

JAHRESBERICHT DER MARKTBEOBACHTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA: AUSGABE 2019

Ref: CC/CP (19)4

In Fortsetzung ihrer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission freut sich die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa für 2019 vorzustellen.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa ist ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Herr Goris, Präsident der European Inland Waterway Transport Platform (IWT Platform) und Herr Georges, Generalsekretär der ZKR, veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Bericht zur Marktbeobachtung stellt die wichtigsten Ergebnisse für das Jahr 2018 dar. Er bietet umfangreiche Statistiken und arbeitet wichtige Marktentwicklungen im Verhältnis zu verschiedenen Aspekten der Binnenschifffahrt heraus, darunter der Fracht- und der Passagierverkehr auf den Wasserstraßen, der Binnenverkehr in Häfen, die Entwicklung der Flotte, Beförderungsunternehmen und Kreuzfahrten, einschließlich kleiner Kreuzfahrtschiffe. Die Altersstruktur der in der Binnenschifffahrt aktiven Personen in einigen europäischen Ländern wird im Bericht ebenfalls betrachtet. Als eine Besonderheit ist ein Kapitel dieser Berichtsedition 2019 speziell den Tagesausflugsschiffen auf europäischen Flüssen, Kanälen und Seen gewidmet.

Nachstehend finden Sie die Zusammenfassung dieses Berichts. Die vollständige Version kann als PDF-Datei auf Französisch, Deutsch, Niederländisch oder Englisch heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter: www.inland-navigation-market.org.

ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. vierteljährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschifffahrtmarkt in Europa. Diese Analysen der wirtschaftlichen Lage sind kostenlos erhältlich und sollen zur strategischen Entscheidungsfindung in diesem Sektor in Europa beitragen, sei es auf gewerblicher und unternehmerischer oder auf verkehrs- und verwaltungspolitischer Ebene. Die Erhebung und Analyse der entsprechenden Daten durch die ZKR wird seit 2005 von der Europäischen Kommission mitfinanziert. Dank dieser erfolgreichen Zusammenarbeit konnte die ZKR diese Tätigkeit, die sie bereits seit knapp zwei Jahrhunderten durchführte, von der Rheinschifffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Jahr 2018 war für die europäische Binnenschifffahrt sicherlich von der langen Niedrigwasserperiode geprägt, die in der zweiten Jahreshälfte stattfand und als ein wesentlicher Einflussfaktor für mehrere wirtschaftliche Parameter anzusehen ist. In regionaler Sicht war der Einfluss der extremen Trockenzeit auf die Transporttätigkeit besonders stark auf dem Rhein, auf seinen Nebenflüssen, auf der oberen und mittleren Donau sowie auf der oberen und mittleren Elbe präsent.

Die Transportaktivitäten auf vielen Kanälen in den Niederlanden, Belgien, Frankreich und in Norddeutschland waren deutlich weniger betroffen. Auch die Schifffahrt auf der unteren Donau in Rumänien und Bulgarien zeigte sich aufgrund ihres Fluss-See-Charakters im Mündungsgebiet der Donau robust.

Der Containerverkehr, der sich nach wie vor fast ausschließlich auf die Rheinstaaten konzentriert, konnte in 2018 sein Transportvolumen halten und teils auch erhöhen, da sich große Teile seiner Einsatzgebiete auf Kanälen oder Wasserstraßen mit einer erheblichen Widerstandsfähigkeit gegen Niedrigwasserstände (in Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Norddeutschland) befinden. In Frankreich expandierte er im Bassin Nord-Pas-de-Calais, während er im Seine-Becken und im Rhône-Saône-Becken sein Niveau konstant hielt.

Der Rhein hingegen verzeichnete nach einem Wachstum in den fünf Vorjahren einen Rückgang des Containerverkehrs um 10% (gemessen in TEU). Die Schifffahrt auf dem Mittel- und Oberrhein (diese beiden Rheinabschnitte machen 49% der Container-Beförderungsleistung auf dem Rhein aus) war im Spätherbst 2018 stark eingeschränkt. Im Oktober und November, als Containerchiffe nicht mehr flussaufwärts nach Straßburg oder Basel fahren konnten, musste die Containerchifffahrt sogar für einige Wochen ganz stillstehen.

Die Unterbrechung der Logistikketten, nicht nur für den Containertransport, sondern auch für Chemikalien, Mineralölprodukte, Eisenerze und weitere Industrie-Rohstoffe, bedeutete einen wirtschaftlichen Schaden von erheblichem Ausmaß. Statistische Berechnungen deuten auf einen Verlust von fast 5 Milliarden Euro für die deutsche Industrieproduktion in der zweiten Jahreshälfte 2018 durch den Rückgang des Rheinverkehrs hin.

Eine weitere Folge waren die stark gestiegenen Transportpreise, insbesondere auf dem Rhein. Im Oktober und November 2018 waren die Frachtraten für Flüssiggüter mehr als viermal so hoch wie sonst (für den ARA-Rhein-Handel).



ÜBER DIE ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation, die 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 ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Die ZKR arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

Für Transporte im FARAG-Raum (Vlissingen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Gent) zeigt eine statistische Analyse auf der Grundlage von Frachtraten für Flüssiggüter, dass die Preise auch in dieser Region in der zweiten Jahreshälfte gestiegen sind. Auch wenn die Wasserstands-Verhältnisse in diesem Teil Westeuropas deutlich weniger beeinflusst wurden, erklärt sich der Anstieg der Frachtraten durch Marktreaktionen: Belgische und niederländische Operateure, insbesondere mit kleinen Schiffen, verlagerten ihr Einsatzgebiet im Herbst 2018 an den Rhein, um vom hohen Frachtratenniveau zu profitieren. Dieser Kapazitätsabzug im FARAG-Gebiet hatte einen allgemeinen Aufwärtsdruck auf die Frachtraten auch dort zur Folge.

Ein Blick auf historische Daten über Niedrigwasserstände in der Vergangenheit (1820-2018) zeigt, dass Jahre mit einer hohen Häufigkeit von Niedrigwassertagen auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts, in den 1940er und in den 1970er Jahren recht häufig waren. Diese historischen Muster zeigen, dass auch ohne Klimawandel starke Schwankungen der Navigationsbedingungen aufgetreten sind und mit hoher Wahrscheinlichkeit auch in Zukunft auftreten werden. Sie weisen auch auf die Notwendigkeit hin, die heute vorhandenen Logistikkonzepte (hinsichtlich der Größe und des Designs der Schiffe), bis zu einem gewissen Grad zu überdenken.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Frachtschiffsflotte der Rheinstaaten von einer wachsenden durchschnittliche Ladekapazität und einem Rückgang der Zahl der kleinen Schiffe gekennzeichnet ist, eine Entwicklung, die sich auch 2018 fortsetzte, insbesondere für die französische Flotte. Die Neubauraten im Jahr 2018 waren eher niedrig, aber die auf den Markt gebrachten Schiffe waren aus allen Größenklassen, und umfassten auch einige kleinere Schiffe mit einer Tonnage von weniger als 1 000 Tonnen.

Der Unternehmenssektor in der Binnenschifffahrt zeigt für Westeuropa ein sehr fragmentiertes Bild: 87,5% aller IWW¹-Güterverkehrsunternehmen in Europa befinden sich in Rheinstaaten, und allein die Niederlande machen bereits 58% aller europäischen Güterverkehrsunternehmen aus. Allerdings sind 41% aller niederländischen Trockenfrachtunternehmen und 51% aller niederländischen Flüssigfrachtunternehmen Ein-Mann-Unternehmen. Die Größenstruktur in französischen Güterschiffahrtsunternehmen ist jener der Niederlande sehr ähnlich.

Die Beschäftigungsentwicklung im Bereich Güterverkehr war in den letzten Jahren in den meisten europäischen Ländern durch einen rückläufigen Trend gekennzeichnet, der auf verfügbaren Daten für den Zeitraum zwischen 2012 und 2016 basiert. Ausnahmen waren hierbei Deutschland, die Schweiz, Polen, Italien und Lettland, wo die Zahl der Mitarbeiter 2016 höher war als in 2012. Den stärksten absoluten Rückgang verzeichneten die Niederlande, wo die Zahl der Beschäftigten 2016 um 522 geringer war als 2012 (in Frankreich: -279, in Deutschland: +281).

Im Personenverkehr hingegen stiegen zwischen 2012 und 2016 sowohl die Zahl der Unternehmen als auch die Zahl der Beschäftigten. Den stärksten Anstieg der Beschäftigtenzahl in Europa verzeichneten Deutschland (+1 745), Frankreich (+551), Italien (+470) und die Niederlande (+306).

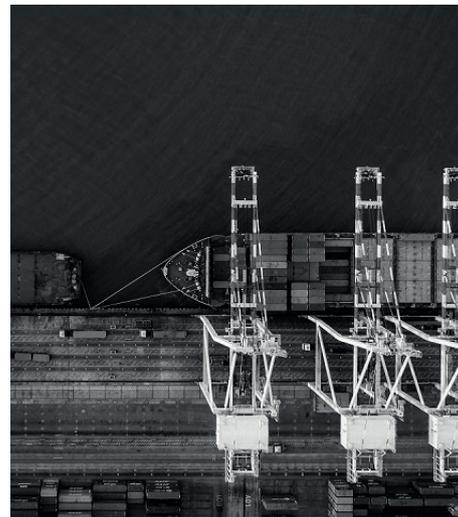
Eurostat-Daten über die Rentabilität der IWW-Unternehmen zeigen, dass Güterverkehrsunternehmen in Belgien und den Niederlanden eine deutlich höhere Rentabilität aufweisen als Unternehmen in Frankreich, Deutschland, der Slowakei und Ungarn. Die Rentabilität wird dabei als Verhältnis von Bruttobetriebsüberschuss zu Umsatz gemessen.

Im Personenverkehr ist dieser Rentabilitätsindikator für Deutschland in den letzten Jahren gestiegen, was mit der positiven Entwicklung der Beschäftigung in dieser Branche in Deutschland übereinstimmt. Frankreich weist in diesem Segment erneut eine relativ geringe Profitabilität auf. Seine Position auf der Rentabilitätsskala lässt sich laut Eurostat-Daten durch recht hohe Personalkosten in der französischen Binnenschifffahrt erklären.

Im Gegensatz zu den Schwierigkeiten des Güterverkehrs im Jahr 2018 stiegen die Passagierzahlen bei Flusskreuzfahrten auf neue Rekordhöhen. Mit einer Wachstumsrate von 14,6% gegenüber dem Vorjahr waren in Europa 1,64 Millionen Touristen auf Flusskreuzfahrtschiffen unterwegs. Fast 38% dieser Touristen sind heute US-Amerikaner und Kanadier. Eine fulminante Wachstumsrate von 41% (aber auf einer viel niedrigeren Basis) wurde für Touristen aus Asien, Russland und Skandinavien beobachtet. Auch die Zahl der britischen und irischen Reisenden wuchs mit 31% unglaublich stark.

Da die Einsatzgebiete der Flusskreuzfahrten in ganz Europa liegen, war der Sektor recht widerstandsfähig gegen Niedrigwasser. Auf dem Rhein kam es zwar zu einem leichten Rückgang des Verkehrs von Kreuzfahrtschiffen um 7%, während auf der Donau (+6%) und auf der Mosel (+12%) mehr Kreuzfahrtschiffe unterwegs waren. Der Flottenausbau hat sich 2018 etwas abgeschwächt, aber die Auftragsbücher deuten darauf hin, dass die Zahl der Neubauten im Jahr 2019 wieder an Dynamik gewinnt.

Ein weiteres Kapitel analysiert die Tagesausflugsschiffe (Fahrgastschiffe ohne Kabinen, die einen Tag lang fahren). Parallel zur Umsatzverteilung im europäischen Personenverkehr wird die höchste Anzahl von Tagesfahrtschiffen in Deutschland, Frankreich, den Niederlanden, der Schweiz und Italien beobachtet. Diese Analyse umfasst sowohl Tagesausflugsschiffe auf Flüssen und Kanälen als auch auf Seen. Die verfügbaren Kapazitäten in Bezug auf Schiffe und Passagierplätze sind über die Zeit hinweg relativ stabil, aber für Großstädte (z.B. Amsterdam, Berlin, Hamburg, Paris) lässt sich eine Wachstumstendenz beobachten. Auch die Passagierzahlen folgen einem leichten Aufwärtstrend, aber die Daten zeigen auch, dass dieses Segment nicht völlig konjunkturunabhängig ist. So hat die



Wirtschaftskrise 2011/2012 die Nachfrage in wichtigen Ländern (Italien, Frankreich) stark belastet.

Das Ausblickskapitel des Berichts befasst sich mit dem Gütersegment Sand, Steine, Kies und Baustoffe. Dieses Segment repräsentiert 37% aller Gütertransporte in der Binnenschifffahrt in Frankreich, 25% in Belgien, 20% in den Niederlanden, 14% in Deutschland und 21% in Rumänien. Die Bautätigkeit in Europa befindet sich seit 2014 auf einem expansiven Kurs, was auf positive Signale von Seiten der Demografie, öffentlichen Infrastrukturinvestitionen und der wirtschaftlichen Erholung nach der Immobilienkrise 2009 zurückzuführen ist. Die Beförderung verwandter Güter auf den Binnenwasserstraßen (vor allem Kies, Sande, Baustoffe) folgte zu einem gewissen Grad dieser Expansion, was sich in an Hand einer Korrelation zwischen der monatlichen und vierteljährlichen Bautätigkeit einerseits, und den Wasserstraßentransporten obiger Materialien andererseits ablesen lässt. Die Aussichten für die nächsten drei Jahre deuten jedoch auf ein langsames Expansionstempo im Bausektor hin. Die Transportnachfrage dürfte diesem Abkühlungsprozess folgen, aber dennoch auch in Zukunft weiterwachsen. Denn der Bausektor ist ein wichtiger Sektor mit positiven Wachstumsaussichten für die Zukunft, wie sich an Hand von langfristigen Prognosen zeigt. Die Binnenschifffahrt sollte alle Anstrengungen unternehmen, um an diesem Wachstum zu partizipieren.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

ccnr@ccr-zkr.org

www.ccr-zkr.org

¹IWW (Inland Waterways): Binnenwasserstraßen