



# GESCHÄFTSBERICHT

FÜR DAS JAHR 2023

**NO SHIPPING, NO SHOPPING**

**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

# VORWORT

*Sehr geehrte Mitglieder,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,*

*das von Kriegen und Krisen geprägte Jahr 2023 endete mit einem Paukenschlag. Sah es lange so aus, als würden sich die Schiffahrtsmärkte wieder normalisieren, war zur allgemeinen Überraschung zum Jahresende eine erneute Eskalation zu beobachten. Die Angriffe der Huthi-Rebellen auf Schiffe im Roten Meer zogen schnell spürbare Folgen nach sich. Je mehr Reedereien sich dazu entschlossen, ihre Schiffe um das Kap der Guten Hoffnung zu schicken, desto stärker wurden die Lieferketten belastet. Die Transitzeiten wurden wieder länger und ließen die Kosten steigen, was sich auch in steigenden Frachten und Charraten widerspiegelte. Zusätzlich ist anzumerken, dass die Route um Afrika auch einen höheren Bunkerverbrauch und damit höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen bedeutet, was den Ankauf von Zertifikaten erforderlich macht, um diese Emissionen in Einklang mit geltendem EU-Recht auszugleichen. Dies verteuert den Seetransport zusätzlich und wird das allgemeine Preisniveau spürbar für die Verbraucherinnen und Verbraucher steigen lassen. Es wäre daher wünschenswert gewesen, nicht nur Marineschiffe zur Sicherung der Handelsrouten zu schicken, sondern diese ungeplanten Mehrkosten bei der anstehenden Implementierung des Emission-Trading-System, für das es immer noch kein Gesetz zur nationalen Umsetzung gibt (sic!), zu berücksichtigen, um die Kostensteigerungen für die europäische Verladerschaft zu begrenzen. Leider blieb dieser Vorschlag bislang ungehört und die Transportkosten steigen weiter.*



*Auch die angespannte Haushaltslage auf Bundesebene wird mit großer Sorge beobachtet. Denn wir erleben es jeden Tag auf der Elbe, 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. Wenn jetzt auch noch weiter an dieser für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft wichtigen Infrastruktur gespart werden sollte, dann wird die ohnehin bereits eingeschränkte Leistungsfähigkeit unserer Häfen und der Wasserstraßen noch stärker leiden. Lange schon geht es nicht mehr darum, die Produktivität von Wasserstraßen oder von Schleusen zu verbessern, sondern die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des Seeverkehrs in den deutschen Revieren zu erhalten. Heute ist es nicht mehr möglich, den 24/7-Betrieb verlässlich aufrechtzuerhalten. Allzu oft kommt es aufgrund eines allgemeinen Mangels an Personal und auch aufgrund von technischen Schwierigkeiten zu Wartezeiten bei Schleusen und anderer Dienstleistungen, z.B. der Versetzung von Lotsen - erstaunlicherweise sehr häufig an den Wochenenden oder an Feiertagen. Anspruchsvolle globale Lieferketten funktionieren aber nur dann effizient, wenn sie im 24/7-Betrieb laufen, zumindest wenn man in einer wettbewerbsfähigen Volkswirtschaft leben und arbeiten möchte. Daher bleibt zu hoffen, dass die Wasserstraßen von den weiteren Sparmaßnahmen ausgenommen werden, damit Investitionen in ihren Erhalt und Ausbau möglich bleiben und sie effizient von einer effektiven Verwaltung betrieben werden können.*

# VORWORT

*Die Nationale Hafenstrategie hat diese Punkte bereits aufgegriffen. Nun gilt es diese Themen auch in konkrete Handlungen der Bundesregierung und der Bundesverwaltung umzusetzen.*

*Leider gibt es aber immer wieder Irritationen, da wiederholt Gesetzesvorhaben des Bundes vorgelegt wurden, die den verabredeten Zielen der Hafenstrategie widersprechen. Dies gilt es aber zu vermeiden. Wenn es eine Strategie gibt, gilt es diese umzusetzen. Wenn bei jedem folgenden Gesetzesvorhaben an bestehende Verabredungen erinnert werden muss, bindet dies Kapazitäten, die an anderer Stelle besser genutzt werden könnten.*

*In Sinne wünsche ich uns allen viel Erfolg bei der Umsetzung der nötigen und zum Teil verabredeten Maßnahmen, denn es gilt auch weiterhin: **#NoShipping, NoShopping**<sup>1</sup>.*

*Jens Knudsen  
Vorsitzender  
im Juni 2024*

---

<sup>1</sup> Die folgenden Aussagen gelten vorbehaltlich der finalen Zustimmung durch die Mitgliederversammlung, die in der zweiten Jahreshälfte tagen wird. Änderungen sind noch möglich.

# 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
Michael Schäfer	Vereinigung Lübecker Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.
Wolfgang Nowak	Seeschiffsmaklerverband Rhein-Ruhr e.V. Duisburg
Michael Ott	Schiffsmaklerverband Mecklenburg-Vorpommern e.V., Rostock

Im Berichtszeitraum gab es keine Veränderungen im Vorstand.

Die Rechnungs- und Buchprüfung, die am 7. Februar 2023 stattfand, ergab keine Beanstandungen durch die gewählten Rechnungsprüfer. Für das Geschäftsjahr 2023 wurden eine kleinere Beitragserhöhung beschlossen. Die einheitlichen Mitgliedsbeiträge betragen nunmehr 250 EUR pro Jahre und Unternehmen. Die Unterscheid nach Seeschiffsmaklern und Küstenschiffmakler wurden aufgegeben. Leider haben die erhöhten Einnahmen nicht ausgereicht, um sämtliche Ausgaben im Berichtszeitraum zu decken. Vor allem aufgrund gestiegener Reise- und Repräsentationskosten gab es erstmals seit Jahren einen kleineren Verlust, von etwas mehr als 6.400 EUR. In der Folge sank das Vereinsvermögen. Trotz dieses kleinen Verlustes können die Vereinsfinanzen als gesund betrachtet werden

## **Gewinn- und Verlustrechnung 01.01.23 - 31.12.23 (in EURO)**

<b>GESAMT EINNAHMEN aus Mitgliedschaften</b>	<b>52.500,00</b>
<b>AUSGABEN</b>	
Andere Mitgliedschaften	11.637,89
Personal, Reisekosten, etc.	47.252,52
<b>GESAMT AUSGABEN</b>	<b>58.890,41</b>
<b>GESAMT ERGEBNIS</b>	<b>-6.390,41</b>

# 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 laut Satzung für das Geschäftsjahr 2023 folgende Zahlen:

	Mitgl. insges.	Stimmen insges.
Verband Hamburger und Bremer Schiffsmakler e.V.	139	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
	<b>224</b>	<b>137</b>

*(3 Mitglieder mehr als 2022)*

Damit hat sich die Mitgliederzahl nunmehr konsolidiert und erstmals seit Jahren ist wieder ein Zuwachs zu beobachten. Die ist auch der Tatsache geschuldete, dass sich vermehrt Youngster mit eigenen Unternehmen und neuen Geschäftsmodellen versuchen.

## VERBANDSAKTIVITÄTEN

Anders als in den Vorjahren war die Verbandsarbeit im Berichtszeitraum nicht durch die Auswirkungen der COVID-Pandemie eingeschränkt. Erfreulicherweise ist vor allem der Wechsel von Schiffsbesatzungen wieder uneingeschränkt möglich. Die Pandemie hat aber auch gezeigt, wo überall Engpässe in den Häfen bestehen, aber auch, wo unterschiedliche Zuständigkeiten von Behörden sich widersprechen. Es wäre daher wünschenswert gewesen, dass man die vielfältigen Erfahrungen einmal sammelt und aufarbeitet, um ggf. auf ähnliche Engpasssituationen besser vorbereitet zu sein.



Die COVID-Pandemie, aber auch die Verzögerungen in den Lieferketten aufgrund des Krieges in der Ukraine oder aufgrund der Angriffe im Roten Meer, haben die bestehenden Engpässe an vielen Hafenstandorten in Deutschland deutlich sichtbar gemacht. Nach wie vor fehlt es an einer echten 24/7-Nutzung der vorhandenen Infrastruktur in der gesamten Lieferkette. Es verwundert daher nicht, dass die deutschen Häfen im Gegensatz zu den Häfen in China und in den USA vor allem im Containerumschlag nicht gewachsen sind. Denn die US-Häfen und ihr Hinterland haben das 24/7 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 auch fortsetzen und die Biden-Administration Milliarden-schwere Investition auf den Weg gebracht, um die Häfen und die Lieferketten belastbarer und effizient zu gestalten. Der ZVDS hat im Rahmen der Erstellung der Nationalen Hafenstrategie wiederholt auf die Notwendigkeit eines echten 24/7-Ansatz hingewiesen. Diesem wurde aber nun teilweise gefolgt. Zwar hat man gern seine Online-Bestellung am nächsten Tag geliefert, das Lager nebenan soll aber Freitagnachmittag geschlossen haben. So wird der Ausbau einer wettbewerbsfähigen Logistik nicht funktionieren.

Das es auch anders geht, zeigt der jüngste Fünf-Jahresplan für die Logistik, den Chinas Zentralregierung zum Jahreswechsel 2022/2023 veröffentlichte. Ausgehend von der Feststellung, dass aus China noch kein Logistikunternehmen kommt, dass auf globaler Ebene zu den TOP-Logistikanbietern gehört, beinhaltet der Plan einen ganzheitlichen Ansatz, um die logistischen Ströme von den einheimischen Quell- und ausländischen Zielmärkte besser zu organisieren. Dies schließt den Ausbau von Wasserstraßen und Schienenverbindungen ein, wie auch den Aufbau einer leistungsfähigen digitalen Vertriebs- und Zollstrukturen. Hier wird sehr klar offengelegt, wie China seinen Einfluss im Bereich der Logistik steigern möchte. Der ZVDS hat insbesondere bei der Vorbereitung der Nationalen Maritimen Konferenz und bei der Erstellung der Nationalen Hafenstrategie auf diese Entwicklung hingewiesen und eine Auswertung angeregt. Bedauerlicherweise ist dies bislang unterblieben und scheinbar liegt bis heute keine offizielle Übersetzung des genannten Fünf-Jahresplans vor, der gemeinsam von Politik, Verwaltung und Wirtschaft diskutiert werden könnte.

Russland imperialistischen Angriff auf die Ukraine hat wieder einmal gezeigt, wie störungsanfällig auch maritime Lieferketten sein können. Erfreulicherweise konnten auch nach den Sanktionen gegen Russland alternative Quellen für Rohstoffe, wie z.B. für Öl, Kohle, Gas und Getreide, gefunden werden. Dort wo der schlechte Zustand der Infrastruktur den Anlauf von Terminals bzw. Häfen behinderten, konnten dank des unermüdlichen Einsatzes der beteiligten Personen in den Unternehmen und auch in der Verwaltung vor Ort pragmatische Lösungen gefunden werden. Es wäre wünschenswert, wenn dieser pragmatische Geist Eingang in die laufende Debatte zur Entbürokratisierung der mit dem Gütertransport verbundenen Bürokratie finden würde und z.B. die in der Schifffahrt verwendete englische Sprache mehr durch die deutsche Verwaltung genutzt werden würde, um die Kommunikation mit dem Schiff zu beschleunigen. Gerade hier bedarf es noch eines größeren Umdenkens.

Mit Blick auf den bestehenden Personalmangels in vielen Bereichen der Wirtschaft muss auch hier ggf. umgedacht werden. Wenn immer weniger Fachpersonal zu rekrutieren ist, sollte einmal kritisch hinterfragt werden, ob dieses wirklich benötigt wird oder ob es einfach immer nur so war. So wäre mit Blick auf die Schwierigkeiten der Lotsen, Nachwuchs zu gewinnen, über die Ausdehnung der Tatbestände zur Lotsbefreiung nachzudenken. Die vorhandenen Kräfte 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. Zusätzlich könnte eine Automatisierung von Schleusen dabei helfen, die Infrastruktur 24/7 zu betreiben,

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.



# AUSBILDUNG DER SCHIFFFAHRTSKAUFLEUTE

Die Zahl der Auszubildenden bei den Schifffahrtskaufleuten ist weiter angestiegen. So gab es im Berichtszeitraum an den vier verbliebenden Berufsschulstandorten 214 Neuanmeldungen: 89 Damen und 134 Herren. 114 Personen haben den Schwerpunkt TRAMP gewählt, 100 den Schwerpunkt LINIE. Erfreulich ist an dieser Entwicklung vor allem, dass der Frauenanteil wieder gestiegen ist. Dies ist auch den zahlreichen Maßnahmen der Unternehmen zu verdanken, die Ausbildung sowie den Beruf gerade unter Frauen bekannter zu machen. Das gelingt auch dank der Kooperation mit dem Deutschen Maritimen Zentrum und anderen Multiplikatoren immer besser. Leider konnten auch im Berichtsjahr nicht alle Ausbildungsplätze besetzt werden, da nicht genügend geeignete Kandidaten gefunden werden konnten und immer noch ein Studium einer dualen Ausbildung vorgezogen wird.

## **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
2023	137	23	31	23	-	214

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 beteiligte sich die ECASBA an der Gremienarbeit in Brüssel zur Schaffung des ETS. Leider konnte sich der Verband nicht mit dem Vorschlag, eine globale Lösung auf Ebene der IMO anstatt regionaler Ebene finden. Scheinbar herrscht nach wie die Meinung vor, dass die EU einseitig legislative Fakten schaffen müsse, um andere Länder und Regionen zum Handeln zu bewegen. Dieser Ansatz birgt aber die Gefahren von Doppelbelastungen in sich, da nach der Schaffung des europäischen Regionalrechts eine erneute Anpassung an die späteren internationalen Regelungswerken zu erfolgen hat. Schifffahrt ist aber ein internationales Geschäft und Schiffe werden im Laufe ihres Lebens in verschiedenen Fahrtgebieten eingesetzt. Um sie global einsetzen zu können und um Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der EU-Häfen zu vermeiden, sollen primär effektive Regeln auf der IMO-Ebene angestrebt werden, die auch für eine globale Umsetzung der Klimaziele mehr Sinn machen.

Das Jahrestreffen der FONASBA/ECASBA fand im Oktober 2023 in Amman, Jordanien statt. Mit Blick auf den Angriff der Hamas auf Israel und die späteren Kämpfe diskutierte die Versammlung unter anderem die Auswirkungen dieser Krise auf die Schifffahrt. Daneben wurde der Einfluss von KI auf das Berufsbild sowie die internationale Umsetzung von Vorgaben zum Klima- und Umweltschutz des Jahrestreffens in Amman erörtert.



**Sylvia Scheper**

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

[scheper@schiffsmakler.de](mailto:scheper@schiffsmakler.de)



**Sheila Hillemann**

Frachten-Ausschuss, New ConTex, Zentralverband und sonstige Veranstaltungen

[hillemann@schiffsmakler.de](mailto:hillemann@schiffsmakler.de)



**Dr. Alexander Geisler**

Geschäftsführer  
Rechtliche und politische Fragestellungen

[geisler@schiffsmakler.de](mailto:geisler@schiffsmakler.de)

**Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V.**  
Schopensteht 15, 20095 Hamburg  
Tel.: +49 (40) 32 60 82  
E-Mail: [info@schiffsmakler.de](mailto:info@schiffsmakler.de)  
[www.zvds.de](http://www.zvds.de)

