



Ref: CC/CP (13) 08

Marktbeobachtung 2013 für die europäische Binnenschifffahrt

Eine gemeinsame Publikation von ZKR und Panteia mit Unterstützung der DG Move

Allgemeine Entwicklung und Güterverkehr auf dem Rhein

Der neueste Marktbeobachtungsbericht für die europäische Binnenschifffahrt kommt zum Ergebnis, dass sich die Binnenschifffahrt im Jahre 2012, aus ökonomischer Sicht, weiterhin in sehr schwierigem Fahrwasser befindet.

Auf dem gesamten Rhein, von Basel bis Rotterdam, werden etwa mit rund 330 Mio. t 2/3 der auf europäischen Binnenwasserstraßen beförderten Gütermengen transportiert. (Die in der EU-27 beförderte Menge beträgt knapp 500 Mio. t).

Die auf dem traditionellen Rhein (von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze) im Jahr 2012 beförderte Menge nahm von 187 Mio. t (2011) auf 188,7 Mio. t (2012), und damit um knapp 1 % zu. Es lässt sich in positiver Hinsicht feststellen, dass der Rheinverkehr in jedem Jahr seit 2009 gewachsen ist. Allerdings sind die Zuwächse, die es in 2010, 2011 und in 2012 gab, relativ verhalten. In jedem Fall haben sie nicht ausgereicht, um den Stand des Jahres 2008 wieder zu erreichen. In diesem Jahr betrug der traditionelle Rheinverkehr noch 207,5 Mio. t.

Nach einzelnen Gütersegmenten betrachtet gab es Bereiche mit Aufkommenszuwächsen, und andere mit Verlusten. (Die folgenden Zahlen beziehen sich auf den traditionellen Rhein).

- Zuwächse waren bei Kohle und vor allem bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu beobachten. Dies wird im Falle der Kohle auf energiepolitische Entwicklungen zurückgeführt.
- Rückgänge wurden in den Gütersegmenten, die am engsten mit der Stahlindustrie verbunden sind, verzeichnet (Erze, Metalle). Die westeuropäische Stahlindustrie befindet sich derzeit in einer Strukturkrise.
- Der Containerverkehr erreichte im Jahre 2012 ein Niveau von knapp 2 Mio. TEU, wodurch das Vorjahresergebnis egalisiert wurde.
- Mit knapp 19 Mio. t Beförderung konnte das Chemiesegment der Tankschifffahrt im Jahre 2012 den Vorkrisenstand des Jahres 2008 (17,5 Mio. t) bereits wieder deutlich übertreffen. Die Transporte von Mineralölprodukten stagnierten.

Frachtraten und Entwicklung der Unternehmen

Aufgrund der Wirtschaftskrise befindet sich das Binnenschiffahrtsgewerbe, wie auch die Unternehmen in anderen Verkehrszweigen, in einer schwierigen betriebswirtschaftlichen Lage. Bei der Beförderungsnachfrage gab es in den letzten drei Jahren nur schwache positive Impulse.

Die Angebotsseite ist zwar von einem starken Rückgang der Neubaurate gekennzeichnet. So sank die Neubaurate in der westeuropäischen Trockenschiffahrt von 480.000 t in 2009 auf rund 100.000 t in 2011, und erreichte mit etwa 60.000 in 2012 einen mehrjährigen Tiefststand. Dennoch hat die hohe Neubautätigkeit der früheren Jahre zur Situation der Überkapazität, bei einer kaum vorhandenen (Angebots-)Elastizität geführt. Eine Erholung bei den Frachtraten wird dadurch verhindert, was vor allem die Trockenschiffahrt schmerzlich zu spüren bekommt.

Eine leicht bessere Entwicklung gibt es in der Tankschiffahrt. Hier haben sich die Mengen im Chemiesegment, das rund 40 % des Aufkommens in der Tankschiffahrt umfasst, mit +14% gegenüber dem Vorjahr deutlich ausgedehnt.

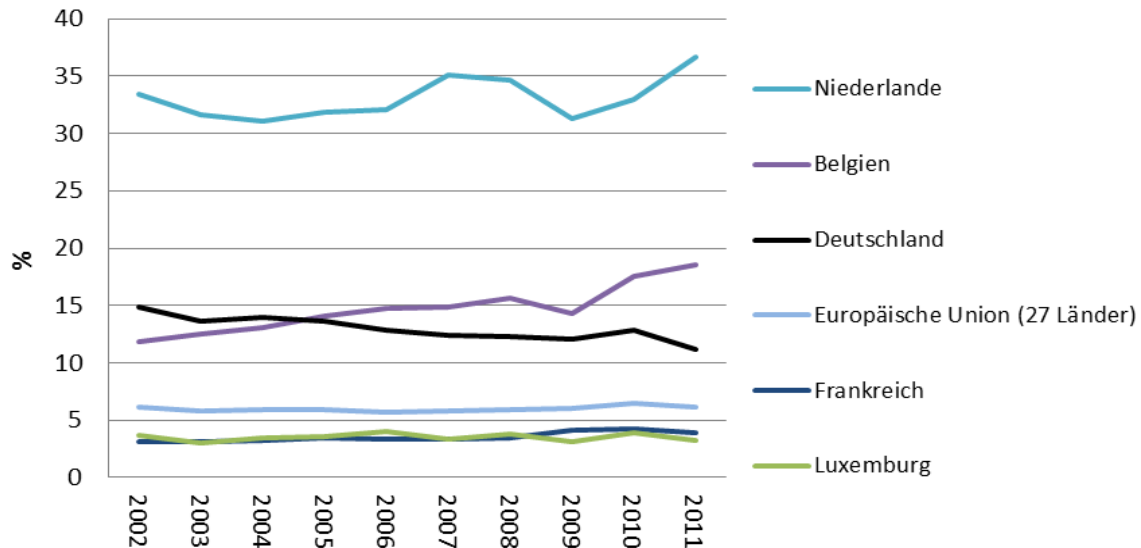
Auch die Frachtraten haben sich in der Tankschiffahrt in den letzten Jahren besser entwickelt als in der Trockenschiffahrt. Dies liegt zum einen am positiven Trend bei der Beförderung chemischer Erzeugnisse. Aber auch Faktoren auf der Angebotsseite sind hier von Bedeutung.

Mit der Umstrukturierung von Einhüllen- auf Doppelhüllenschiffe wurde die Angebotsseite in starkem Maße modernisiert, und hohe Sicherheitsstandards sind erreicht worden. Wenn auch die Situation noch weit von zufriedenstellend zu kennzeichnen ist, wird insgesamt in der Tankschiffahrt unter der Wirkung einer Qualitätsoffensive eine günstigere Ertragsentwicklung auf mittellangen Frist als in der Trockenschiffahrt beobachtet.

Beförderung auf weiteren europäischen Binnenwasserstraßen und Modal Split

Mit mehr als 300 Mio. t pro Jahr und einem Modal Split Anteil von knapp 37 % sind die Niederlande sowohl beim absoluten Beförderungsvolumen, als auch beim Modal Split Anteil, in Europa führend. Auch in Belgien wird mit einem Modal Split Anteil von 18,5 % ein sehr hoher Wert erreicht. In beiden Ländern war für die letzten vier Jahre ein ansteigender Trend beim Modal Split Anteil der Binnenschiffahrt festzustellen (siehe folgende Grafik).

Abbildung: Modal Split Anteil der Binnenschifffahrt in der EU-27 und in Ländern Westeuropas im jeweiligen Landverkehr



Quelle: Eurostat

Fluss-See-Schifffahrt

Im Rahmen eines thematischen Berichts wurde ein zahlenmäßiges Bild des Fluss-See-Verkehrs in Europa skizziert. Der Fluss-See-Verkehr wird sowohl auf kleineren Seeschiffen, als auch auf speziell konstruierten Fluss-See-Schiffen in zahlreichen Gebieten Europas durchgeführt. Insgesamt werden in Europa (inklusive des europäischen Teils von Russland) schätzungsweise rund 100 Mio. t im Rahmen dieser Verkehrsart pro Jahr befördert.

Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt

Die europäische Binnenschifffahrt zählt gemäß offizieller Statistiken rund 44.000 direkt beschäftigte Personen. Rund 40 % der Gesamtbeschäftigung entfällt auf die Fahrgastschifffahrt, 60 % auf die Güterschifffahrt. Die Mehrheit der in der Binnenschifffahrt tätigen Personen ist im Rheinkorridor aktiv. Die Länder mit den höchsten Arbeitskräftezahlen in der Binnenschifffahrt sind die Niederlande, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Italien, Belgien, Rumänien und Bulgarien. Zusammen entfallen auf diese Länder ca. 80 % aller in der europäischen Binnenschifffahrt tätigen Arbeitskräfte.

In den Niederlanden hat die Beschäftigung in den letzten Jahren zugenommen, während in Deutschland eine rückläufige Tendenz zu beobachten ist. In den meisten osteuropäischen Ländern ist ebenfalls ein Rückgang der registrierten Beschäftigung in der Binnenschifffahrt festzustellen.

Über die ZKR (www.ccr-zkr.org)

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist eine internationale Organisation, die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit, soziale Belange und Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der Zentralkommission gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Sie arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.

Kontakt

Norbert Kriedel

Palais du Rhin
2, Place de la République
F-67082 Straßburg
+33.3.88.52.96.43 / n.kriedel@ccr-zkr.org

Clémentine Hurbourque

Palais du Rhin
2, Place de la République
F-67082 Straßburg
+33. 3.88.52.52.79 / c.hurbourque@ccr-zkr.org