



STIFTUNG
SCHIFFFAHRTSSTANDORT
DEUTSCHLAND



JAHRESBERICHT 2017

Wir sichern Schifffahrts-Know-how
in Deutschland



INHALTSVERZEICHNIS

GRUSSWORT

Seite 3

DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND IM ÜBERBLICK

Seite 4

JUNGEN MENSCHEN EINE CHANCE GEBEN! – INTERVIEW

Seite 8

DIE STIFTUNG UNTERSTÜTZT DIE BERUFLICHE KARRIERE AN BORD

Seite 16

STIFTUNGSBERICHT

Seite 22

FINANZINFORMATIONEN

Seite 24

Jahresrechnung → Seite 25

Erläuterungen → Seite 28

Bestätigungsvermerk → Seite 31

GREMIEN

Seite 32

IMPRESSUM

Seite 33

VORSTAND



RALF NAGEL

Vorstandsvorsitzender

Ralf Nagel, Jahrgang 1959, ist seit Februar 2010 Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied des Verbands Deutscher Reeder in Hamburg. Nach seinem Wehrdienst bei der deutschen Marine studierte er Politikwissenschaft, Soziologie und Psychologie an der Universität Heidelberg. Er begann seine Laufbahn als wissenschaftlicher Mitarbeiter des Bundestagsabgeordneten Gunter Huonker, dem früheren Staatsminister bei Bundeskanzler Helmut Schmidt, wirkte als Referatsleiter im Bauministerium des Landes Brandenburg und war anschließend sieben Jahre in zwei Landesministerien als beamteter Staatssekretär tätig. Im Jahr 2000 wurde Nagel zum beamteten Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bauwesen und Städtebau ernannt. 2006 wurde er Anteilseigner und Mitglied des Vorstands der Hamburger Putz & Partner Unternehmensberatung AG. Mitte 2007 wurde er zum Bremer Senator für Wirtschaft und Häfen sowie zum Senator für Justiz und Verfassung gewählt.



HERMANN EBEL

Stellvertreter des
Vorstandsvorsitzenden

Hermann Ebel, Jahrgang 1949, ist Vorstandsvorsitzender der HANSA TREUHAND Holding, unter der verschiedene Unternehmen aus den Bereichen Finanzierung, Bereederung, Befrachtung, sowie Schiffsmanagement zusammengefasst sind. Nach Abschluss des Studiums der Betriebswirtschaftslehre in Hamburg war er sechs Jahre lang als Leiter Finanzen der Flensburger Schiffbau AG (später Harmsdorf AG) tätig. Danach gründete er sein eigenes Unternehmen für die Finanzierung von Seeschiffen in Hamburg. Ebel engagiert sich seit jeher für die Schifffahrt. Zu seinen Positionen zählen unter anderem ein Sitz im Aufsichtsrat der HPA Hamburg Port Authority, die Mitgliedschaft im Wirtschaftsbeirat des Germanischen Lloyd (jetzt DNV GL) und der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitz der Fondsbörse Deutschland AG. Daneben ist er ehrenamtlich für mehrere Stiftungen mit Bezug zur maritimen Wirtschaft tätig.



WILHELM MERTENS

Vorstandsmitglied

Wilhelm Mertens, Jahrgang 1949, ist Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffs-offiziere e.V. (VDKS). Er begann seine seemannische Ausbildung als Kadett beim damaligen Norddeutschen Lloyd in Bremen. Nach Erlangung des Patentes „Kapitän auf Großer Fahrt (AG)“ fuhr er auf Schiffen diverser Reedereien als nautischer Schiffs-offizier/Kapitän weltweit. Es schloss sich ein Studium der Rechtswissenschaft und eine Tätigkeit als Rechtsanwalt an. Als Personalleiter für das seefahrende Personal verantwortete er mehrere Jahre bei der Atlantic Reederei/Petersen & Alpers das Crewing der Tanker- und Hochseeschlepperflotte. Danach übernahm er die Leitung der Personal- und Rechtsabteilung der Europazentrale des japanischen IT-Konzerns OMRON, die er als Geschäftsführer dann viele Jahre verantwortete. Seit 2011 setzt er sich als Geschäftsführer des VDKS für die beruflichen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen der nautischen Führungskräfte (Kapitäne/Schiffs-offiziere) in der deutschen Seeschifffahrt ein.

GRUSSWORT

Auch im Berichtsjahr 2017 hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland erfolgreich Kurs gehalten. Mit wiederum mehr als 20 Millionen Euro wurde auf gleichbleibend hohem Niveau die Berufsausbildung von 1.310 jungen Seeleuten finanziell unterstützt. Damit hat die von den deutschen Reedern getragene Stiftung erneut einen substantziellen Beitrag zur Sicherung des maritimen Expertenwissens für den Standort Deutschland geleistet und die Wettbewerbsfähigkeit erheblich unterstützt.

Trotz der weiterhin sinkenden Anzahl von Schiffen in deutschen Seeschiffsregistern konnte die Zahl der Auszubildenden und Jungoffiziere gehalten und insgesamt sogar leicht gesteigert werden. Die Zahl der positiv entschiedenen Anträge für die vier Förderbereiche der Berufsausbildung erreichte in 2017 mit rund 3.540 geförderten Anträgen den höchsten Stand seit 2013. Allerdings kann die Stiftung natürlich nicht die gravierenden Auswirkungen der anhaltenden Marktschwäche beseitigen, die die deutsche Schifffahrt vor enorme Herausforderungen stellt und einen tiefgreifenden Strukturwandel in der Branche ausgelöst hat. Die Stiftung hat ihren Zweck in der finanziellen Unterstützung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seepersonal am Standort. Im Bereich der finanziellen Berufsausbildungsförderung der Seeschifffahrt hat sich die Stiftung in den vergangenen Jahren aufgrund ihrer erfolgreichen Tätigkeit etabliert und ist zu einer wesentlichen Stütze der Berufsausbildung an Bord geworden. Dabei wurden im Berichtsjahr 84 Unternehmen im Vergleich zu 59 Unternehmen (2013) gefördert.

Auch im Rahmen der Förderung von Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) konnte die Stiftung eine erneute Steigerung der geförderten Lehrgänge für 2016 gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. So stieg die Anzahl der eingegangenen Anträge für Fortbildungsmaßnahmen von 1.315 (2015) auf rund 1.500 (2016).

Die Schifffahrtsunternehmen werden durch die finanzielle Unterstützung der Stiftung in die Lage versetzt und animiert, junge Menschen aus- und fortzubilden. Dabei wird über das Stiftungsmodell sichergestellt, dass auch ausflaggende Reeder hierzu einen substantziellen Beitrag leisten. Beides sind wichtige Bausteine zur Sicherung des maritimen Know-hows und ein deutliches Signal sowohl an die Politik als auch die gesamte Branche. Die verschiedenen Maßnahmen des Bundes zur Förderung der Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt sind ebenfalls notwendige und unverzichtbare Bausteine zur Sicherung des maritimen Know-hows am Schifffahrtsstandort Deutschland. Sie stärken die Reedereiunternehmen und uns dabei, unser vorrangiges Ziel zu erreichen, die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern sicherzustellen und zu intensivieren.

Trotz der seit Beginn der Stiftungstätigkeit sehr schwierigen Marktverhältnisse ist es bisher gelungen, im Bereich der Berufsausbildung eine Stabilisierung zu erreichen. Im Jahr 2018 wird jedoch das bisherige Niveau von durch die Stiftung unterstützten Seeleuten voraussichtlich nicht erreicht werden können. Hintergrund ist, dass eine größere, im Bereich der Ausbildung und Qualifizierung von Seeleuten sehr engagierte Reederei in Folge eines Unternehmensverkaufs die unternehmerische Entscheidung getroffen hat, ihre Schiffe in ausländische Register zu verbringen. Davon abgesehen ist erfreulicherweise auch im Jahr 2018 die stabilisierende Wirkung der Stiftungsförderung festzustellen.



Ralf Nagel, Senator a. D.
Vorstandsvorsitzender



Hermann Ebel
Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden



Wilhelm Mertens
Vorstandsmitglied

DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND IM ÜBERBLICK

Zeitgleich mit Inkrafttreten des umfassend modifizierten Flaggenrechtsgesetzes am 1. Januar 2013 hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (Stiftung) ihre Arbeit aufgenommen.

Das Flaggenrechtsgesetz ermöglicht es deutschen Reedern, Schiffe unter einer anderen als der deutschen Flagge fahren zu lassen. Die erforderliche Genehmigung erteilt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) auf Antrag widerruflich und jeweils für einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren. Die Erteilung einer erneuten Genehmigung zum Führen einer ausländischen Flagge unmittelbar im Anschluss an den Zeitraum der maximal zweijährigen Ausflaggingenehmigung ist möglich.

Das seit Anfang Januar 2013 geltende Flaggenrechtsgesetz sieht allerdings vor, dass die mit einer Ausflagung potentiell verbundenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland vom ausflaggenden Reeder auszugleichen sind.

Denn der Gesetzgeber geht davon aus, dass Ausflagungen dazu beitragen, dass dem Schifffahrtsstandort Deutschland hoch qualifiziertes Personal verloren geht. Daher sieht die

neu gefasste Vorschrift des § 7 Flaggenrechtsgesetz (FIRG) zwei Kompensationsmöglichkeiten vor: Entweder bildet der ausflaggende Reeder nautisches oder technisches Personal auf dem ausgeflaggten Schiff aus (§ 7 Absatz 2 FIRG) oder er entrichtet einen Ablösebetrag an die Stiftung, der je nach Größenklasse des Schiffes variiert (§ 7 Abs. 3, 5 FIRG). Die Stiftung verwendet die Mittel zur Förderung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern, die auf Seeschiffen eingesetzt werden, die in einem deutschen Schiffsregister eingetragen sind.

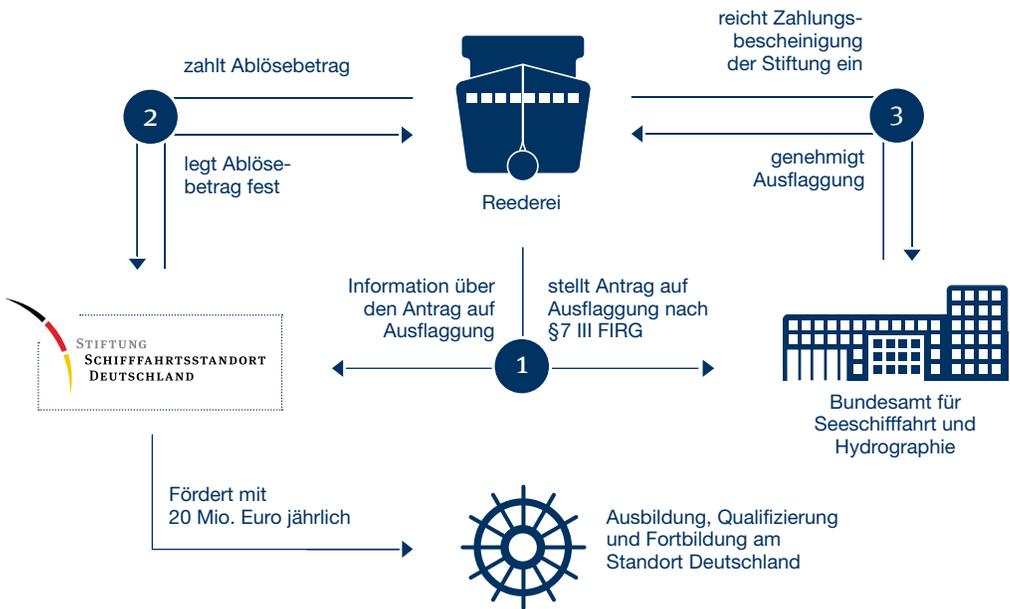
Darin liegt der Hauptzweck der gemeinnützigen Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland, die der Verband Deutscher Reeder e. V. (VDR) gegründet hat. Die Gewerkschaft Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft e.V. (ver.di) und der Verband Deutscher Kapitäne und Schiffs-offiziere e. V. (VDKS) haben sich als Zustifter an der Stiftung beteiligt.

AUSGLEICH DURCH AUSBILDUNG

Als Primärverpflichtung hat der Gesetzgeber die Ausbildung von nautischem und technischem Seepersonal auf dem auszuflaggenden Schiff vorgesehen. Die mindestens zu erbringenden Ausbildungszeiten sind nach acht Schiffsgrößen gestaffelt, die sich an der Bruttoreaumzahl (BRZ) von Schiffen orientieren.

So muss auf Schiffen bis zu 500 BRZ, der kleinsten Schiffsgrößenklasse, pro Jahr der beantragten Ausflagung mindestens ein Monat lang ausgebildet werden. Auf Schiffen mit mehr als 80.000 BRZ, der größten Schiffsgrößenklasse, beträgt der vorgeschriebene Ausbildungszeitraum 5,5 Monate.

DIE ROLLE DER STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND



Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland hat eine Schlüsselstellung bei der Umsetzung der Vorgaben des Flaggenrechtsgesetzes zur Ausflaggung. Auf Basis der übermittelten Informationen legt sie den jeweiligen Ablösebetrag fest, der dann von den Reedereien entrichtet wird. Mit den generierten Mitteln fördert die Stiftung die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern.

ENTRICHTUNG EINES ABLÖSEBETRAGS ALS ALTERNATIVE

Alternativ erteilt das BSH eine Ausflagungsgenehmigung auch dann, wenn die Reederei für das jeweilige Schiff die Ausbildungsverpflichtung finanziell kompensiert (Antrag nach § 7 Abs. 3 FIRG). Diese sogenannte Sekundärverpflichtung sieht die Entrichtung eines Ablösebetrages vor. Der Gesetzgeber hat die Reederschaft damit beauftragt, die Erhebung der Ablösebeträge und die daraus gespeiste erweiterte Ausbildungsförderung privatwirtschaftlich zu regeln. Das BSH erteilt die Genehmigung zur Ausflagung daher auch dann, wenn die Reederei per Antrag geltend macht, der Ausbildungsverpflichtung nicht oder nicht vollständig nachkommen zu können, und stattdessen einen Ablösebetrag

an die Stiftung entrichtet. Die Höhe des jeweils zu entrichtenden Ablösebetrages richtet sich ebenfalls nach der Größe des Schiffes und ist entsprechend der Ausbildungsverpflichtung in dieselben acht Stufen unterteilt. Die von der Stiftung jährlich festgesetzten und vom BSH genehmigten Ablösebeträge lagen für das Jahr 2017 zwischen 2.000 Euro jährlich für Schiffe mit bis zu 500 BRZ und 16.169 Euro jährlich für Schiffe mit einer Ladungskapazität von mehr als 80.000 BRZ. Die jeweiligen Beträge müssen vom Reeder pro Jahr der Ausflagungsgenehmigung an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland entrichtet werden – erst danach erteilt das BSH eine Ausflagungsgenehmigung nach § 7 Abs. 3, 5 FIRG.

Die jährlichen Ablösebeträge richten sich nach der Größe des ausgeflaggtten Schiffes

SCHIFFSGRÖSSENKLASSE IN BRZ

Ablösebeträge pro Jahr der Ausflagungsgenehmigung

bis 500	2.000 €
über 500 bis 1.600	2.888 €
über 1.600 bis 3.000	3.438 €
über 3.000 bis 8.000	5.512 €
über 8.000 bis 14.000	6.758 €
über 14.000 bis 20.000	8.609 €
über 20.000 bis 80.000	10.363 €
über 80.000	16.169 €



FÖRDERTÄTIGKEIT DER STIFTUNG

Die eingenommenen Ablösebeträge verwendet die Stiftung gemäß ihrem Stiftungszweck und § 7 Abs. 3 FIRG für die finanzielle Unterstützung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seeleuten, die auf in inländischen Schiffsregistern eingetragenen Seeschiffen beschäftigt sind. Ziel ist es, ein größtmögliches Maß an Schifffahrts-Know-how am Standort Deutschland langfristig zu sichern.

Die finanzielle Unterstützung für die Ausbildung von Schiffsmechanikern, Technischen Offiziersassistenten und Nautischen Offiziersassistenten betrug im Jahr 2017 bis zu 14.000 Euro jährlich, die Qualifizierung von Offizieren wurde im Jahr 2017 mit bis zu 32.000 Euro jährlich gefördert. Neben der „klassischen“ Ausbildungsförderung engagiert sich die Stiftung somit auch im Bereich der Qualifizierung von Offizieren, indem sie durch die finanzielle Unterstützung das sogenannte „Ausfahren der Patente“ bzw. Sammeln der erforderlichen Seefahrzeiten an Bord von Seeschiffen ermög-

licht. Die Beschäftigung eines vorher arbeitslosen Offiziers wurde 2017 sogar mit bis zu 38.000 Euro jährlich unterstützt, um einen Anreiz für die Beschäftigung von zuvor arbeitslosen Offizieren zu setzen.

Zusätzlich unterstützt die Stiftung seit dem Jahr 2015 Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge), die als Grundlage für die Ausstellung von Dokumenten für das nautische und technische Seepersonal vom BSH bzw. der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zugelassen sind. Bislang wurden von der Stiftung Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) gefördert, die in den Jahren 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018 absolviert wurden bzw. noch werden.

Für die jeweilige Fortbildungsmaßnahme wird eine finanzielle Unterstützung bis zu 3.000 Euro für die Lehrgangskosten gewährt, wobei insgesamt höchstens 4.000 Euro pro Jahr und Unterstützungsberechtigtem gewährt werden.



JUNGEN MENSCHEN EINE CHANCE GEBEN!

Im Gespräch. Reeder Rörd Braren (RB) und Richard von Berlepsch (vB), Managing Director Fleet Management bei Hapag-Lloyd, über die seemännische Ausbildung, die Rolle der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland und die Zukunft der Branche.

Welche Bedeutung hat die Sicherung von nautisch-technischem Know-how am Schifffahrtsstandort Deutschland?

Rörd Braren: Aus meiner Sicht ist das nautisch-technische Know-how eine überlebensnotwendige Voraussetzung für den Schifffahrtsstandort Deutschland.

Richard von Berlepsch: Das geht weit über die Schifffahrt hinaus und gilt für viele Jobs mit maritimem Background – von Hafenbetrieben über Lotsen bis hin zu Zulieferunternehmen.

Braucht Deutschland überhaupt einheimische Seeleute?

vB: Ich würde das nicht unbedingt auf deutsche Seeleute einengen – es geht ja nicht um die Nationalität, sondern um unsere gute Ausbildung am Standort. Von deren hohem Niveau profitieren wir einerseits als Unternehmen und tragen andererseits als Ausbildungsbetrieb auch dazu bei.

RB: Wir brauchen die top ausgebildeten Seeleute als Führungskräfte an Bord. Das ist auch eine Mentalitätsfrage, da geht es um das gleiche Verständnis von Sicherheit, Qualität und Nachhaltigkeit – das ist auf See noch weit wichtiger als an Land.

vB: Die Vorbereitung auf die Übernahme von Managementaufgaben ist in den Werdegängen, wie wir sie in westlichen Ländern finden, stärker ausgeprägt. Wir glauben daran, dass es ein entscheidender Vorteil ist, wenn ein Seemann im eigenen Unternehmen ausgebildet wurde und Ziele, Strategie und Philosophie des Unternehmens gleichsam verinnerlicht hat.

RB: Da wächst auch eine Loyalität und ein Vertrauen zwischen Unternehmen und Mitarbeiter, die gerade beim Führungskräftenachwuchs von großer Bedeutung ist.

vB: Das ist eben weit mehr als ein bloßes Anstellungsverhältnis. Das spiegelt sich auch in der Verantwortung, die das Unternehmen für den Mitarbeiter übernimmt. Der Seemann übt ja einen risikoreichen Beruf aus. Da ist es wichtig, dass er sich darauf verlassen kann, dass sein Arbeitgeber ihm überall auf der Welt zur Seite steht.

Wie stark engagiert sich Ihr Unternehmen in Sachen Ausbildung?

RB: Wir haben eine sehr hohe Ausbildungsquote in allen schiffsbezogenen Bereichen. Bei uns gibt es rund 40 Auszubildende im Bereich des Seepersonals, die Hälfte davon Schiffsmechaniker, die Hälfte Junioroffiziere – und das bei 200 Mitarbeitern. Herausragenden Talenten bieten wir ein Stipendium während des Studiums an.

vB: Bei Hapag-Lloyd bilden wir ständig rund 100 junge Leute an Bord aus und kommen so auf 42 Neuverträge pro Jahr bei rund 1.250 Seeleuten insgesamt. Unser Ziel ist es, alle Auszubildenden zu übernehmen. Das klappt in der Regel – bis auf wenige, die sich von sich aus anderweitig orientieren.

Können Sie anderen Unternehmen dazu raten, auszubilden?

RB: Unbedingt. Das ist eine Frage der Zukunftsfähigkeit. Ich muss jeden Tag Performance abliefern – das kann ich nur mit Top-Personal.

vB: Unser Geschäft ist ein People's Business. Die Qualität eines Unternehmens machen vor allem seine Mitarbeiter aus.

RB: Wir bilden weit über unseren Eigenbedarf hinaus aus. Als Bekenntnis zur hiesigen maritimen Ausbildung, aber auch um die Leute von der Straße zu bringen.

Das funktioniert gut – nach der Ausbildung kommen eigentlich alle in qualifizierten Jobs unter. Die jungen Leute werden bei uns aber auch stark gefordert, sie müssen einsatzfreudig, pragmatisch und flexibel sein. Für uns sind unsere Auszubildenden ein wichtiger Pool, um geeigneten Nachwuchs für die Führungspositionen an Bord zu gewinnen.

vB: Es gibt eigentlich nur zwei Dinge, mit denen man Kunden von einer Reederei überzeugen kann: mit einem niedrigen Preis für die angebotene Dienstleistung oder einem besonderen Mehrwert, der für den Kunden einen geldwerten Vorteil darstellt. Qualität, Sicherheit, Service: Dafür brauche ich hochqualifizierte, motivierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung und Leidenschaft das Quäntchen mehr für den Kunden raus holen. Ausbildung „made in Germany“ wird da von Kundenseite durchaus positiv bewertet.



„Unser Geschäft ist ein People's Business. Die Qualität eines Unternehmens machen vor allem seine Mitarbeiter aus.“

RICHARD VON BERLEPSCH

Managing Director
Fleet Management Hapag-Lloyd AG



Wie hat sich aus Ihrer Sicht die Situation bei der seemännischen Ausbildung entwickelt?

vB: Noch wichtiger als gute Noten sind Motivation, Einsatzbereitschaft und die Begeisterung für die Tätigkeit. Wir stellen in letzter Zeit auch verstärkt junge Leute mit mittlerem Schulabschluss ein und machen damit gute Erfahrungen.

RB: Der Kampf um die guten Köpfe wird jeden Tag härter. Das ist nicht zuletzt eine Folge von zehn Jahren Schifffahrtskrise, durch die unser Image als Zukunftsbranche gelitten hat. Auch durch die demographische Entwicklung sinkt das Angebot an Azubis – auch qualitativ. Wir müssen zum Teil Versäumnisse aus Schule und Elternhaus wettmachen, etwa was das Durchhaltevermögen betrifft. Aber wir haben ja alle mal die Chance bekommen, in diesem Metier Fuß zu fassen. Da empfinde ich es als Verpflichtung, der jungen Generation dieses Angebot zu machen – soweit sie die Welt kennenlernen will und eine Affinität zur Seeschifffahrt und Technik hat.

vB: Wir sind wegen unserer starken Marke wahrscheinlich die letzten, die Probleme bekommen. Offenbar sind aber Nachwuchskräfte nicht mehr so leicht für handwerkliche Berufe zu gewinnen. Entsprechend nimmt die Zahl der Bewerber ab und wir müssen genauer hinschauen. Auch vor dem Hintergrund der negativer Berichterstattung gehört durchaus Mut dazu, in die Branche einzusteigen. Die Leute müssen sich geradezu verteidigen, wenn sie eine seemännische Laufbahn einschlagen. Das ist für mich unbegreiflich – denn wir sind eine faszinierende Hightech-Branche.

RB: Die jungen Leute schauen nicht so auf das Geld, dafür spielt das Thema Work-Life-Balance zunehmend eine wichtigere Rolle – die zeitweise Abwesenheit von Freunden und Familie nehmen nicht mehr viele auf sich, da waren frühere Generationen robuster. Als Unternehmen muss man sich da etwas einfallen lassen – z. B. was die Erreichbarkeit per Handy oder E-Mail an Bord betrifft.

Welche Bedeutung hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland für das Thema Ausbildung?

RB: Eine sehr hohe: Dank der Stiftung ist es gelungen, die Ausbildung von Offiziersnachwuchs in Deutschland zu stabilisieren, trotz Krise und abnehmendem Schiffsbestand.

vB: Die Fördergelder aus dem Topf der Stiftung sind zusammen mit der staatlichen Schifffahrtförderung essenziell, um als ausbildender Be-

trieb im Wettbewerb bestehen zu können. Wenn hier gekürzt würde, ließe sich das System nicht aufrechterhalten.

RB: Um es klar zu sagen: Ohne Förderung wäre nicht nur die seemännische Ausbildung, sondern auch die Beschäftigung einheimischer Seeleute in Deutschland quasi tot. Das würde Riesensprobleme für den maritimen Standort bringen – beispielsweise auch für die Zulieferindustrie. Die Bereitstellung von nautisch-technischem Know-how hat für Deutschland eine gesamtgesellschaftliche Bedeutung.



„[...] das nautisch-technische Know-how [ist] eine überlebensnotwendige Voraussetzung für den Schifffahrtsstandort Deutschland.“

RÖRD BRAREN

Owner/Managing Director
Rörd Braren Bereederungs-GmbH & Co. KG



Wie bewerten Sie die Arbeit der Stiftung?

vB: Die Zusammenarbeit funktioniert ganz hervorragend – das System ist transparent, professionell und unbürokratisch.

RB: Die Stiftung ist ein Erfolgsmodell, das in der Welt seinesgleichen sucht. Dadurch wird sichergestellt, dass alle Reedereien zur Ausbildung und Qualifizierung am Standort beitragen, das ist fair und ein tolles Beispiel auch für andere Branchen.

Wie beurteilen Sie die aktuelle Lage in der Schifffahrt?

RB: Nach ein paar Monaten Aufschwung hatten wir viel Euphorie im Markt, doch inzwischen ist wieder eine gewisse Ernüchterung eingetreten. Ziel muss es sein, ein ausgewogenes Verhältnis von Angebot und Nachfrage zu bekommen.

vB: Unsere Transportleistung wird im Moment leider zu häufig nicht leistungsgerecht vergütet – das gilt für die gesamte Branche. Außerdem stehen wir vor gewaltigen Investitionen wegen der strikteren Umweltstandards: Allein der schwefelarme Treibstoff, der ab 2020 Pflicht ist, wird für Hapag-Lloyd jährliche Mehrkosten von voraussichtlich rund einer Milliarde US-Dollar bedeuten. Wir setzen diese neuen Standards gern und gewissenhaft um, aber das lässt sich nicht über Kostensenkungen reinholen, da müssen die Kunden mitziehen.

Ihre Unternehmen betreiben Schiffe unter deutscher wie auch unter ausländischer Flagge. Wie ist da Ihre Einschätzung?

vB: Die Diskussion über die deutsche Flagge ist häufig nicht von Sachkenntnis getrieben. Es gibt viele Vorurteile, die aus der Vergangenheit herrühren.



RB: Man muss sich ja schon fast entschuldigen, wenn man unter deutscher Flagge fährt. Wenn man sich die Zahlen anguckt, ist das zwar einen Tick teurer, aber Dank der Förderung für uns im akzeptablen Bereich.

vB: Es gibt finanziell immer noch eine Lücke, aber die können wir über die Qualität unserer Mitarbeiter ausgleichen. Der Rahmen stimmt im Großen und Ganzen, und wir sichern Ausbildung und Beschäftigung am Standort. Auch wenn manches noch zu bürokratisch läuft: Die deutsche Flagge ist eine weltweit anerkannte Qualitätsflagge – und wir können uns durchaus vorstellen, dass wir unsere Flotte von derzeit 40 Schiffen unter deutscher Flagge vergrößern.

RB: Andere Flaggen haben auch Nachteile, manche sind noch wesentlich komplizierter. Wir sagen: Die Vorteile der deutschen Flagge überwiegen, deswegen fahren neun unserer zwölf Schiffe schwarz-rot-gold.

Was kann die Politik tun, um die Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute dauerhaft zu sichern?

vB: Wichtig ist eine langfristige Verlässlichkeit der politischen und finanziellen Rahmenbedingungen, auf die Schifffahrtsunternehmen vertrauen können.

RB: Wir brauchen vor allem Planungssicherheit. Wenn sich ein Unternehmen bei der Ausbildung und Beschäftigung von hiesigem Seepersonal engagiert, ist das langfristig angelegt. Man muss vernünftig kalkulieren können – drohende finanzielle Zusatzbelastungen aus dem Bereich der Versicherungsteuer oder höhere Gebühren fürs



Schiffsregister beispielsweise sind da äußerst kontraproduktiv.

Würden Sie jungen Menschen trotz der immer noch schwierigen Lage der Branche zu einer Karriere in der Schifffahrt raten?

RB: Schifffahrt ist eine Branche mit Zukunft. Der Beruf ist sehr abwechslungsreich, kein Tag ist wie der andere. Und fast nirgendwo kann man so schnell Karriere machen wie an Bord. Wer motiviert ist, zügig studiert und sein Patent ausfährt, hat auch später an Land beste Chancen.

vB: Was wir machen, ist ja wirklich systemrelevant – ohne unsere Arbeit würde der Handel auf der Welt erheblich beeinträchtigt. Seemann ist ein spannender, vielseitiger Beruf, der in der Öffentlichkeit ein wenig unterverkauft ist. Offizier ist ein anspruchsvoller Managementjob: Auf einem Containerfrachter trägt er Verantwortung für rund 20 Leute und bewegt Werte von bis zu einer Milliarde Dollar. Wer sich da mit Leidenschaft engagiert, wird seinen Weg machen.

DIE STIFTUNG SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND UNTERSTÜTZT DIE BERUFLICHE KARRIERE AN BORD

Ausflaggungswillige Reeder müssen seit Inkrafttreten des neuen Flaggenrechtsgesetzes zum 1. Januar 2013 durch die Ausflaggung hervorgerufene Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgleichen – entweder durch Ausbildung an Bord des ausgeflaggten Schiffes oder durch Entrichtung eines Ablösebetrages an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland. Beim Ausgleich durch Ausbildung verpflichtet sich der Antragsteller, einen seefahrtbezogenen Ausbildungsplatz an Bord des ausgeflaggten Seeschiffes ständig besetzt zu halten. Dabei muss die Ausbildung nach Maßgabe der gültigen Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung oder nach den Richtlinien für die Anerkennung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent erfolgen.

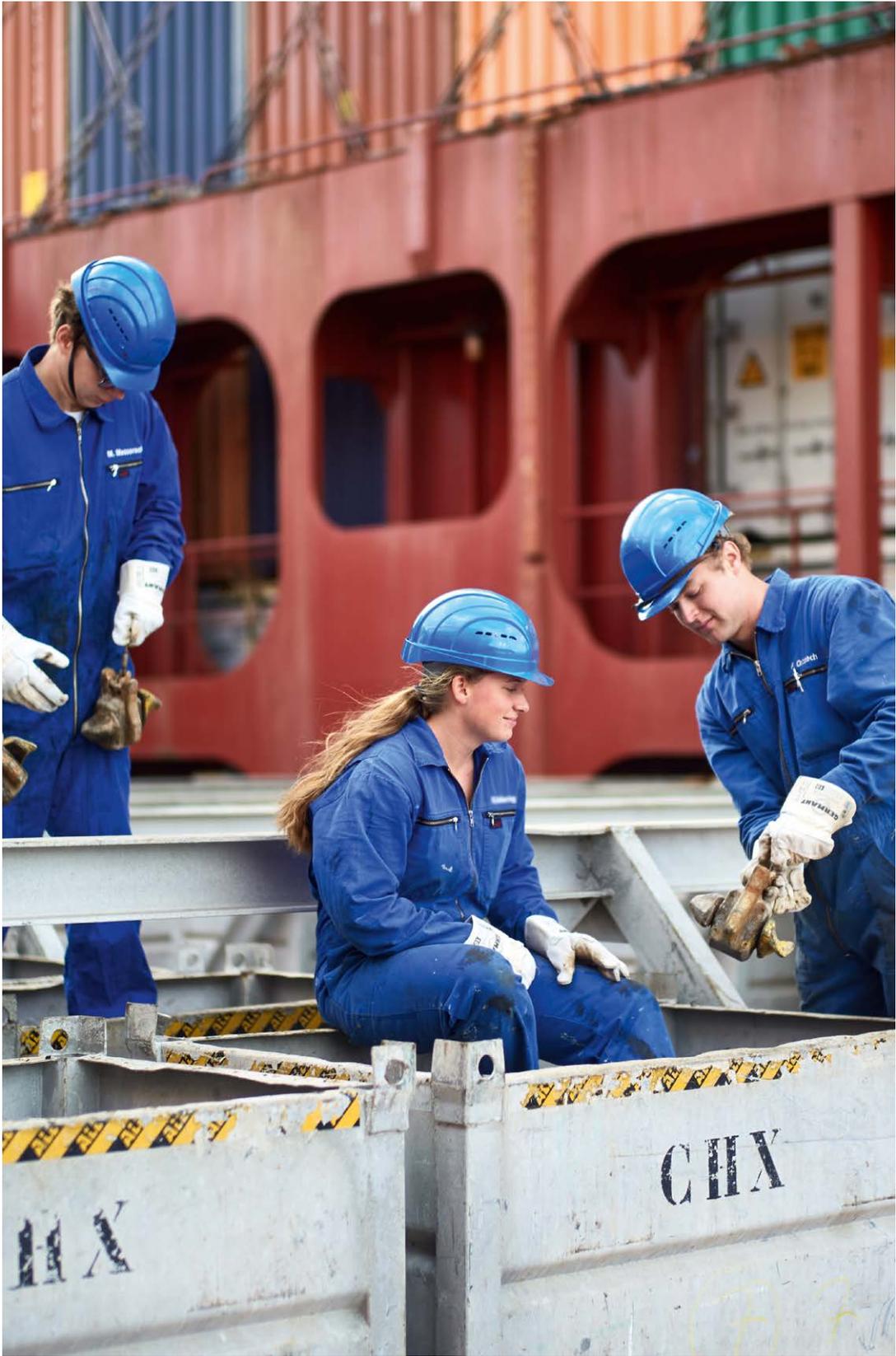
Neben der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland sind verschiedene andere übergeordnete Einrichtungen für die Förderung und Qualitätssicherung der nautisch-technischen Berufsausbildung in Deutschland von Bedeutung. Eine dieser Einrichtungen ist die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS) mit Sitz in Bremen. Die BBS ist die nach dem Seearbeitsgesetz zuständige Stelle für die Berufsbildung in der Seeschifffahrt und nimmt in diesem Bereich im Wesentlichen die Aufgaben für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wahr. Unter anderem berät sie die ausbildenden Reedereien, Ausbilder und Auszubildende, überwacht die Berufsausbildung und führt die Prüfungen zum Schiffsmechaniker durch.



„Die seemännische Ausbildung von jungen Menschen sichert die Zukunft der Unternehmen und stärkt die Position auf den globalen Märkten. Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland unterstützt dies maßgeblich.“

HOLGER JÄDE

Geschäftsführer der Berufsbildungsstelle
Seeschifffahrt e.V. (BBS)





Eine Laufbahn in der Seeschifffahrt kann unter anderem mit der Ausbildung zum Schiffsmechaniker oder der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent beginnen. Beide Wege fallen in den Fürsorge- und Zuständigkeitsbereich der BBS.

AUSBILDUNGSPLATZ „SCHIFFSMECHANIKER“

Die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker erfolgt auf der Grundlage von nationalen und internationalen Qualitätsstandards. Eine solche duale seemännische Berufsausbildung mit der Kombination von schulischer Berufsausbildung und praktischer Ausbildung an Bord ist weltweit einzigartig. Sie umfasst den gesamten Schiffsbetrieb an Deck sowie im Maschinenraum und wird auf der Grundlage eines bundesländerübergreifenden Rahmenlehrplanes durchgeführt. Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist die anerkannte Basisausbildung auf dem Weg zum

nautischen oder technischen Schiffsoffizier und damit eines der Fundamente des hohen seemännischen Know-hows am Standort Deutschland. Dabei profitieren die jungen Menschen von dem Erlernten während ihrer gesamten Karriere im Bereich der Seeschifffahrt – egal ob an Bord oder später ggf. an Land. Auch bietet die Ausbildung zum Schiffsmechaniker Karriereperspektiven in anderen maritimen Branchen. Die Stiftung unterstützt diese Berufsausbildung deshalb mit nennenswerten finanziellen Beiträgen.

AUSBILDUNGSPLATZ „OFFIZIERSASSISTENT“

Für den Erwerb des Zeugnisses über die Befähigung zum nautischen oder technischen Wachoffizier müssen die Bewerber nach der sogenannten Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV) den Abschluss einer zugelassenen praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit nach Maßgabe der Richtlinien für die Ausbildung von

„Die Qualität der Ausbildung der Besatzungsmitglieder ist für den maritimen deutschen Standort ganz wesentlich. Durch eine Ausbildung von der Pike auf bekommt der spätere Führungsnachwuchs die Strategie und Unternehmenskultur einer Reederei von Beginn an mit. Ohne die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland wäre das im globalen Markt kaum noch denkbar.“

HOLGER JÄDE

Geschäftsführer der Berufsbildungsstelle
Seeschifffahrt e. V. (BBS)

Offiziersassistenten in der Seeschifffahrt von zwölf beziehungsweise 18 Monaten nachweisen. Insbesondere der Wechsel zwischen dem praktischen Einsatz an Bord und der theoretischen Vertiefung an den jeweiligen Schulen hat sich als sehr geeignet zur Vorbereitung für den späteren Einsatz als Wachoffizier erwiesen.

Der von der Stiftung im Rahmen der finanziellen Unterstützung der Berufsausbildung geförderte Weg über die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit der Offiziersassistenten bringt einige Vorteile für die Beteiligten mit sich:

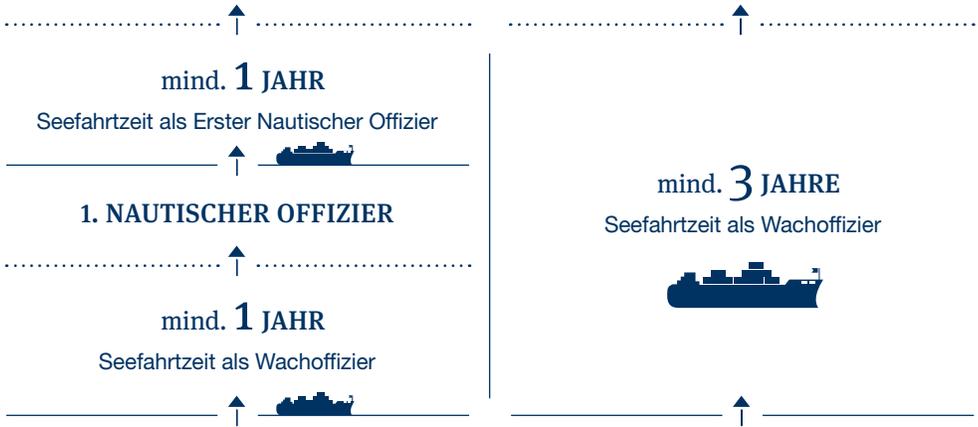
- Für den **Bewerber**, da er als Besatzungsmitglied unter deutlich besseren Rahmenbedingungen seine praktische Ausbildung und Seefahrtzeit absolvieren kann;
- für die **Hochschule**, da die Bewerber sich über diesen Weg spätestens nach zwölf oder 18 Monaten an der jeweiligen Hochschule immatrikulieren und die Praxissemesterbeauftragten sich nicht um die Vermittlung und Betreuung von Praktikanten kümmern müssen;

- für die **Reeder**, da sie über diesen Weg auch Einfluss auf die Lenkung des Arbeitsmarktes nehmen können.

Seit ihrer Gründung verfolgt die gemeinnützige Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland das Ziel, die Ausbildung und Qualifizierung von seemännischem Nachwuchs zielgerichtet zu fördern. Ziel ist es, langfristig ein möglichst großes Maß an nautischem und technischem Know-how in Form von hochqualifizierten Seeleuten am maritimen Standort Deutschland zu erhalten.



KAPITÄN/KAPITÄNIN



NAUTISCHER WACHOFFIZIER

Nach dem Fachschulbesuch/
nach dem Studium

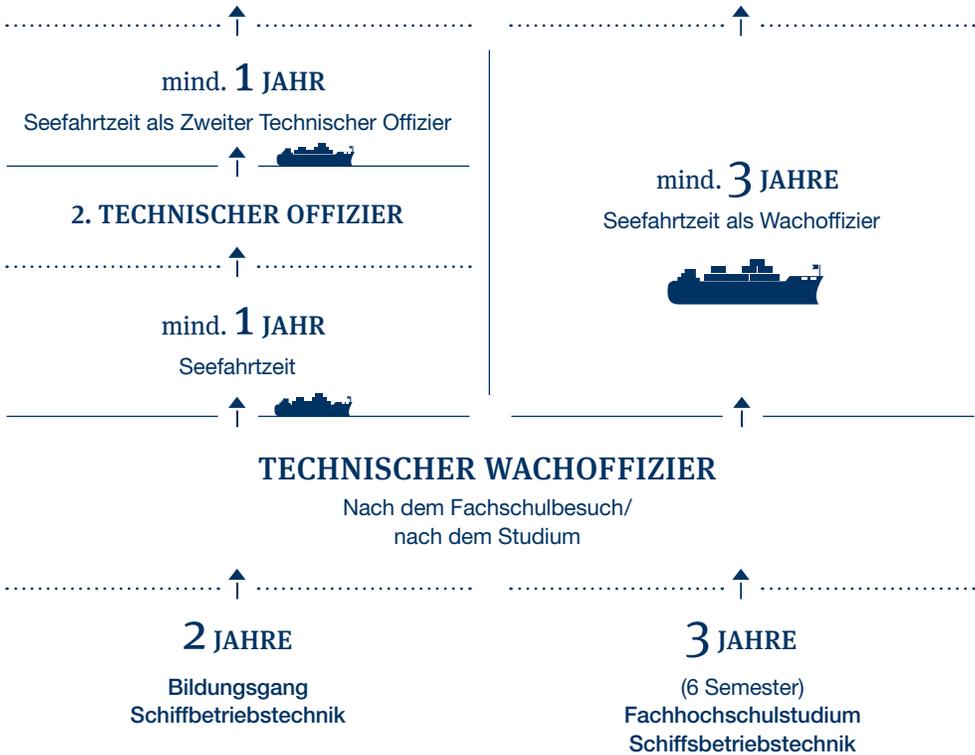


VORAUSSETZUNGEN

- Alle Schulabschlüsse
Duale Berufsausbildung zum
Schiffsmechaniker
- Realschulabschluss
zweijährige Berufsfachschule
„Schiffsbetriebstechnischer Assistent“
und zwölf Monate praktische Ausbildung
und Seefahrtzeit als
Nautischer Offiziersassistent (NOA)

- Abitur oder FH-Reife
Duale Berufsausbildung zum
Schiffsmechaniker
oder
Zwölf Monate praktische Ausbildung
und Seefahrtzeit als
Nautischer Offiziersassistent
oder
Zwei mal sechs Monate Praxissemester
im achtsemestrigen
Fachhochschulstudiengang

LEITER/LEITERIN DER MASCHINENANLAGE



VORAUSSETZUNGEN

- Alle Schulabschlüsse
Duale Berufsausbildung zum
Schiffsmechaniker
oder
Facharbeiter in einem Metall- oder Elektroberuf
und zwölf Monate
- Fahrtzeit im Maschinendienst
Realschulabschluss Berufsfachschule
„Schiffsbetriebstechnischer Assistent“
und zwölf Monate praktische Ausbildung
und Seefahrtzeit als
Technischer Offiziersassistent (TOA)

- Abitur oder FH-Reife
Duale Berufsausbildung zum
Schiffsmechaniker
oder
18 Monate praktische Ausbildung
und Seefahrtzeit als
Technischer Offiziersassistent
oder
26 Wochen technisches Vorpraktikum,
zwei mal sechs Monate Praxissemester im
achtsemestrigen Studiengang

STIFTUNGSBERICHT

Die finanzielle Unterstützung der Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Seeleuten durch die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (Stiftung) zeigt auch für das fünfte Jahr ihres Bestehens sehr positive Wirkungen:

Zwischen dem 1. Januar 2017 und dem 31. Dezember 2017 wurden rund 1.380 Ablösebeträge mit einem Volumen von insgesamt rund 16 Millionen Euro ermittelt, wovon knapp 15,6 Millionen Euro im Berichtszeitraum und rund 0,4 Millionen Euro in 2018 an die Stiftung entrichtet wurden. Somit wurden in 2017, wie zuvor prognostiziert, aufgrund der schrumpfenden deutschen Handelsflotte erstmals weniger als 20 Millionen Euro an Ablösebeträgen an die Stiftung geleistet. Gleichwohl hat die Stiftung in den Jahren 2013 bis 2017 insgesamt rund 103 Millionen Euro vereinnahmt, womit die politische Zielvorgabe an das Stiftungskonzept im Mittel über alle Jahre hinweg erreicht wurde.

Aus den an die Stiftung geflossenen Mitteln konnten im Jahr 2017 die Berufsausbildung von mehr als 460 Schiffsmechanikern und rund 190 Technischen oder Nautischen Offiziersassistenten unterstützt werden. Des Weiteren wurden die Seefahrtszeiten von rund 660 Offizieren als Qualifizierungsmaßnahme gefördert (sog. Ausfahren der Patente).

Insgesamt gewährte die Stiftung für die Berufsausbildung 2017 damit finanzielle Unterstützungsleistungen in Höhe von rund 20,6 Millionen Euro.



Für das Jahr 2017 erreichten uns rund 3.680 Anträge zur finanziellen Unterstützung der Berufsausbildung, von denen wir rund 3.540 Anträge positiv bescheiden konnten. In rund 1.820 Fällen handelte es sich bei den zu fördernden Seeleuten um junge Offiziere, die die Stiftung beim Ausfahren ihrer Patente als wichtige Qualifizierungsmaßnahme unterstützen konnte. Rund 1.370 bewilligte Anträge zielten auf die Ausbildungsförderung zum Schiffsmechaniker und rund 340 bewilligte Anträge entfielen auf die Ausbildung von Technischen und Nautischen Offiziersassistenten.

Für die „klassische“ Ausbildungsförderung von Schiffsmechanikern sowie Technischen und Nautischen Offiziersassistenten hat die Stiftung im Jahr 2017 wiederum jeweils 3.500 Euro pro Quartal bereitgestellt. Die Seefahrtszeiten von Offizieren wurden mit 8.000 Euro pro Quartal bzw. bei der Beschäftigung eines zuvor arbeitslosen Offiziers sogar mit 9.500 Euro pro Quartal gefördert.

Die Stiftung konnte im Jahr 2017 die Berufsausbildung von insgesamt 1.310 Seeleuten am Standort finanziell unterstützen und maßgeblich fördern. Damit konnten - trotz des weiterhin sehr schwierigen wirtschaftlichen Umfelds in der Seeschifffahrt - die hohen Werte des Vorjahres nochmals leicht übertroffen werden.

Darüber hinaus hat die Stiftung auch im Jahr 2017 Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) finanziell unterstützt. Die Antragsfrist für das laufende Jahresprogramm endet hier jeweils erst im Folgejahr. Der wesentliche Anteil der Anträge auf finanzielle Unterstützung für Fortbildungsmaßnahmen bzw. Lehrgänge im Jahr 2016 wurde deshalb erst Anfang 2017 bei der Stiftung eingereicht und von ihr in 2017 bearbeitet. Die weitestgehend im Jahr 2017 für Fortbildungslehrgänge des Jahres 2016 ausgekehrten Mittel betragen insgesamt mehr als 0,85 Millionen Euro. Von den für 2016 rund 1.500 eingegangenen Anträgen konnten 1.374 Anträge positiv entschieden werden, was eine weitere Steigerung gegenüber den Zahlen im Bereich der Förderung von Fortbildungsmaßnahmen des Jahres 2015 bedeutet.

Die für die finanzielle Unterstützung von Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) im Jahr 2017 (bis Ende Februar 2018) eingegangenen rund 600 Anträge sind im Jahr 2018 bereits zu einem Großteil bearbeitet worden.

Der Erfolg der Stiftung wäre ohne die hervorragende Zusammenarbeit mit den verschiedenen Stiftungsgremien, insbesondere dem Vorstand, aber auch dem Kuratorium und dem Beirat der Stiftung, nicht möglich gewesen. Dabei gelang es erneut, die Kosten für die Bearbeitung der insgesamt 5.480 Anträge und Verwendungsnachweise im Jahr 2017 aufgrund eines effizienten Systems niedrig zu halten: Das Verhältnis von Kosten zu Einnahmen (sonstige Aufwendungen zu vereinnahmten Ablösebeträgen) kann mit rund 8 % im Vergleich zu anderen Stiftungen weiterhin als äußerst günstig eingeschätzt werden.

Wir möchten uns auch vor diesem Hintergrund ausdrücklich bei denjenigen bedanken, die die Stiftung und unsere Arbeit im Jahr 2017 wie in den Vorjahren durch ihre Tätigkeit in herausragender Weise unterstützt haben und es größtenteils auch im Jahr 2018 weiter tun.



Dr. Martin Kröger
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH



Tilo Wallrabenstein
Geschäftsführer Schifffahrtsstandort
Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH

FINANZINFORMATIONEN

JAHRESRECHNUNG

Seite 25

Gewinn- und Verlustrechnung → Seite 25

Bilanz → Seite 26

ERLÄUTERUNGEN

Seite 28

A. Bilanz → Seite 28

I. Aktiva → Seite 28

II. Passiva → Seite 29

B. Gewinn- und Verlustrechnung → Seite 30

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Seite 31

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR 2017 BIS 31. DEZEMBER 2017

in Euro

	01.01.2017 – 31.12.2017	01.01.2016 – 31.12.2016
1. Vereinnahmte Ablösebeträge	15.726.580,67	20.152.209,66
2. Sonstige Erträge	1.884,14	727,99
3. Ausgezahlte Unterstützungen	./. 19.734.660,64	./. 20.751.428,72
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	./. 102.023,69	./. 62.411,64
b) soziale Abgaben	./. 15.427,29	./. 8.055,12
5. Sonstige Aufwendungen	./. 1.300.111,13	./. 1.521.242,60
6. Zinserträge	7.922,97	2.469,43
7. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-5.415.834,97	-2.187.731,00
8. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,00	0,00
9. Jahresfehlbetrag	-5.415.834,97	-2.187.731,00
10. Einstellung in die Kapitalerhaltungsrücklage	6.669,77	0,00
11. Einstellung in die Rücklage für Ablösebeträge 2016	0,00	7.098.453,50
12. Entnahme aus der Rücklage Ablösebeträgen 2016 (Vj.: 2015)	7.098.453,50	9.286.184,50
13. Einstellung in die Rücklage Ablösebeträgen 2017	1.675.948,76	0,00
14. Jahresergebnis der Stiftung	0,00	0,00

BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2017

AKTIVA	in Euro	
	31.12.2017	31.12.2016
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	1.470,00	4.045,00
II. Sachanlagen		
1. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	293,00	360,00
III. Finanzanlagen		
1. Beteiligungen	25.000,00	25.000,00
2. Wertpapiere des Anlagevermögens	403.818,87	0,00
	430.581,87	29.405,00
B. Umlaufvermögen		
I. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	78.914,56	0,00
2. Sonstige Vermögensgegenstände	0,00	671,60
II. Guthaben bei Kreditinstituten	1.669.113,79	7.636.418,71
	1.748.028,35	7.637.090,31
C. Rechnungsabgrenzungsposten	2.605,41	2.166,79
Summe	2.181.215,63	7.668.662,10

PASSIVA

in Euro

	31.12.2017	31.12.2016
A. Eigenkapital		
I. Stiftungskapital		
1. Errichtungskapital	300.000,00	300.000,00
2. Zustiftungen	150.000,00	150.000,00
	450.000,00	450.000,00
II. Rücklagen		
1. Kapitalerhaltungsrücklage	6.669,77	0,00
2. Sonstige Rücklagen		
a) Rücklage Ablösebeträge 2016	0,00	7.098.453,50
b) Rücklage Ablösebeträge 2017	1.675.948,76	0,00
	1.682.618,53	7.098.453,50
III. Ergebnisvortrag	0,00	0,00
	2.132.618,53	7.548.453,50
B. Rückstellungen		
1. Sonstige Rückstellungen	14.663,76	14.077,22
C. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 2.419,15; Vorjahr € 567,61)	2.419,15	567,61
2. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 0,00; Vorjahr € 88.327,67)	0,00	88.327,67
3. Sonstige Verbindlichkeiten (davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr € 31.514,19; Vorjahr € 17.236,10)	31.514,19	17.236,10
	33.933,34	106.131,38
Summe	2.181.215,53	7.668.662,10

A. BILANZ

I. AKTIVA

ANLAGEVERMÖGEN

Immaterielle Vermögensgegenstände

1. Die immateriellen Vermögensgegenstände (€ 1.470,00) betreffen die Kosten für die Erstellung der Website für den Internetauftritt der Stiftung und die Erstellung des Logos, die um lineare Abschreibungen reduziert worden sind.

Sachanlagen

2. Die Sachanlagen (€ 293,00) betreffen die Anschaffungskosten für eine Frankiermaschine, die um lineare Abschreibungen gemindert worden sind.

Finanzanlagen

3. Bei den Finanzanlagen (€ 428.818,87) handelt es sich um eine Wertpapieranlage bei der M.M. Warburg & Co (AG & Co.) KGaA (€ 403.818,87) sowie um die 100%ige Beteiligung an der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwahrungsgesellschaft mbH, Hamburg (€ 25.000,00).

UMLAUFVERMÖGEN

Forderungen gegen verbundene Unternehmen

4. Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen (€ 78.914,56) betreffen die durch Vorauszahlungen überzahlte Zahlungsverpflichtung für das Jahr 2017 aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH.

Guthaben bei Kreditinstituten

5. Die Guthaben bei Kreditinstituten (€ 1.669.113,79) betreffen Guthaben auf mehreren Bankkonten, wovon Guthabenbeträge in Höhe von insgesamt € 1.000.000,00 als Termingeld angelegt sind.

RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

6. Der Rechnungsabgrenzungsposten (€ 2.605,41) weist die im Voraus gezahlten Versicherungsprämien für eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (€ 2.166,79) sowie im Voraus bezahlte Restaurantchecks für eine Mitarbeiterin (€ 438,62) aus.

II. PASSIVA

EIGENKAPITAL

Stiftungskapital

7. Das Stiftungskapital (€ 450.000,00) setzt sich aus dem Errichtungskapital (€ 300.000,00) und zwei Zustiftungen (€ 150.000,00) zusammen. Das Errichtungskapital wurde vom Verband Deutscher Reeder e. V. an die Stiftung übertragen. Die Zustiftungen erfolgten durch die ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (€ 100.000,00) und den VDKS – Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. (€ 50.000,00).

Rücklagen

8. Das in dem Bereich des Grundstockkapitals erwirtschaftete Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (€ 6.669,77) wurde in voller Höhe in die Kapitalerhaltungsrücklage eingestellt.

9. Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2016 (€ 7.098.453,50) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst und durch in 2017 ausgezahlte Unterstützungen verbraucht.

10. Die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2017 (€ 1.675.948,76) ergibt sich aus den im Jahr 2017 vereinnahmten Ablösebeträgen zuzüglich der darauf entfallenden Zinserträge abzüglich der für die Verwaltung angefallenen Kosten sowie der im Jahr 2017 ausgezahlten Unterstützungen, soweit diese nicht durch die aufgelöste Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2016 gedeckt werden konnten.

Rückstellungen

11. Die sonstigen Rückstellungen (€ 14.663,76) wurden insbesondere für Kosten der Erstellung der Jahresrechnung 2017 (€ 5.462,10), Kosten der Prüfung der Jahresrechnung 2017 (€ 4.760,00) sowie Kosten der Steuer- und Rechtsberatung für 2017 (€ 4.083,98) gebildet.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

12. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (€ 2.419,15) betreffen zum Stichtag noch offene Rechnungen

Sonstige Verbindlichkeiten

13. Die sonstigen Verbindlichkeiten (€ 31.514,19) resultieren aus zu erstattenden Überzahlungen von Ablösebeträgen (€ 29.304,33) sowie aus Lohnsteuern und Sozialabgaben (€ 2.209,86).

14. Sämtliche Verbindlichkeiten haben eine Restlaufzeit bis zu einem Jahr.

B. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vereinnahmte Ablösebeträge

15. Die vereinnahmten Ablösebeträge (€ 15.726.580,67) betreffen sämtliche im Berichtsjahr zugeflossenen Ablösebeträge.

Auflösung der Rücklage Ablösebeträge 2016

16. Die im Vorjahr gebildete Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2016 (€ 7.098.453,50) wurde im Berichtsjahr ergebniswirksam aufgelöst.

Sonstige Erträge

17. Die sonstigen Erträge (€ 1.884,14) resultieren insbesondere aus einer Kostenerstattung (€ 1.574,29).

Ausgezahlte Unterstützungen

18. Im Berichtsjahr hat die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland Unterstützungen in Höhe von € 19.734.660,64 an Unterstützungsempfänger ausbezahlt.

Personalaufwand

19. Der Personalaufwand (€ 117.450,98) enthält im Wesentlichen Löhne und Gehälter (€ 102.023,69) sowie gesetzliche Sozialaufwendungen (€ 15.427,29). Die Personalkosten der für die Stiftung tätigen Verwaltungskraft waren im Berichtsjahr erstmals nicht in den sonstigen Aufwendungen (Kosten des Geschäftsbesorgungsvertrages) enthalten, sondern wurden im Personalaufwand ausgewiesen.

Sonstige Aufwendungen

20. Die sonstigen Aufwendungen (€ 1.300.111,13) enthalten im Wesentlichen Verwaltungskosten aus dem Geschäftsbesorgungsvertrag mit der Schifffahrtsstandort Deutschland Verwaltungsgesellschaft mbH (€ 1.241.985,44), Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten (€ 45.853,38), Nebenkosten des Geldverkehrs (€ 3.549,24), Abschreibungen auf Sachanlagen (€ 3.016,85) und Versicherungsbeiträge (€ 2.600,15).

Zinserträge

21. Die Zinserträge (€ 7.922,97) resultieren aus angelegten Geldern, insbesondere aus den im Anlagevermögen ausgewiesenen Wertpapieren (€ 7.299,32).

Einstellung in die Rücklage Ablösebeträge 2017

22. In die Ergebnisrücklage Ablösebeträge 2017 wurde ein Betrag in Höhe von € 1.675.948,76 eingestellt.

WIEDERGABE DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

Wir haben die Jahresrechnung – bestehend aus Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung – unter Einbeziehung der Buchführung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Durch § 4 Abs. 2 und 3 Hamburgisches Stiftungsgesetz wurde der Prüfgegenstand erweitert. Die Prüfung erstreckt sich daher auch auf die Erhaltung des Stiftungsvermögens und die satzungsgemäße Verwendung der Erträge des Stiftungsvermögens und der sonstigen Stiftungsmittel. Die Buchführung und die Aufstellung der Jahresrechnung nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen der Stiftungsverfassung liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Stiftung. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über die Jahresrechnung unter Einbeziehung der Buchführung sowie über den erweiterten Prüfungsgegenstand abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung der Jahresrechnung nach § 317 HGB und § 4 Abs. 2 und 3 Hamburgisches Stiftungsgesetz unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch die Jahresrechnung unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung vermittelten Bildes der Vermögens- Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden und dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob die Anforderungen, die sich aus der Erweiterung des Prüfgegenstandes nach § 4 Abs. 2 und 3 des Hamburgisches Stiftungsgesetz ergeben, erfüllt wurden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Stiftung sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung und Jahresrechnung überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und die wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unserer Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt die Jahresrechnung unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Stiftung.

Die Prüfung der Erhaltung des Stiftungsvermögens und der satzungsgemäßen Verwendung der Erträge des Stiftungsvermögens und der sonstigen Stiftungsmittel nach § 4 Abs. 2 und 3 Hamburgisches Stiftungsgesetz hat keine Einwendungen ergeben.

Norderstedt, 29. Juni 2018

STRATEGUS GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Krambeer
Wirtschaftsprüfer

Hefti
Wirtschaftsprüfer[®]

GREMIEN

STIFTUNG SCHIFFFAHRTS- STANDORT DEUTSCHLAND

Vorstand

Nagel, Ralf, Senator a. D.
Vorstandsvorsitzender
Im Amt seit Dez 2012

Ebel, Hermann
Stellvertr. Vorsitzender
Im Amt seit Dez 2012

Mertens, Wilhelm
Im Amt seit Dez 2016

Kuratorium

Behrendt, Michael
Vorsitzender
Im Amt seit Dez 2012

Rother, Stefan
Stellvertr. Vorsitzender
Im Amt seit Dez 2012

Braren, Rörd
Im Amt seit Dez 2012

Collet, Walter
Im Amt seit Juni 2017

Dießner, Sebastian
Im Amt seit Juni 2016

Hartmann, Alfred
Im Amt seit Mai 2014

Hoheisel, Stephan
Im Amt seit Dez 2017

Jüngerhans, Stefan
Im Amt seit Mai 2014

Kahrs, Johannes
Im Amt seit Juni 2014

Leonhardt, Frank
Im Amt seit Dez 2012

Ponath, Tim
Im Amt seit Juni 2017

Rehberg, Eckhardt
Im Amt seit Mai 2014

Termühlen, Bernhard J.
Im Amt seit Juni 2016

Vinnen, Michael
Im Amt seit Mai 2014

von Rantzau, Dr. Eberhart
Im Amt seit Dez 2012

Wand, Prof. Dr. Christoph
Im Amt seit Mai 2014

Gast, Dr. Ottmar
(ausgeschieden)
Im Amt von Dez 2012– Juni 2018

Ponath, Helmut
(ausgeschieden)
Im Amt von Dez 2015–Juni 2018

Beirat

Rehberg, Eckhardt
Vorsitzender
Im Amt seit Sep 2013

Kahrs, Johannes
Stellvertr. Vorsitzender
Im Amt seit Juni 2014

Dalege, Erik
Im Amt seit Sep 2018

Fock, Sönke
Im Amt seit Juni 2014

Freytag, Christoph
Im Amt seit Sep 2013

Hering, Ingelore
Im Amt seit Juni 2014

Jacobs-Schleithoff, Anne
Im Amt seit Dez 2016

Jäde, Holger
Im Amt seit Sep 2013

Kammerer, Hilde
Im Amt seit Sep 2013

Krämer, Dr. Iven
Im Amt seit Juli 2015

Meyer, Dr. Sigrid
Im Amt seit Sep 2013

Müller, Claudia
Im Amt seit Sep 2018

Pirschel, Michael
Im Amt seit Nov 2017

Reinhold, Hagen
Im Amt seit Sep 2018

Watter, Prof. Dr. Holger
Im Amt seit Dez 2014

Wessels, Frank
Im Amt seit Sep 2013

Wittig, Prof. Willi
Im Amt seit Juni 2014

Zingler, Jens-Uwe
Im Amt seit Sep 2013

Lückert, Hans-Hermann
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Juli 2018

Proske, Heike
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Juli 2018

Staffeldt, Torsten
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Juli 2018

Unger, Bernd
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Nov 2017

Wilms, Dr. Valerie
(ausgeschieden)
Im Amt von Sep 2013–Nov 2017

SCHIFFFAHRTSSTANDORT DEUTSCHLAND VERWALTUNGSGESELL- SCHAFT MBH

Kröger, Dr. Martin
Geschäftsführer

Wallrabenstein, Tilo
Geschäftsführer

IMPRESSUM

KONTAKT

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland
Burchardstraße 24
20095 Hamburg

Telefon +49 40 3 50 97 - 270
www.stiftung-schifffahrtsstandort.de
info@stiftung-schifffahrtsstandort.de

GESTALTUNG UND UMSETZUNG

KONTURENREICH, Matthias Hugo, Köln

DRUCK

Druckhaus Süd, Köln

BILDNACHWEIS

Titel: Fairplay/A. Vallbracht
Innenumschlag: Bernhard Schulte Offshore
S. 2: VDR/engel + gielen, Hansa Treuhand, VDKS
S. 7/17/19: Hapag-Lloyd
S. 8/10/11/12/13/14/15/22: Stiftung
Schifffahrtsstandort Deutschland/J. Schwalfenberg
S. 16: Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.
S. 18: Hartmann Reederei