



GESCHÄFTSBERICHT

FÜR DAS JAHR 2022

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort	1
Vorstand und Verwaltungsrat	2
Mitgliederentwicklung	4
Verbandsaktivitäten	5
Ausbildung der Schifffahrtskaufleute	8
FONASBA – ECASBA	9
Kontaktinformation	10

*Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,*

als wäre COVID nicht eine ausreichend große Herausforderung gewesen, mussten wir durch den Krieg in der Ukraine und durch die daraus resultierenden Sanktionen und Energiekrise erleben, wie rasch sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen verändern können. Traditionelle Märkte waren plötzlich unerreichbar und langjährige Geschäftsbeziehungen fanden ein jähes Ende. Zeitgleich müssen für viele Handelsgüter und Energieträger alternative Bezugsquellen gefunden werden, was von allen Beteiligten ein hohes Maß an Flexibilität erfordert.



Es hat sich aber gezeigt, dass die maritime Branche allen Schwierigkeiten zum Trotz leistungsfähig blieb und bleibt. An diesem Erfolg haben auch die vielen Schiffsmakler und Schiffsagenten in den deutschen Häfen mitgewirkt. Plötzlich bekam auch die breite Öffentlichkeit einen Eindruck davon, was die Beschäftigten in den Häfen rund um die Schiffe jeden Tag und jede Nacht - 24/7 - leisten, damit lebenswichtige Rohstoffe, wie z.B. Öl, Kohle und Getreide ins Land kommen. Diese Leistungen und Erfolge sind keinesfalls selbstverständlich. Sie werden aber vielfach als selbstverständlich vorausgesetzt, da der schiffsbasierte Welthandel dank optimierter Abläufe in den Häfen und gut ausgebildeter Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen lange Jahre nahezu unbeschwert funktionierte. Umso schmerzlicher war für manche die Erkenntnis, welche geringen Einflussfaktoren ausreichen, um diese Abläufe nachhaltig zu stören.

Und es zeigte sich in diesen angespannten Zeiten, wie sehr man von leistungsfähigen Wasserstraßen abhängig ist. Daher wog es auch besonders schwer, festzustellen, wie groß die Einschränkungen für die Schifffahrt mittlerweile doch sind. Wir erleben es jeden Tag auf der Elbe, auf dem Rhein, auf dem Nord-Ostsee-Kanal oder auch an anderer Stelle: Die Wasserstraßen in Deutschland und auch die dazu gehörende Verwaltung sind nur eingeschränkt leistungsfähig in Zeiten, in denen die Infrastruktur dringender denn je benötigt wird. Es ist daher auch nicht nachvollziehbar, warum der Bund in einer Zeit, in der es mehr als sonst auf leistungsfähige Wasserstraßen ankommt, die Mittel dafür im Investitionshaushalt drastisch reduziert hat.

Wenn man eine funktionierende Volkswirtschaft möchte, muss sich dies ändern. Wir brauchen nicht nur finanzielle Mittel, wir brauchen auch Personal in Planungsstellen und auf den Baustellen. Hier muss sich rasch etwas ändern. Ohne ein zügiges Gegensteuern gegen die Fehlentwicklung wird es nicht gelingen, die Leistungsfähigkeit der maritimen Infrastruktur wiederherzustellen.

VORWORT

Daher wird der Zentralverband der Forderung nach leistungsfähigen Wasserstraßen und einer effizienten Wasserstraßenverwaltung im Berichtszeitraum eine stärkere Bedeutung für die Verbandsarbeit einräumen als bisher.

Ob im Beirat für die nationale Hafenstrategie oder in den vielen bilateralen Gesprächen mit Politik und Verwaltung, der schlechte Zustand der Wasserstraße und die eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Wasserstraßenverwaltung zum Erhalt und Ausbau waren und sind wiederholte Gesprächsthemen. Wir dürfen zu Recht mehr erwarten, zumal der Slogan „From Road To Sea“ in den letzten 15 Jahren fester Bestandteil des politischen Bekenntniskanons war. Bedauerlicherweise müssen wir heute feststellen, dass es bisher keine nachhaltige Entwicklung bei der Güterverlagerung gab. Dies gilt es endlich zu ändern.

Aber nicht nur der schlechte Zustand der Wasserstraßen sorgt für eine Belastung des Transportsystems Schiff. Mit den neuen Vorgaben der IMO, namentlich dem Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) und dem Carbon Intensity Indicator (CII), sowie der Einbeziehung der Schifffahrt unter das Emission-Trading System der EU steht die maritime Wirtschaft vor einem der größten Umbrüche in der Schifffahrt seit Einführung der Dampfmaschine. Auch wenn noch viele Einzelheiten, z.B. die konkrete Ausgestaltung des von der EU geplanten Emission Trade System (ETS) und seine Wechselwirkung mit den neuen IMO-Regeln noch nicht in Detail bekannt sind, so dürften die Beschränkung der Maschinenleistungen, die Festsetzung von Höchstemissionsmengen sowie die Bepreisung von CO₂ zu einer weiteren Kostensteigerung vor allem für die Verladerschaft führen. So werden die zusätzlichen Kosten, die allein das Emission-Trading System nach sich zieht, auf sieben bis elf Milliarden in der Spitze geschätzt. Hierauf wird sich die Wirtschaft in Europa einzustellen haben.

Das zurückliegende Jahr war, wie schon das Jahr zuvor, äußerst fordernd und intensiv. Und es zeichnet sich ab, dass uns auch 2023 vor große Herausforderungen stellen wird. Dennoch sind wir zuversichtlich, dass wir bald nicht nur die COVID-Pandemie überwunden haben, sondern auch die durch den Krieg unmittelbar hervorgerufenen Belastungen meistern werden.

*Jens Knudsen
Vorsitzender
im März 2023*

VORSTAND UND VERWALTUNGSRAT

Der Vorstand des ZVDS besteht aus den nachstehenden Personen:

Volkert Knudsen	Ehrenvorsitzender	
Jens Broder Knudsen	Vorsitzender	Schiffsmakler-Vereinigung Kiel/Flensburg e.V.
Christian Koopmann	Stellv. Vorsitzender	Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.
Herbert Bibow	Schatzmeister	Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.
Torsten Meinke	Beisitzer	Schiffsmakler-Verband „EMS“ e.V., Emden
Jan Wollschläger	Beisitzer	Vereinigung Wilhelmshavener Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.

Dem Verwaltungsrat gehören neben dem Vorstand noch folgende Personen an:

Thorsten Fischer	Schiffsmakler Vereinigung für Küsten und Seeschiffsbefrachter e.V., Bremen
Philipp Geißler	Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.
Wolfgang Nowak	Seeschiffsmaklerverband Rhein-Ruhr e.V. Duisburg
Michael Ott	Schiffsmaklerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V., Rostock

Die Gremienarbeit fand im Berichtsjahr im Wesentlichen nur im Rahmen digitaler Formate statt. Auf persönliche Treffen wurde aufgrund der weiterhin hohen Infektionszahlen verzichtet. Im Berichtszeitraum gab es keine Veränderungen im Vorstand. Die nächsten turnusgemäßen Vorstandswahlen fanden im Rahmen der nächsten Mitgliederversammlung im Mai 2022 statt.

Die Rechnungs- und Buchprüfung, die am 19. April 2022 stattfand, ergab keine Beanstandungen durch die gewählten Rechnungsprüfer Torsten Toedter und Günther Kordts.

Für das Geschäftsjahr 2022 wurden keine Beitragserhöhung beschlossen. Die Mitgliedsbeiträge waren daher wie im Vorjahr:

für jedes Seeschiffsmaklermitglied € 215,-- pro Jahr

für jedes Küstenschiffsmaklermitglied € 200,-- pro Jahr

Bezüglich der Einzelheiten des Vereinsvermögens sowie der Rechnungslegung wird auf die Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung sowie auf das Protokoll der Mitgliederversammlung verwiesen. Diese Unterlagen sind den Mitgliedern zugegangen und können nachträglich bei der Geschäftsstelle angefordert werden. Auch im Jahr 2022 konnte ein kleiner Überschuss erwirtschaftet werden. In der Folge stieg das Vereinsvermögen weiter an.

VORSTAND UND VERWALTUNGSRAT

Einnahmen / Ausgaben für das Geschäftsjahr 2022 (Angaben in €):

EINNAHMEN

Mitgliedschaften	47.095,00
GESAMT EINNAHMEN	47.095,00

AUSGABEN

Andere Mitgliedschaften	10.805,34
Bewirtung	855,00
Kontoführung	442,14
Mitgliederversammlung	2.600,00
Personal	27.222,29
Reisekosten	3.714,37
Repräsentation	107,10
Sonstiges	258,54
GESAMT AUSGABEN	46.004,78

GESAMT EINNAHMEN/AUSGABEN	1.090,22
----------------------------------	-----------------

MITGLIEDERENTWICKLUNG

Die Stimmenzahl für die Mitgliedervereinigungen richtet sich nach der Anzahl der ihnen angeschlossenen Einzelmitglieder. Vereinigungen mit 20 oder weniger Einzelmitgliedern haben so viele Stimmen, wie sie Mitglieder aufweisen.

Vereinigungen mit mehr als 20 Mitgliedern erhalten für die 20 übersteigende Mitgliederanzahl bis zu der Mitgliederanzahl 60 eine weitere Stimme für je 2 Mitglieder und für die 60 Mitglieder übersteigende Mitgliederzahl eine weitere Stimme für je 6 Mitglieder. Nach den Beitragsabstimmungen ergaben sich für den Mitgliederbestand und die Stimmenzahl lt. Satzung für das Geschäftsjahr 2022 folgende Zahlen:

	Mitgl. insges.	Stimmen insges.
Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.	136	52
Schiffsmakler Vereinigung für Küsten- und Seeschiffsbefrachter e.V., Bremen	17	17
Schiffsmakler-Verband "EMS" e.V., Emden	13	13
Vereinigung Wilhelmshavener Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.	5	5
Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.	19	19
Schiffsmakler-Vereinigung Kiel/Flensburg e.V.	8	8
Schiffsmaklerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V., Rostock	16	16
Seeschiffsmaklerverband Rhein-Ruhr e.V., Duisburg	7	7
	221	137

(5 weniger Mitglieder als 2021)

Der Mitgliederrückgang ist auch eine Folge der anhaltenden Konsolidierung in der Branche sowie des sich im Zuge der Digitalisierung wandelnden Berufsbildes.

Mitgliederversammlung

Die letzte Mitgliederversammlung fand nach mehreren COVID-bedingten Verschiebungen endlich wieder am 9. Mai 2022 in Präsenz statt. Themen waren erneut die allgemeine Verbandsentwicklung sowie die Ausbildungssituation. Zudem gab es einen lebhaften Austausch zu den lokalen Initiativen zum Impfen von Seeleuten in den deutschen Häfen und mehr für die Ausbildung in der Branche zu werben. Für die weiteren Einzelheiten wird auf das Sitzungsprotokoll verwiesen.

Bericht zur Verbandsarbeit

Wie das Vorjahr war die Verbandarbeit durch die Auswirkungen der **COVID-Pandemie** eingeschränkt. Persönliche Treffen mit Mitgliedern oder mit Vertretern von Verwaltung und Politik war nicht immer möglich. Viele Gesprächsformate fanden nur digital statt oder fielen aus, wobei die Zahl der persönlichen Treffen mit den allgemeinen Lockerungen in der zweiten Jahreshälfte wieder zunahm. Besonders erfreulich war, dass die Agenten vielerorts in die lokalen Impfkampagnen für Seeleute in Kooperation vor allem mit den Seemannsmissionen und den anderen Organisationen eingebunden waren.

Leider wurden die Impfungen ausländischer Seeleute nicht gesondert erfasst, aber nach gemeinsamen Schätzungen mit der Seemannsmission wurden bis zum Ende des Berichtsjahres wohl mehr als 30.000 ausländische Seeleute in den deutschen Häfen geimpft. Dieses Zeichen der Solidarität wurden an Bord der Schiffe deutlich wahrgenommen, zumal nicht in allen anderen europäischen Häfen eine Impfung möglich war.



Erfreulich war auch, dass die COVID-bedingten Beschränkungen bei den **Besatzungswechseln** in deutschen Häfen sowie bei der **Unterbringung von An- und Abmusterern** in lokalen Hotels im Berichtszeitraum weitestgehend aufgelöst wurden. Damit bestehen derzeit keine Reisebeschränkungen mehr für Seeleute aufgrund der Pandemie. Da der Informationsaustausch über die Herkunft der Besatzungsmitglieder zu Beginn der Pandemie nicht gleichermaßen bei allen beteiligten Behörden vorhanden war, sollte eine Überprüfung der Datenverteilung über das National Single Window erfolgen.

Damit aber nicht genug. Aufgrund der rigiden COVID-Politik in China, die zu Produktionsausfällen und Hafenschließungen führte, und auch aufgrund der hohen Konsumnachfrage vor allem in den USA kam es immer wieder zu Störungen in der Lieferkette. Sinnbild dafür war auch die Deutsche Bucht, wo in Spitzenzeiten bis zu 30 Schiffe (Container, RoRo oder auch Bulker) lagen und auf einen Liegeplatz warteten (bis zu 40 Tage).

Diese angespannte Situation erlebte durch den Streik der Hafentarbeiter im Sommer 2022 eine weitere Zuspitzung. Erst mit dem Abflauen der hohen Ausgaben für Konsumgüter in den USA sowie der Lockerungen der COVID-Restriktionen in China lösten sich diese Spannungen in den Lieferketten aber ab dem Spätsommer wieder. Transferzeiten und auch die Frachtraten normalisierten sich zum Ende des Berichtszeitraumes wieder.

Die COVID-Pandemie hat nochmals deutlich die bestehenden Engpässe an vielen Hafenstandorten in Deutschland zu Tage gefördert. So fehlt es nach wie vor an einer echten 24/7-Nutzung der vorhandenen Infrastruktur in der gesamten Lieferkette. Es verwundert daher nicht, dass die deutschen Häfen, vor allem im Containerumschlag, im Gegensatz zu den Häfen in China und in den USA nicht gewachsen sind. Denn die US-Häfen und ihr Hinterland haben dieses Konzept während der Pandemie konsequent angewendet, um den Herausforderungen zu begegnen und um weitere Engpässe zu vermeiden. Aufgrund der erkennbaren Produktivitätsvorteile werden die US-Häfen das Konzept, im Gegensatz zu den deutschen Häfen, auch fortsetzen. Und die deutschen Häfen wären gut beraten, dieses Konzept nicht nur selbst anzuwenden, sondern auch im Hinterland dafür zu werben. Der 24/7-Ansatz wird aber nicht erfolgreich sein, wenn Teilbereiche, z.B. Binnenterminals, aufgrund von Emissionsauflagen zeitweise gar nicht und nur eingeschränkt arbeiten können. Deshalb müssen ggf. Vorgaben, die sich aus dem Immissionsschutz ergeben, angepasst werden. Zudem muss bei den Ladungsempfängern im Hinterland für ein 24/7-Betrieb geworben werden, damit die Infrastruktur und die Kapazitäten angemessen genutzt werden können.

Der Beginn des russischen Angriffskriegs auf die Ukraine im Februar stellte die Schifffahrt vor weitere Herausforderungen. Häfen wurden gesperrt, Schiffe festgehalten, Besatzungen mussten ausgetauscht werden und für Russland bestimmte Ladung blieb stehen. Leider sorgten unterschiedliche Auslegungen der europäischen Zollvorgaben für unterschiedliche Ergebnisse in den Häfen. Zumindest für die deutschen Häfen konnte der Zentralverband in gesonderten Arbeitsgruppen mit den Zollbehörden und den betroffenen Unternehmen ein einheitliches Verständnis für das anzuwendende Zollrecht erzielen. Es ist aber immer wieder erstaunlich, wie unterschiedlich dieselbe Vorschrift gerade im Zollrecht ausgelegt wird. Von einem einheitlichen Verständnis ist man sowohl national auch vor allem auf europäischer Ebene noch weit entfernt.

Im weiteren Jahresverlauf sorgten die Sanktionen der EU für weitere Zahlungsausfälle, Ladungsverchiebungen und für eine Neuordnung der Handelsströme, vor allem in den Bereichen Öl, Kohle und Getreide. In vielen Fällen waren die Agenten an der Etablierung neuer Handelsströme beteiligt. In einigen Feldern, z.B. dem Import von LNG, ergaben sich für die Hafenagenten gänzlich neue Betätigungsfelder. Der Zentralverband bildete dabei auch eine Schnittstelle zwischen den verschiedenen Task Force und der im ZVDS organisierten Wirtschaftsunternehmen. In diesem Zusammenhang stellte der Verband der Politik und Verwaltung Informationen über die Situation auf den Schiffen und in den Häfen zur Verfügung. Zudem informierte der Verband seine Mitglieder regelmäßig über die Sanktionsmaßnahmen der EU und deren Auslegung.

Im Zuge der Suche nach alternativen Häfen für das Laden/Löschen von Öl, Kohle, Gas und Getreide fiel leider wiederholt der schlechte Zustand auf, in dem sich die Infrastruktur in Deutschland befindet. Zwar bestand Einigkeit dahingehend, dass die deutschen See- und Binnenhäfen starke Partner bei der Gewährleistung der Versorgungssicherheit in der maritimen Logistikkette sind.

Es wurde aber auch deutlich, dass dies eine leistungsfähige Infrastruktur voraussetzt. Gerade das letzte Jahr offenbarte, dass die (Binnen/See) - Wasserstraßen nur eingeschränkt leistungsfähig sind, und die für den Transport von Öl, Getreide und Kohlen per Schiffe gedachten Lieferketten nicht etabliert werden konnten. Daher ist die Entscheidung der Bundesregierung, die Investitionsmittel für die Wasserstraße, um die Hälfte zu kürzen, nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für die pauschale Personalstreichung bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Ein Blick auf die Wasserstraßen sowie dem Nord-Ost-Kanal zeigt deutlich, wie sehr die Leistungsfähigkeit der maritimen Infrastruktur eingeschränkt ist. Aufgrund der zu geringen Mittel und Personalzuweisungen in den letzten Jahren ist die Verwaltung nicht in der Lage, Erhalt, Ersatz und Ausbau der Verkehrs- und Hafeninfrastruktur zu gewährleisten.

Es gilt aber auch festzuhalten, dass die Forderungen nach mehr Geld und nach mehr Personal nicht wirklich neu sind und regelmäßig wiederholt wurden. Zudem sind sie auch nicht die alleinige Lösung für die benannten Probleme. Daher müssen die Ergebnisse der letzten Reform kritisch hinterfragt werden, denn diese scheint nicht die gewünschten Ergebnisse gebracht zu haben. Anstatt mehr Subsidiarität zu erreichen und die Ämter vor Ort zu stärken, besteht der Eindruck, dass die derzeitige Struktur nicht zur Eigeninitiative und zur Übernahme von Verantwortung motiviert.

Die jüngsten Schwierigkeiten auf den Bundeswasserstraßen haben aber gezeigt, dass es zukünftig schnellerer Entscheidung vor Ort, auch unter Nutzung bestehender Ermessensspielräume, benötigt, um angemessen reagieren zu können. Das Beibehalten einer streng hierarchischen Entscheidungsstruktur wird zu Ineffizienzen und Zeitverlusten etwa bei Stellenbesetzungsverfahren oder Nachträgen zu Bauvorhaben führen. Aus unserer Sicht benötigt die Verwaltung eine klare und möglichst dezentrale Struktur für schnelle Entscheidungen vor Ort, um angemessen auf Herausforderungen reagieren zu können. Es müssen dringend spürbare Schritte unternommen werden, um das Vertrauen in die **Zuverlässigkeit der Wasserstraßen** zu stärken und verlorenes Vertrauen zurückzugewinnen. Dazu gehört neben der Kompetenz vor Ort, eigenständig Entscheidungen treffen zu können, auch die Bereitschaft der Verwaltungsführung - politisch wie verwaltungsimern - klar und transparent zu kommunizieren. Dies zu schaffen, wird eine Herausforderung sein, die es im Zuge der Nationalen Hafenstrategie zu lösen gilt.

Gemeinsam mit den Kollegen vom Hafenverband und dem Reederverband hat sich der *Zentralverband Deutscher Schiffsmakler* auch im Jahr 2022 in der Verhandlung der Lotstarife eingebracht. Die Ergebnisse sind aus Sicht der Schifffahrt enttäuschend zu bezeichnen. Denn aufgrund der ausgebliebenen Verkehre stiegen die Tarife für das Lotsgeld weiter an, wobei dieses Jahr auch erstmals ein Inflationszuschlag gewährt wurde. Damit bleiben die **Lotskosten** ein wesentlicher Kostenbestandteil für das Anlaufen deutscher Häfen. Um eine strukturelle Entlastung zu erreichen, setzt sich der ZVDS auch weiterhin für die Befreiung der Versetzung der Lotsen durch den Lotsbetriebsverein von der Mehrwertsteuer ein. Das wäre eine jährliche Entlastung von ca. 10 Millionen EUR bei der Lotsabgabe. Auch mit Blick auf die Schwierigkeiten der Lotsen, Nachwuchs zu gewinnen, sollte über die Ausdehnung der Tatbestände zur **Lotsbefreiung** nachgedacht werden. Diese könnten sich dann auf die Schiffe konzentrieren, von denen eine größere Gefahr für die Leichtigkeit und Sicherheit des Seeverkehrs auf den Revieren ausgeht.

Zudem sollten die Voraussetzungen zur Lotsbefreiung für Offshore-Versorgungsschiffe angepasst werden, um dieselben Wettbewerbsbedingungen mit Häfen, z.B. Eemshaven, zu schaffen.

Damit die deutschen Häfen und die in ihnen organisierten Dienstleister von dem erwarteten Offshore-Boom profitieren können, müssen aber auch andere Rahmenbedingungen wettbewerbsfähig gestaltet werden. Anders als in anderen Ländern fallen in Deutschland sog. Errichterschiffe und andere Schiffe, die zum Auf- und Ausbau von **Offshore-Windparks** benötigt werden, nicht unter den Anwendungsbereich der Tonnagesteuer. Auch der Einsatz von anderen Einheiten, sog. *crew or service support vessels* (C/SOVs) aus deutschen Häfen heraus ist steuerlich nachteilig, da die Fahrt aus einem deutschen Hafen in die deutsche AWZ nicht als Reise im Sinne der deutschen Tonnagesteuer gilt. Dies ist in anderen Ländern anders. Schon jetzt profitieren Nachbarhäfen, wie Eemshaven oder Esbjerg, stärker von den Offshore-Aktivitäten in der Nordsee. Daher sollten die deutschen Vorgaben entsprechend modifiziert werden.

Ein Erfolg konnte bei der Neugestaltung der **Besonderen Gebührenordnung** des Bundes erreicht werden. Sah der ursprüngliche Entwurf eine spürbare Erhöhung der Anlaufkosten vor, so konnte im Berichtszeitraum ein tragfähiger Kompromiss dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr erzielt werden, der erhöhte Kosten beim Anlauf von kleineren Häfen und damit eine erneute Benachteiligung der ShortSea-Verkehre vermeidet.

Wie auch die anderen maritimen Verbände ist der Zentralverband Mitglied im Deutschen Maritimen Zentrum (DMZ). Im Berichtszeitraum beteiligten sich ZVDS-Mitglieder in Beiräten an der Fertigstellung von mehreren Studien. Einen besonderen Raum nahm das digitale Serviceformat „*Input Social Media Maritim*“ des DMZ in Anspruch. Dabei ging es vorrangig um die Unterstützung der Mitgliedsunternehmen bei der Erstellung ihrer Präsenz in den *Social Media* um eine zielgruppengerechte Ansprache zu ermöglichen und sie bei der Suche nach Fachkräften zu unterstützen. Gemeinsam mit dem DMZ sollen die Maßnahmen und Initiativen zur Nachwuchsgewinnung intensiviert werden.

AUSBILDUNG DER SCHIFFFAHRTSKAUFLEUTE

Erstmals seit zwei Jahren ist die Zahl der Auszubildenden bei den Schifffahrtskaufleuten wieder angestiegen.

Insgesamt haben im Jahr 2022 an den vier verbliebenden Berufsschulstandorten 192 jungen Menschen eine Ausbildung angefangen. Leider ist der Anteil der Frauen auf gut ein Drittel geschrumpft (56). Damit verfestigte sich die recht hohe Männerquote. Eine Ausnahme bildet Bremen, wo letztes Jahr mehr Damen als Herren angefangen haben. Für den Schwerpunkt LINIE haben sich im Jahr 2022 98 Azubis entschieden, den Bereich TRAMP wählten 94 Personen. Leider konnten auch im Berichtsjahr nicht alle Ausbildungsplätze besetzt werden, da nicht genügend geeignete Kandidaten gefunden werden konnten.

Ausbildung von Schifffahrtskaufleuten – Anzahl der abgeschlossenen Ausbildungsverträge

Jahr	Hamburg	Bremen	Kiel	Leer	Duisburg/Cuxhaven	Total
2000	137	54	28	12	-	231
2001	185	59	25	21	-	290
2006	197	53	33	31	10	324
2007	249	74	32	37	8	400
2008	273	78	36	40	11	438
2009	218	63	34	29	6	350
2010	186	59	37	38	4	324
2011	219	69	40	33	5	366
2017	151	56	40	25	3	275
2018	149	50	44	19	-	262
2019	153	28	42	19	7	249
2020	117	25	28	14	-	191
2021	113	21	27	17	-	178
2022	113	29	27	23	-	192

Quelle: gemeinsame Umfrage des ZVDS / VDR

Der *Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents* (FONASBA) nahm insbesondere in Form ihres Brüsseler Büros eine zentrale Stelle in der Verbandsarbeit ein. Von dort aus beteiligte sich der Verband an den Arbeiten zu Schaffung eines einheitlichen „EU Customs Import Control System“ sowie eines „Entry/Exit-System“ und brachte dort die Sichtweise der Schiffsagenten ein.

Zudem sammelte die Geschäftsstelle in London Informationen zu den COVID-Restriktionen (Anlaufbedingungen, Quarantänenvorgaben oder den Bedingungen zum Besatzungswechsel) in den Mitgliedsländern ein und verteilte diese an die Mitglieder.

Nach Jahren mit fruchtlosen Diskussionen um eine Geschäftsstelle der ECASBA in Brüssel gab es in Sommer 2021 eine Entscheidung. Nunmehr wurde ein Mitarbeiter gefunden, der stundeweise die Vertretung in Brüssel übernimmt, auch um in Sitzungen mit Berührungspunkten zu unserer Industrie teilzunehmen. Die Kosten hierzu werden aus den laufenden Budgets gedeckt.

Das Jahrestreffen der FONASBA/ECASBA fand im Mai 2022 in Antwerpen statt. Zudem gab es noch ein gesondertes Arbeitstreffen zu den Zollformalitäten in Piraeus im Oktober.



Sylvia Scheper

Sekretariat, Assistenz der Geschäftsleitung, DIHLA, B/L-Abrechnungen, HAX, Buchhaltung, Eisbeinesen

scheper@schiffsmakler.de



Sheila Hillemann

Frachten-Ausschuss, New ConTex, Zentralverband und sonstige Veranstaltungen

hillemann@schiffsmakler.de



Dr. Alexander Geisler

Geschäftsführer
Rechtliche und politische Fragestellungen

geisler@schiffsmakler.de

Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.
Schopenstehl 15, 20095 Hamburg
Tel.: +49 (40) 32 60 82
E-Mail: info@schiffsmakler.de
www.zvds.de

