenbesitzern aus ökologischen Gründen abgelehnt. Wenn aber gern die schönsten Blumen und Stauden über Nacht zum Raub der Schnecken werden, gilt nach unserer Erfahrung nur eines: Bier in flache Schalen gießen, selbst auf die Gefahr hin, dass durch den Duft des köstlichen Bieres auch Schnecken aus Nachbargärten angezogen werden. Es sieht am nächsten Morgen schlimm aus, aber offensichtlich hilft es.

Europäer haben seit langem **Geschäftsmöglichkeiten in China** entdeckt und die Flüge sind stärker frequentiert denn je. Über Verhaltensmaßnahmen haben viele Berufene oft geschrieben. Aus eigener Erfahrung wissen wir, dass manche Europäer mit der Tür ins Haus fallen, also nach dem Prinzip: Hier ist meine Visitenkarte, mein Folder und unsere CD über unsere Geschäfts- und Serviceleistungen. Bedeutsamer ist aber der Aufbau persönlicher Kontakte, insbesondere das miteinander Essen, Trinken und Feiern; wichtig für unsere Chinafreunde und für uns teilweise recht anstrengend. Weitreichender ist, sich der lockeren Atmosphäre anzupassen und auch eine Einladung in eine Karaoke-Bar anzunehmen. Lieber nur den Mund bewegen als gar nichts tun. Wie gesagt, persönlicher Kontakt ist extrem wichtig.

Alle Industrie- und Handelskammern fordern von der Bundesregierung, die **Kapazitäten an den Flug- und Seehäfen zügig auszubauen**. Wir stehen voll hinter diesen Bestrebungen, zumal wir wissen, dass rund 70 Prozent der Güter auf der Straße transportiert werden, während die Bahn nur bei rund 20 Prozent liegt. Und wenn wir uns die gewaltigen Steigerungsraten an den Terminals in Nordeuropa ansehen, ist es durchaus nachzuvollziehen, dass ein kompletter Güterzug alle 15 Minuten die Terminals verlassen beziehungsweise erreichen muss, anderenfalls es zu gewaltigen Verstopfungen an den Knotenpunkten kommt. Wir würden uns sehr freuen, wenn auch unsere inländische Kundschaft bei Gesprächen mit Behörden und Ministerien darauf hinweist, dass der **Ausbau der Straßen und Schienenwege** eines der wichtigsten Vorhaben sein muss, um unsere Rolle als eine der wichtigsten Nationen des Außenhandels erfolgreich zu erhalten.

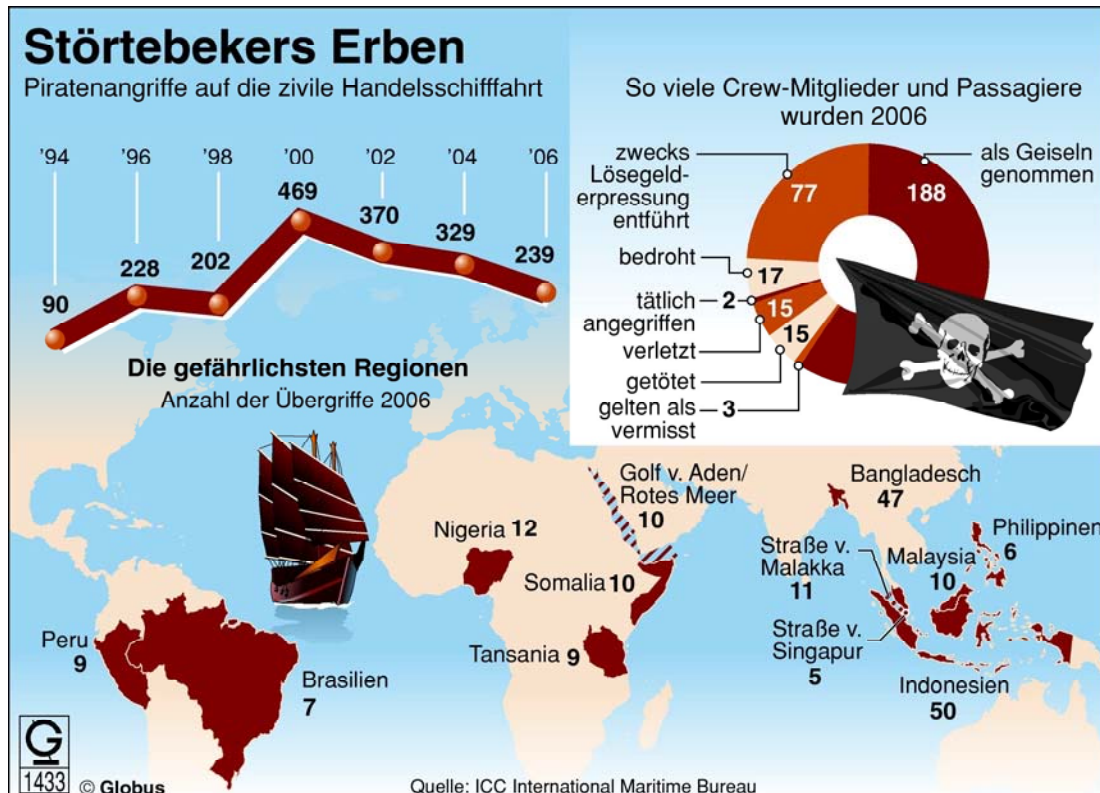
Wir kennen es alle, entweder ist der Pkw zu lang oder die Garage zu kurz und nicht jeder hat eine **Einparkhilfe** in seinen Pkw eingebaut. Hier soll die „Parknplace“-Installation aus den USA helfen. Dieser Ständer mit Reflektor und Stoppzeichen wird von Homebrite Corporation (<http://www.parknplace.com/>) vertrieben. Einen Preis konnten wir allerdings nicht ausmachen.

Sowohl für Privat- als auch für Geschäftsreisen lohnt sich durchaus neben der Kreditkarte die Bank-Kundenkarte (üblicherweise **EC-Karte** genannt), um in nahezu allen Ländern Bargeld abzuheben. Vergessen sollte man jedoch nicht, dass dieser Service außerhalb Europas ein bis vier Prozent kostet, was somit etwas höher liegt als bei der Nutzung der Kreditkarte. Wie wir selbst bei unseren Reisen erfuhren, gelingt es, auch kleinere Beträge in Landeswährung an den Bankautomaten ausländischer Flughäfen zu erhalten, um wenigstens etwas Bargeld für Taxi, Tipps et cetera zu haben. Über Gefahren bei der Nutzung von Kredit- oder Bank-Kundenkarten wurde oft berichtet. Vorsicht ist wie immer angebracht, aber das ist genauso beim Bargeldumtausch und beginnt schon beim Zeigen eines übermäßig gefüllten Portemonnaies. Im Übrigen, wer die Karte verloren hat, kann unter der Telefonnummer 0049 - 116 116 eine Sperre durchführen lassen oder erhält weitere Einzelheiten.

Sie haben es sicherlich alle in der Tagespresse gelesen. Offensichtlich ist es selbst bei Kaufleuten noch nicht durchgedrungen, dass jetzt auf der **südlichen Erdhalbkugel** Winter ist und in unseren Wintermonaten umgekehrt. Das sollte man bedenken, wenn man Reisen in diese Länder plant und wir denken hier speziell an Argentinien und Chile, wo kürzlich durch kräftigen Schneefall der Verkehr auf Straßen, Schienen und in der Luft völlig lahmgelegt wurde.

Das erinnert uns auch an ein Erlebnis in Johannesburg. Ende Juni werden dort Weihnachtsessen zelebriert, treu der Erfahrung, dass es zu Christmas viel zu heiß ist, um eine Gans oder einen Truthahn zu verspeisen. Die Erfinder des **Verkehrtherum-Weihnachten** sollen großen Erfolg haben und es macht den Südafrikanern einen Riesenspaß, einmal andersherum zu feiern. Im Übrigen, nicht nur in den USA, Kanada und in europäischen Metropolen gibt es X-Mas-Shops, die das ganze Jahr über weihnachtlich herausgeputzt sind und alle gängigen Artikel führen. Man sieht einmal wieder, dass durch entsprechendes Angebot der Bedarf geweckt wird.

Sie kennen es von Parkquittungen, den Kreditkartenbelegen, aber selbst bei Restaurantrechnungen: **Thermopapier** ist auf dem Vormarsch. Dieses Papier hat den großen Reiz, dass der Druck auf diesem Papier nach einem Jahr nicht mehr lesbar ist. Um den gesetzlichen Aufbewahrungsfristen – sprich: Lesbarkeitsfristen – von zehn Jahren zu entsprechen, muss man wohl dazu übergehen, die Belege zu fotokopieren, denn die Aussteller der Rechnungen zu zwingen, anderes Papier zu nutzen, gehört wohl der Theorie an. Oder gibt es innovative Unternehmen, die es schaffen, ein Papier zu entwickeln, das bessere Eigenschaften als das Thermopapier aufweist?



Auf der Kinoleinwand stehen Piraten meist gut da und werden nicht selten romantisch verklärt. Doch die Handelsschifffahrt dürfte das anders sehen. **Brutale Piratenangriffe mit modernster Technik** bedrohen das Leben der Crew und richten große Schäden an. Wenn ein Schiff samt Ladung gestohlen wird, kann die Schadenssumme im dreistelligen Millionenbereich liegen. Als akute Gefahrenzonen gelten zurzeit das Niger-Delta und die Küste vor Somalia. Auch vor Asiens Küsten treiben viele Piraten ihr Unwesen. Nur verstärkte Patrouillen und Kontrollen könnten hier Abhilfe schaffen. Doch haben die betroffenen Staaten oft kein großes Interesse daran.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre

NAVIS

Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft