

24. August 2009

Sehr geehrte Damen und Herren,

hoffnungsvoll stimmen uns die Meldungen aus China, wonach die Produktions- und Außenhandelsdaten wieder aufwärts gerichtet sind. Die chinesische Regierung pumpt gewaltige Summen in den Ausbau der Infrastruktur, aber auch bei der Eisenbahn und dem Straßenbau stehen ungewöhnlich hohe Investitionen auf der Tagesordnung. China ist inzwischen zum zweitgrößten Aktienmarkt der Welt aufgestiegen. Nun macht bekanntlich eine Schwalbe noch keinen Sommer und die tiefe Schlucht, die sich für die deutsche und europäische Wirtschaft auftut, ist wohl noch nicht aus der Rezession herausgekommen. Drücken wir alle die Daumen, dass sich die **Anzeichen für den Aufschwung** festigen und gerade die exportorientierte Industrie Positives vermelden kann.

Die Reeder, denen wir schon immer viel Kreativität in der Ratengestaltung nachsagten, haben den verstärkten Anstieg der Exporte besonders aus China genutzt. Die Kapazitäten wurden stark eingeschränkt – man hat eine Reihe von Schiffen aus dem Verkehr gezogen und so künstlich den Laderaum verknappt. Dazu gehört, wie bereits am 17. Juli angekündigt, die erneute Einführung des **Peak Season Zuschlags**, der zwischen 150,00 und 200,00 US-Dollar je TEU beträgt. Damit aber noch nicht genug: Es gibt jetzt eine Emergency Bunker Surcharge, wobei wir bisher immer dachten, dass mit dem Wort „Emergency“ wirklich nur der Notfall gemeint ist. Die Zuschläge sind recht beachtlich, sie betragen im einkommenden Verkehr bis zu 161,00 US-Dollar je TEU und erreichen im Export leicht 100,00 US-Dollar je TEU. Eine genaue Übersicht und Aktualisierung empfehlen wir bei den für Sie zuständigen Damen und Herren an den Seehäfen einzuholen. Wir rechnen im Übrigen mit einem weiteren Anstieg der Verlademengen besonders aus China. Laderaum ist wie gesagt verknappt und um Wartezeiten zu vermeiden, sollten Sie Ihre Buchungen sehr rechtzeitig aufgeben.

Es ist verwunderlich, dass die **Tomate** in Europa innerhalb eines einzigen Jahrhunderts von allen Verbrauchern besonders nachgefragt wird. Vorher galt sie als Zierpflanze und zurzeit werden in Italien sieben Millionen Tonnen, in den Niederlanden 0,6 Millionen Tonnen, aber dafür in China wohl zum Eigenverbrauch 31 Millionen Tonnen Tomaten angebaut. Große Mengen wandern nicht auf den häuslichen Tisch, sondern werden an erster Stelle zu Tomatenmark und Tomatenketchup verarbeitet.

Die Europäische Union hat einer Verlängerung der ursprünglichen Frist vom 31. August 2009 für die Verwendung von **Ursprungszeugnissen aus Ägypten** bis zum 31. Dezember 2009 zugestimmt. Dieses Ursprungszeugnis nach Formblatt A wird dann allerdings nicht mehr als Präferenznachweis akzeptiert.

Viele sprechen von der **Verschwendung von Steuergeldern** besonders aus dem EU-Subventionstopf. Das gilt speziell für sogenannte Exporte und hört selbst bei der Lufthansa nicht auf. Diese erhält nämlich Exportsubventionen für Zucker und Kaffeesahne, die Passagieren auf Flügen außerhalb der EU serviert werden.

Die **Schifffahrt in den Gewässern Großbritanniens** ist ernsthaft gefährdet. So liest sich eine Notiz, wonach die Lighthouse-Gebühren von 35 Pence auf 39 Pence per Nettoregistertonne erhöht werden sollen und eine zweite Erhöhung auf 43 Pence im April 2010 stattfindet. Diese Gebühren müssen alle Schiffe, die Großbritannien anlaufen oder passieren, für den Unterhalt der Leuchttürme und –feuer bezahlen. In diesem Zusammenhang gibt die zuständige Behörde sogar zu, dass durch die heutigen modernen Navigationshilfen wie unter anderem GPS die Leuchtfener überhaupt nicht mehr benötigt werden.

Über **Ladungssicherung im Container** haben wir oft berichtet. Abgesehen davon, dass jeder Container vor der Beladung auf ordnungsgemäßen Zustand überprüft werden muss, sollte man nicht dem Glauben verfallen, dass ein Container eine große Kiste ist. Das Stauen im Container und insbesondere die Ladungssicherung spielen eine bedeutende Rolle und sollten die volle Aufmerksamkeit der verladenden Industrie finden. Beim vielfachen Umsetzen des Containers und beim eigentlichen (See-) Transport treten gewaltige Beschleunigungskräfte, aber auch hohe Dauerbelastung, wie zum Beispiel durch Schlechtwetter, auf.

Wir wissen nicht, wie verlässlich eine Information ist, nach der ein russischer Kreuzfahrtunternehmer begüterte Passagiere zur **Jagd auf Piraten** vor Somalias Küste einlädt. Die Geschäftsidee erscheint einfach. Versuchen echte Piraten, ein scheinbar harmloses Schiff zu entern, erleben diese ihr blaues Wunder: Die Piraten stehen bis an die Zähne bewaffneten Touristen gegenüber. Und dass alles soll pro Tag für zum Beispiel ein gechartertes Kreuzfahrtschiff 5.790 Dollar kosten. Maschinenpistolen und Munition sowie Granatwerfer sollen sich angeblich an Bord befinden. Die Verfasser dieses Berichts meinen, dass es sich vielleicht um eine Satire handeln könnte, aber immerhin wollten wir Ihnen dies bekannt geben, man weiß ja nie, was man eines Tages im Fernsehen sieht.

Über die Bemühungen von Ryanair, für den Gebrauch der **Toiletten an Bord eine Benutzungsgebühr** zu nehmen, berichteten wir ja und erklärten gleichzeitig unsere Verwunderung. Dass hinter dieser Notiz jedoch das realistische Bemühen der Fluggesellschaft steht, die Nutzung der Toiletten zu vermeiden, wird auch durch die Tatsache verständlich, dass man bei der durchschnittlichen Flugdauer von einer Stunde durchaus vorher oder hinterher am Flughafen die dortigen Toiletten benutzen kann und – so der Originaltext von Ryanair – das verhindert an Bord lange Schlangen vor den WC-Türen und das ständige Aufstehen und Hinsetzen in der Kabine. Große Überraschung brachte auch die Notiz derselben Airline, dass sie zusammen mit dem Flugzeugbauer Boeing und den Sicherheitsbehörden prüfen lässt, ob ein Teil der Passagiere auf Kurzstreckenflügen zukünftig stehen dürfen. Angeblich soll eine Umfrage unter 120.000 Menschen, die allerdings bei uns

nicht eintraf, zu dem Ergebnis geführt haben, dass zwei Drittel der Fluggäste unter Umständen dazu bereit wären. Der Sprecher der Pilotenvereinigung Cockpit meint mit Recht, dass dies dummes Zeug sei und unwahrscheinlich ist. Man verweist auch darauf, dass dies unverantwortlich wäre und dass der Vorschlag von Ryanair sicherlich nicht mehr als Teil einer PR-Strategie ist.

Australien hat durch den staatlichen Australian Quarantine and Inspection Service (AQIS) ab dem 1. August 2009 verschärfte Instruktionen für die Benutzung von Verpackungsholz beschlossen. Danach sind gemäß ISPM 15 nicht nur Holz, sondern auch Sperrholz und weiterverarbeitetes recyceltes Holz ohne Behandlung von der Einfuhr ausgeschlossen. Eine Behandlungspflicht gilt weiterhin aber nicht für Spanplatten und INKA-Paletten. Ferner müssen ab dem 1. August 2009 neue Vorlagen für „Packing Declarations“ verwendet werden. Vorlagen für die neue „Packing Declaration“ können bei der australischen AQIS unter <http://www.daff.gov.au/aqis/import/general-info/co-reg/acceptable-docs> abgerufen werden. Außerdem stellen Ihnen das Formular auch Heino Beimgraben (Telefon: 040-789 48-280) und Ralf Schmeling (Telefon: 040-789 48-238) zur Verfügung.

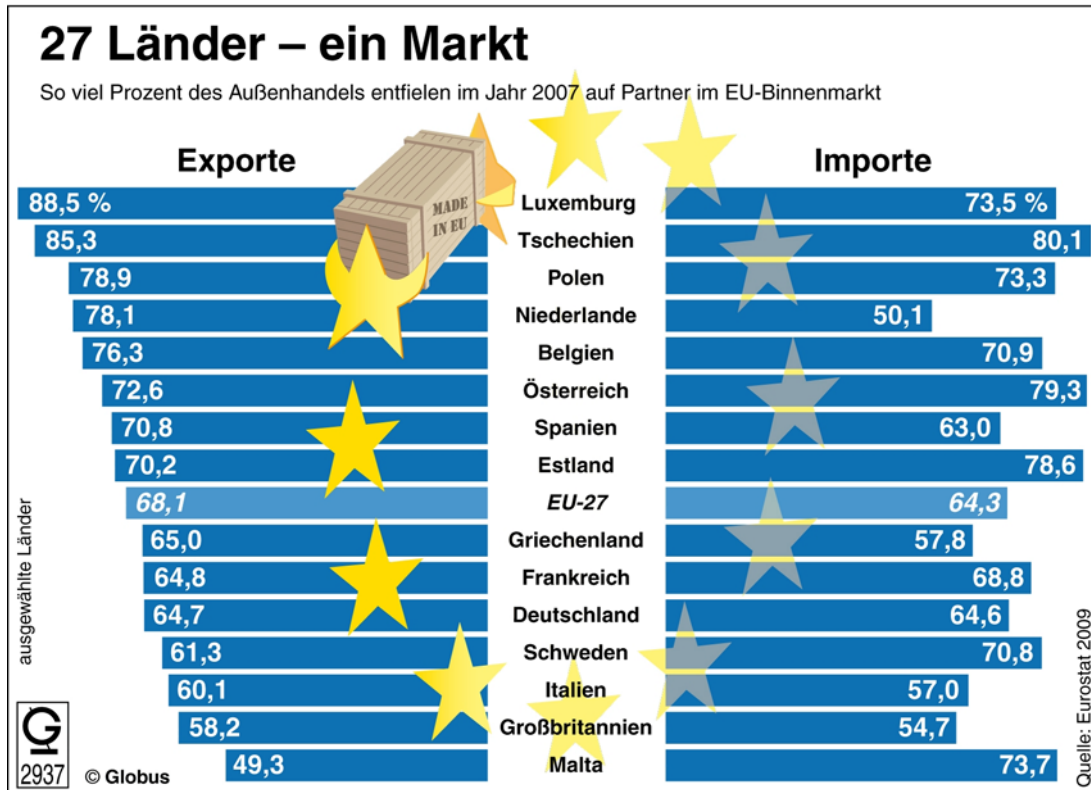
Forderungen mit **Algerien** sind ein Problem. Das „Journal officiel de la Republique algerienne“ hat im Artikel 69 LFC bekannt gegeben, dass die Zahlung der Importe ausschließlich über Akkreditiv zu erfolgen hat. Also keine Kasse-gegen-Dokumente-Geschäfte und damit verbunden ist auch, dass wir Sendungen auf Basis „collect“ oder „ab Werk“ nicht mehr akzeptieren können. Alle mit dem Transport verbundenen Frachtkosten müssen von den Lieferanten übernommen werden.

Die Langenscheidt-Redaktion hat eine interessante Broschüre **„Sprachpannen** aus aller Welt“ herausgebracht und so erscheinen Warnungen wie zum Beispiel auf Mallorca vor „Baden ohne Rettung Saufsicht“ und eine „Vermummung“ – gemeint ist ein Teigmantel - wird auch erwähnt. Also Vorsicht, wenn man Schilder „Man spricht deutsch“ vorfindet, und das besonders bei fremden Speisekarten.

Der neue Duden ist in der 25. Auflage erschienen und beinhaltet schon viele **Modewörter**: Bad Bank, Flatrateparty, No-go-Area. Aber auch Worte wie Abwrackprämie, Börsenzocker und Komasaufen sind erwähnt.

Und da wir gerade bei oft befremdlich wirkenden Wörtern sind, stellen wir Ihnen die Frage, ob Ihnen bekannt ist, was sich hinter der **amtlichen Abkürzung** BDGBIBBBMinBFAnO verbirgt? Das ist die „Anordnung zur Durchführung des Bundesdisziplinargesetzes bei dem bundesunmittelbaren Bundesinstitut für Berufsbildung im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Bildung und Forschung“.

Unsere **Landverkehre** werden trotz sich abschwächender Ladungsmengen planmäßig aufrecht erhalten. Das gilt für alle Dienste von und nach Westeuropa, aber auch zu den neuen EU-Mitgliedern. Fragen Sie gern Ihre Sachbearbeiter beziehungsweise Karl-Heinz Rumlich (Telefon: 040-789 48-256) und Andree Mercier (Telefon: 040-789 48-255).



Die Schaffung eines **Binnenmarktes innerhalb der Europäischen Union** hat für die beteiligten Länder erhebliche Wohlfahrtseffekte zur Folge. Die Abschaffung aller Zölle, Abgaben und nicht-tarifärer Handelshemmnisse, die Liberalisierung von netzgebundenen Industrien sowie die stufenweise EU-Erweiterung hat laut Berechnungen der EU-Kommission im Zeitraum 1992 bis 2006 zu positiven gesamtwirtschaftlichen Effekten in Höhe von 223 Milliarden Euro geführt. Dies entspricht für das Jahr 2006 einer um 2,2 Prozent höheren Wirtschaftsleistung in der damaligen EU-25. Damit einher ging ein Beschäftigungseffekt von zusätzlichen 2,75 Millionen Arbeitsplätzen. Im Durchschnitt der inzwischen 27 Mitgliedstaaten kommt der Binnenhandel innerhalb der EU bei den Exporten auf einen Anteil von 68 Prozent, bei den Importen sind es 64 Prozent. Allerdings zeigen sich zwischen den einzelnen EU-Mitgliedern erhebliche Unterschiede. Vor allem die kleineren Staaten setzen überdurchschnittlich viele Waren und Dienstleistungen im Binnenmarkt ab. Große Länder wie Deutschland, Frankreich, Italien und Großbritannien sind dagegen nur unterdurchschnittlich auf dem gemeinsamen Markt aktiv und unterhalten vergleichsweise intensivere Handelsbeziehungen zu Drittstaaten.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre

NAVIS
Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft