



6. Februar 2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

die früher allmächtigen **Schiffahrtskonferenzen** sind bekanntlich nach den EU-Wettbewerbsregeln seit Langem nicht mehr gestattet. Die weltweit tätigen Reeder versuchten, sich in Konsortien zu retten. Bedingung ist, dass alle Reeder unterschiedliche Raten anbieten. Die Kreativität der aktiven Reedereien in den verschiedenen Fahrtgebieten ist jedoch ungebrochen, was die Gestaltung der Raten anbelangt. Wir haben schon im Jahr 2008 vorausgesagt, dass der Trend der Reeder zu All-in-Raten geht. Wenn wir uns jetzt die Schiffahrtsszene ansehen, stellen wir fest, dass die Raten entweder in US-Dollar oder in Euro veröffentlicht werden. Manche Reeder haben den CAF und den Bunker Adjustment Fee (BAF) in ihre Box-Raten eingerechnet, während andere wiederum den BAF separat nennen. Nun sollte man meinen, dass bei den extrem gesunkenen Treibstoffpreisen dieser BAF angepasst wurde. Es gibt jedoch weiterhin diese Zuschläge, obgleich unserer Ansicht nach es zu negativem, mit anderen Worten für den Ablader günstigerem BAF kommen muss. Oder glauben die Reeder, dass es der Verladerschaft unbekannt ist, dass der Treibstoff ja ein Bestandteil der Seefrachtrate ist? Mehr denn je sorgen wir als Ihre Partner an den Seehäfen nicht nur für eine fachgerechte Abwicklung kleinerer und größerer Lieferungen, sondern stehen auch in Ihrem Interesse mit allen Reedern im engsten Kontakt, um die günstigsten Raten zu erhalten. Die meisten Reedereien argumentieren bei der Berechnung der BAF-Zuschläge mit dem inzwischen vorgeschriebenen Umweltschutz in Nord- und Ostsee sowie dem Ärmelkanal, der so genannten SECA-Zone. Danach ist eine Fahrt in diesem Gebiet mit Schweröl ausgeschlossen und wesentlich teurerer Brennstoff mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,1 Prozent muss obligatorisch zum Einsatz kommen. Sie sehen, die Weltschiffahrt ist dauernd im Umbruch und verlangt von allen Beteiligten eine große Aufmerksamkeit.

Wie üblich, versuchen die Reeder im Verkehr von Ostasien nach Europa die höhere Nachfrage nach Containerstellplätzen **vor dem chinesischen Neujahrsfest** (ab circa 19. Februar bis circa 25. Februar) auszunutzen. Langfristige Verträge ermöglichen es uns bisher, ohne den üblichen Peak-Season-Zuschlag von USD 300/TEU auch weiterhin die vereinbarten Raten anzuwenden. Zögern Sie nicht, uns schon vor Erhalt dieser NAVIS NEWS anzusprechen, damit wir alles versuchen können, diese Vorteile für die Verladung in den nächsten Februar-Wochen weiterhin für Sie zu sichern. In Hamburg können Sie sich an Frau Jennifer Hoops - Telefon: (040) 789 48 - 307 / E-Mail: JHS@navis-ag.com - oder an Herrn Björn Kay - Telefon: (040) 789 48 - 302 / E-Mail: BKA@navis-ag.com wenden.

Im Übrigen überbieten sich die Reedereien mit Meldungen, dass sie neben den schon platzierten Orders für 18.000-TEU-Schiffe noch größere Einheiten in Ostasien bestellen. So sind Evergreen und Mitsui OSK Lines dabei, **20.000-TEU-Schiffe** zu ordern.

Und da wir gerade über die Seeschiffahrt berichten, möchten wir auch erwähnen, dass nach der internationalen Statistik im letzten Jahr **weniger Totalverluste** bei schweren Schiffsunglücken zu



verzeichnen waren und das, obwohl die Anzahl der Schiffe auf den Weltmeeren steigt. Es handelte sich im vergangenen Jahr um 32 Schiffe, die von Totalverlust betroffen waren.

Die internationalen Versicherungskonzerne haben offensichtlich auch erkannt, dass das finanzielle Risiko durch die Kapazität der Containerschiffe wächst. Es ist nur theoretisch zu erfassen, wie sich die Werte der transportierten Ladungen durch den Einsatz der Riesenschiffe erhöhten. Fachleute gehen allerdings davon aus, dass die bisherigen großen Schiffe Werte von über 500 Millionen US-Dollar transportierten, zu denen dann auch noch der Wert des Schiffes mit Summen von 200 Millionen US-Dollar hinzu kommt. Im Übrigen lag die Anzahl der auf hoher See **verloren gegangenen Container** im letzten Jahr bei rund 1.650. Bei einem der spektakulärsten Schiffsunglücke sind davon jedoch allein rund 1.100 Boxen über Bord gegangen.

Sie kennen es: Es wird überall und nirgends mobil telefoniert. Junge Kreative in den USA, „The NoPhone Team“, finanzierten das **NoPhone** mit der einzigen guten Idee, dass man mit diesem Ding weder Fotos schießen kann, keine APPs hat und schon gar nicht telefonieren kann. Mit anderen Worten, es ist für Telefonsüchtige gedacht, die dann einfach so tun, telefonieren zu können, aber hiermit nur ein „Telefon“ ohne Funktionen haben. Dieses NoPhone ist für 12 US-Dollar unter <http://nophone.myshopify.com> zuzüglich Versandkosten zu bestellen. Der Kick dabei ist offensichtlich, dass man „die Beunruhigung der leeren Hand“ vermeiden will. Legen Sie noch einmal 6 US-Dollar drauf, dann erhalten Sie ein Selfie Upgrade, das allerdings nichts anderes als das Bild des Benutzers zeigt.



Die meisten von uns sind mit Smartphone oder Tablet ausgerüstet, aber trotzdem erleben wir es immer wieder auf Reisen, dass unser Gegenüber in den **Fahrplanbüchern der Deutschen Bahn** blättert. Die so genannten Städteverbindungen erschienen halbjährlich zum Fahrplanwechsel und wurden offensichtlich ohne Ankündigung ab Mitte Dezember 2014 eingestellt. Das hat viele auf den Plan gerufen, bei der Abteilung Kundendialog der DB in Bamberg zu protestieren. Wir liebten dieses Buch, in dem zum Beispiel von und nach Hamburg für 92 Orte Fahrpläne aufgeführt wurden und das auf nicht weniger als 616 Seiten. Die Bahn ist der Meinung, dass man das Buch nicht braucht und alles in den Rechnern aufzufinden ist. So schön, so gut, aber hier geht genau wie mit dem Einstellen der Flugpläne/Timetables der großen Fluggesellschaften wieder eine Tradition verloren.

Vor Jahren prägten Verlager und sicherlich auch Spediteure den Ausspruch: „Dem Speditör ist nichts zu schwör.“ Das, liebe Leserinnen und Leser, zeigt sich jeden Tag, wenn neue Vorschriften, Bedingungen und behördliche länderspezifische Anordnungen zu beachten sind. Unser EU-Partner **Ungarn** hat zum Beispiel ein elektronisches Kontrollsystem EKAER eingeführt, wonach alle Warentransporte mit Lkw über 3,5 t auf einer Online-Plattform registriert werden müssen. Dann erst erfolgt die Freischaltung, um den eigentlichen Transport durchführen zu können (<https://www.ekaer.nav.gov.hu> oder <http://www.ahkungarn.hu/marktinfos/ekaer-system>). Herr Ralf





Grünewald und seine Crew geben Ihnen, falls gewünscht, gern weitere Einzelheiten - Telefon: (040) 789 48 - 294 / E-Mail: RGR@navis-ag.com.

Während die nordeuropäischen Häfen in der Antwerp-Hamburg-Range erneut von Steigerungen auch im Container-Segment berichten, ist der **Jade-Weser-Port** in Wilhelmshaven noch immer nicht so richtig zum Laufen gekommen. Rund eine Milliarde Euro hat dieser Neubau verschlungen, wobei erwähnt werden sollte, dass Schiffe mit einem Tiefgang von 16,50 m unabhängig von Ebbe und Flut den Hafen anlaufen können. Im letzten Jahr wurden weniger als 100.000 TEU gelöscht und geladen. Zwei Reedereien sind bemüht, diesen Hafen enger in ihre Fahrpläne einzubeziehen, wobei nicht vergessen werden sollte, dass Sie als Verloader oder Empfänger den Hafen Ihrer Wahl vorschreiben. Die anderen nordeuropäischen Häfen bieten nämlich die besten Möglichkeiten für den Vor- und Nachlauf. Die geografische Lage Wilhelmshavens ermöglicht es nicht wie in anderen Häfen, genügend Fahrzeuge für den Abtransport zur Verfügung zu stellen, abgesehen von erhöhten Inlandskosten.

Schon öfter berichteten wir, dass nach dem Eurostart vor 13 Jahren noch große Mengen von alten **DM-Geldscheinen und -Münzen** nicht in Euro umgetauscht wurden. Die Deutsche Bundesbank wechselt bekanntlich in ihren eigenen Häusern spesenfrei Münzen und Scheine um. Dass jedoch 12,9 Milliarden DM noch nicht umgetauscht sind, verwundert uns, selbst wenn wir berücksichtigen, dass sich überall noch alte Münzen befinden oder in Sammlungen verschwanden. Eine Wertanlage ist dies mit Sicherheit nicht.

Für Kinder, und das waren wir ja alle einmal, wird das Sparen zu einer echten Enttäuschung. Wurden wir doch alle durch unsere Familien angeregt, zu sparen und einen gesunden Umgang mit dem Geld zu erlernen. Das erfolgte fast immer zu Hause mit einem **Sparschwein**. Nun sind viele Banken und Sparkassen dazu übergegangen, diesen Münzen den Kampf anzusagen, ein Einrollen zu verlangen und im Übrigen nicht gleich an der Kasse den exakten Wert in Scheine umzutauschen, sondern den Wert auf dem Girokonto gutzuschreiben. Wird die Sparmotivation der Kinder nicht nachhaltig geschädigt und der vernünftige Umgang mit dem Geld nicht mehr erlernt? Rechnen wir also damit, dass die von den Banken vorzunehmende Münzenprüfung zu Mehrkosten führt. Allerdings erklärt die Bundesbank, dass sie auch weiterhin die Münzen kostenfrei umtauscht.

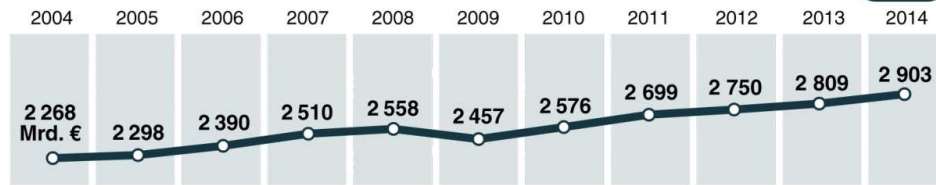
Erfreulich ist, dass Sie bei einem Umzug in ein anderes Bundesland Ihr altes **Autokennzeichen** mitnehmen können. Mit anderen Worten, bei einem Wohnungswechsel akzeptiert die Behörde am neuen Wohnort das alte Kennzeichen. Ziehen Sie zum Beispiel mit Ihrem alten Göttinger Autokennzeichen nach München um, können Sie es behalten.

Wir hatten bereits in den letzten NAVIS NEWS einige **Bandwurmtitle** deutscher Gesetze genannt. Jetzt lesen wir Einzelheiten über ein Gesetzesvorschlagsabbauprogramm, wonach 80 von insgesamt 450 Entwürfen einer Überprüfung unterliegen.

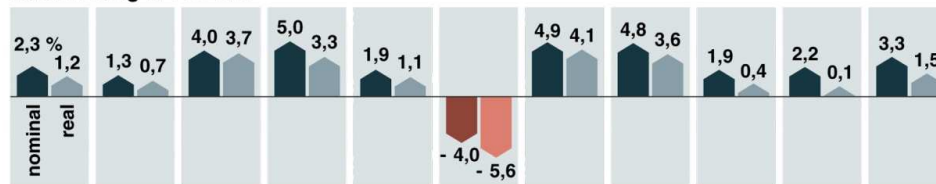
Die Leistung unserer Wirtschaft



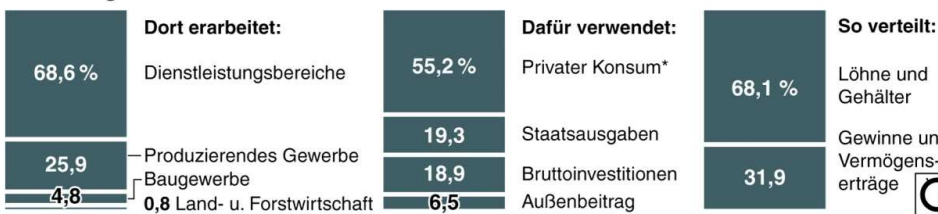
Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Milliarden Euro (nominal)



Veränderung in Prozent



Aufteilung 2014 in Prozent



*einschließlich priv. Organisationen rundungsbed. Differenzen Stand Jan. 2015 Quelle: Stat. Bundesamt © Globus 10046

Die deutsche Wirtschaftsleistung ist im Jahr 2014 deutlich stärker als in den beiden vorangegangenen Jahren gewachsen. Ohne Berücksichtigung des Preisanstiegs lag die gesamtwirtschaftliche Leistung um 3,3 Prozent über dem Ergebnis des Vorjahres; preisbereinigt (real) - und das ist die entscheidende Größe - übertraf sie den Vorjahreswert um 1,5 Prozent, wie das Statistische Bundesamt berechnet hat. Im Jahr 2012 hatte das Bruttoinlandsprodukt (BIP) real um 0,4 Prozent zulegen können, 2013 sogar nur um 0,1 Prozent. Die deutsche Wirtschaft profitierte vor allem von der Nachfrage der Konsumenten, die dank Lohnerhöhungen und sinkender Öl- und Spritpreise über eine höhere Kaufkraft verfügten. - Im BIP spiegelt sich die gesamtwirtschaftliche Leistung Deutschlands wider. In ihm wird der Wert aller innerhalb eines Kalenderjahres produzierten Güter und geleisteten Dienste zusammengefasst. Die Arbeiten des kleinen Handwerksbetriebs sind im BIP ebenso enthalten wie die Produktion des Industriekonzerns; die Leistungen des Transportgewerbes, des Dienstleistungssektors, des Handels, der Banken und Versicherungen sowie der Landwirtschaft ebenso wie die des Staates, der Kirchen, der Gewerkschaften und anderer Organisationen. Ins BIP fließen auch Schätzungen über die Schwarzarbeit, Prostitution, Drogenhandel und Tabaksmuggel ein.

Mit herzlichen Grüßen aus Hamburg

Ihre

NAVIS
Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft



www.navis-ag.com