

17. Juni 2015

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Welthafenkonferenz, die in Hamburg mit über 900 Teilnehmern zu Ende ging, zeigte einmal wieder die großen Schwierigkeiten, die Anforderungen der **Mega-Containerschiffe** mit den Einrichtungen der Häfen in Einklang zu bringen. Der Trend der Neubauten geht eindeutig zu den 20.000-TEU-Schiffen und erfordert bekanntlich erhebliche Anstrengungen nicht nur in der technischen Ausstattung der Terminals, sondern auch für die Zwischenlagerung und den anschließenden Abtransport. Der Sprecher der OECD vertrat sogar die Meinung, dass „die wirtschaftlichen Vorteile der Großcontainerschiffe geringer als angenommen sind und weiter abnehmen.“ Wir verfolgen die Entwicklung mit großem Interesse, wobei wir alle wissen, dass die Megaschiffe gewaltige Investitionen auf der Landseite bedeuten.

Der Export Chinas fiel wertmäßig im März um 22,9 Prozent und war auch im April mit minus 6,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Das bedeutet in der Tonnage geringere Mengen, was wiederum manche Schifffahrtssdienste veranlasste, einige Schiffe aus dem Verkehr zu nehmen. Mit anderen Worten, man reduziert aufgrund geringerer TEU-Mengen die Abfahrten. Das kann dazu führen, dass die aktuellen **Seefrachtraten** einer Erhöhung unterliegen. Zwar glauben wir nicht daran, dass die angekündigten gewaltigen Ratenerhöhungen von USD 800/TEU beziehungsweise USD 950 sich in der Praxis realisieren lassen. Einige Reeder drohen sogar mit einer Erhöhung von USD 1.000/20' und USD 2.000/40'. Die Marktberreinigung im Schifffahrtsgeschäft ist weiterhin im vollen Gange - viele Großbanken suchen Abnehmer für ältere Tonnage, da die Reeder die ursprünglich kalkulierten Raten am Markt nicht durchsetzen können. Hierbei handelt es sich um so genannte Charterreeder, die ihre Schiffe nicht im eigenen Liniendienst einsetzen, sondern diese an die Marktführer verchartern. Die Entwicklung insgesamt verfolgen wir natürlich mit großem Interesse und empfehlen Ihnen, bei Ihren eigenen Kalkulationen Sicherheitsfaktoren einzubauen.

Ob wir als Firmen nun von der seit Jahren bestehenden **ermäßigten Mehrwertsteuer** auf die Übernachtungspreise profitieren, ist wohl mehr oder weniger Theorie, zumal wir nicht feststellen konnten, dass die Hotels die Steuerermäßigung an die Kunden weitergaben. Aber abgesehen von dieser nicht immer nachvollziehbaren Entscheidung gilt es für uns mehr als merkwürdig, von Ausnahmeregelungen in der Mehrwertsteuer zu lesen. Adventskränze unterliegen dem siebenprozentigen Mehrwertsteuersatz, wenn sie aus frischem Grün bestehen. Handelt es sich jedoch um „Trockenadventskränze“, gilt der volle Mehrwertsteuersatz. Wir könnten diese Beispiele endlos weiter zitieren, wissen jedoch, dass die komplizierte Unterteilung unserem Staat jedes Jahr erhebliche

Mindereinnahmen beschert. So hat das Bundesfinanzministerium auf Anfrage ausgerechnet, dass man auf circa 30 Milliarden Euro Steuergelder „verzichtet“, da viele Produkte und Dienstleistungen dem ermäßigten Mehrwertsteuersatz von sieben Prozent unterliegen. Insgesamt wird dafür plädiert, das aktuelle System einer Revision zu unterziehen, zum Beispiel nur den reduzierten Steuersatz auf Lebensmittel, Kultur und Personennahverkehr anzuwenden. Ob damit dieser Differenzbetrag viel geringer wird, bezweifeln wir, denn im Allgemeinen ist ja dem Fiskus daran gelegen, so viel wie möglich vom Steuerzahler zu kassieren.

Frankreich unterliegt bei dem Steuereinzug erheblichen Veränderungen, so ist jedenfalls der Wunsch der Regierung. Die Zahlung der Einkommensteuer wird in Frankreich bisher mit bis zu einem Jahr Verspätung in die öffentlichen Kassen eingespeist, da sie nicht wie bei uns vom Arbeitgeber einbehalten und sofort abgeführt wird. Bisher wird die Einkommensteuer erst bei Abgabe der persönlichen Steuererklärung fällig. Nur die Sozialabgaben, darunter auch die CSG, werden direkt vom Arbeitgeber an den Staat gezahlt. Eingedenk der Tatsache, dass solche Beschlüsse in Frankreich selten die Zustimmung der Bürger erfahren, ist die Reform noch nicht beschlossen, aber mindestens in der Pipeline.

Auch die Tageszeitungen waren in den letzten Wochen voll mit Berichten über die Reduzierung von Bargeld. Nun wissen wir von unseren Reisen nach Dänemark, dass es dort außer in Supermärkten und kleinen Geschäften schwierig ist, überhaupt **mit Bargeld zu zahlen**, da man immer wieder auf Bank- oder Kreditkarten verwiesen wird. Erfreulicherweise stemmt sich die Deutsche Bundesbank gegen die Idee, Bargeld abzuschaffen. Man meint, dass Bargeld ein Stück geprägte Freiheit sei und will der Tendenz, die auch die Schweden als Vorreiter hat, nicht folgen.

Die Hauptreisesaison steht vor der Tür und viele von uns werden für ihre Urlaubsreise auch einen **Mietwagen** wünschen. Fachleute sind der Überzeugung, dass man grundsätzlich zu Hause buchen sollte, was Klarheit über den Preis und die Versicherungsbedingungen bringt. Schon früher haben wir darauf aufmerksam gemacht, dass wir dringend empfehlen, eine so genannte **Mallorca-Police** bei Ihrer Kfz-Versicherung einzudecken. Die oft karg bemessene Haftpflichtversicherung wird mit dieser Police auf zehn Millionen Euro aufgestockt. Lassen Sie sich von dem Namen Mallorca-Deckung nicht irritieren, es ist nur die übliche Benennung, wobei diese für viele andere Länder gilt. Mehr als 20 Euro sollte Ihre Versicherung hierfür nicht fordern.

Im Übrigen hat der ADAC eine Aufstellung über die **Verkehrssünden im Ausland publiziert**. Da kann man sich bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, Überhol- und Parkverstößen, Handy am Steuer und nicht zu vergessen über Alkohol am Steuer nur wundern. Malta hält den Rekord mit einer Strafe ab 1.200 Euro bei einem Alkoholmissbrauch (0,8 Promille).

Eine gute Vorbereitung von privaten und beruflichen Auslandsreisen war schon immer wichtig. Belächelt wird man zum Beispiel in der **Türkei**, wenn man vom Service „getrennte Rechnungen“ verlangt. Der Ausruf „Alman hesabi“ (die deutsche Rechnung) ist hier gang und gäbe und auch in Griechenland sollte man vorher seine Wünsche zur Rechnungslegung vortragen oder besser die

gesamte Summe übernehmen und sie dann gegebenenfalls aufteilen. Das haben wir auch bei unserer letzten Reise zu unseren Partnern in Istanbul gemerkt. Die Türkei gehört ja zu unserer Angebotspalette sowohl einkommend als auch ausgehend. Fragen Sie Herrn Frank Krause, Telefon: (040) 789 48 - 229/E-Mail: FK@navis-ag.com.

In den letzten Wochen standen auch Reisen nach **Finnland** und nach **Polen** auf dem Programm. In Polen arbeiten wir sehr erfolgreich mit der Firma Erontrans zusammen und waren Gast anlässlich des 25-jährigen Jubiläums. Anlässlich der Festivitäten wurden zwei Partner mit der Auszeichnung "Great Partner" geehrt, die finnischen Freunde und die NAVIS AG als deutscher Partner. Darüber sind wir sehr stolz. Fragen Sie wegen weiterer Einzelheiten gern Herrn Ralf Grünewald, Telefon: (040) 789 48 - 294/E-Mail: RGR@navis-ag.com.

Wir mussten schon über grundlegende neue Gesetze und Verordnungen berichten, so auch über die **obligatorische Gewichtsverifizierung von Export-Containern**. Diese tritt zwar erst am 1. Juli 2016 in Kraft, beinhaltet jedoch gewaltige Veränderungen. Dem Auftraggeber/Verlader obliegt nämlich unter anderem die „Nachweispflicht“ für die eigene Ladung. Es nützt nichts, theoretische Ladungsgewichte anzuführen - hierüber muss der Verlader Nachweise bringen und diese in das Beförderungspapier beziehungsweise in eine eigenständige Dokumentation, die nur von autorisierten Personen unterschrieben werden darf, aufnehmen. Glauben Sie bitte nicht an eine Fristverlängerung. Ohne das verifizierte Bruttogewicht darf dann kein beladener Export-Container an Bord eines Seeschiffes verladen werden. Weitere Einzelheiten gibt Ihnen gern Herr Heino Beimgraben, Telefon: (040) 789 48 - 280/E-Mail: HB@navis-ag.com.

Und da wir gerade bei hoheitlichen Vorschriften sind, müssen wir auch nochmals darauf hinweisen, dass die **US-Behörden das Importer Security Filing (ISF10 + 2)** ohne Einschränkungen umsetzen. Danach ist es unter anderem notwendig, in einem speziellen Formular nicht nur Absender und Empfänger sondern den HS-Code etc. aufzuführen. Auch hier ist eine Verladung ohne diese Dokumentation nicht möglich. Fragen Sie bitte Herrn Peter Behrens, Telefon: (040) 789 48 - 202/E-Mail: PB@navis-ag.com.

Auch die Ivory Coast, vulgo die **Elfenbeinküste**, hat auch für die Buchung von Schiffsraum spezielle Vorschriften erlassen. Fragen Sie hierzu gern Herrn Sascha Kaminski, Telefon: (040) 789 48 - 288/E-Mail: SKA@navis-ag.com.

Offen gesagt, wir wussten nicht, dass es **rund 6.000 Sprachen auf der Welt** gibt, und noch weniger wussten wir, dass auf Papua-Neuguinea hiervon 1.100 Sprachen gesprochen werden.

Über alles kann man in Hamburg mit Geschäfts- und Verkehrsfachleuten sprechen, nur nicht über den **Transrapid**. Der stand für Hamburg, nachdem ein Versuchszug schon 1979 auf der internationalen Verkehrsausstellung hervorragend präsentiert wurde, in der Liste der Hamburger ganz obenauf. Und als 1984 die erste Transrapid-Versuchsanlage im Emsland gebaut wurde, meinte man wohl, den Durchbruch zu schaffen, diese Magnetschwebetechnik für einen Verkehr zwischen Hamburg und Berlin in die Tat umzusetzen. Durch den folgenschweren Unfall am 22. September 2006 auf der

Versuchsanlage wurde offensichtlich ein endgültiges Aus verkündet. Berlin und Hamburg hätten von dem Transrapid in jeder Weise profitiert. Umso mehr verwundert es jetzt, aus Japan teilweise sehr detaillierte Berichte zu lesen. Die dortige Magnetschwebbahn hat mit 603 km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord aufgestellt und soll tatsächlich gebaut werden. Der Zug sieht futuristisch aus. Allein die 15 Meter lange flache Schnauze soll eine kompromisslose optimale Höchstgeschwindigkeit bieten.


Die Vereinten Nationen

Hauptorgane

Generalversammlung	Sicherheitsrat	Wirtschafts- und Sozialrat	Sekretariat	Internationaler Gerichtshof	Treuhandrat
<i>Sitz in New York</i>	<i>New York</i>	<i>New York</i>	<i>Hauptsitz New York</i>	<i>Den Haag</i>	<i>New York</i>
193 Mitgliedstaaten	15 Mitglieder	54 Mitglieder	mit Generalsekretär	15 Richter/innen	5 Mitglieder

Ausgewählte Fachorganisationen und Nebenorgane

Sonderorganisationen*		Spezialorgane		Verwandte Organisationen	
<i>Auswahl</i>	<i>Sitz in</i>	<i>Auswahl</i>		<i>Auswahl</i>	
UNESCO Bildung, Kultur	<i>Paris</i>	UNCTAD Handel		WTO Welthandel	<i>Genf</i>
ILO Arbeitsorganisation	<i>Genf</i>	UNHCR Flüchtlingshilfe	<i>Genf</i>	IAEA Atomenergie	<i>Wien</i>
WHO Weltgesundheitsorganisation	<i>Genf</i>	WFP Welternährungsprog.	<i>Rom</i>	OPCW Verbot chemischer Waffen	<i>Den Haag</i>
FAO Ernährungsorganisation	<i>Rom</i>	UNICEF Kinderhilfswerk	<i>New York</i>		
IWF Internat. Währungsfonds	<i>Washington</i>	UNDP Entwicklung	<i>New York</i>		
Weltbankgruppe	<i>Washington</i>	UNFPA Bevölkerungsfonds	<i>New York</i>		
		UNEP Umwelt	<i>Nairobi</i>		
		HABITAT Wohnungsprog.	<i>Nairobi</i>		
		UNU UN-Universität	<i>Tokio</i>		

Quelle: Vereinte Nationen, Stand Frühjahr 2014 *rechtlich und finanziell selbstständig © Globus  6433

Die Vereinten Nationen (engl.: United Nations - UN) sind ein Zusammenschluss von mittlerweile fast 200 Staaten. Die internationale Organisation wurde 1945 gegründet und hat ihren Sitz in New York. Generalsekretär ist seit 2007 der Südkoreaner Ban Ki Moon. Zu den wichtigsten Aufgaben der Vereinten Nationen gehören die Sicherung des Weltfriedens, die Einhaltung des Völkerrechts, der Schutz der Menschenrechte und die Förderung der internationalen Zusammenarbeit. Die Generalversammlung kann für die Mitgliedstaaten völkerrechtlich nicht bindende Empfehlungen abgeben und Vorlagen an den Sicherheitsrat richten. Neben den Hauptorganen gibt es zahlreiche Sonderorganisationen, Spezialorgane und verwandte Organisationen, die sich mit bestimmten Themengebieten befassen

Mit herzlichen Grüßen aus Hamburg

Ihre

NAVIS

Schiffahrts- und Speditions-Aktiengesellschaft



www.navis-ag.com