

DIE ZKR VERÖFFENTLICHT DEN THEMATISCHEN BERICHT: DER ARBEITSMARKT IM EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSSEKTOR

Ref: CC/CP (24)05



Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) veröffentlicht in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission (EK) jährliche und halbjährliche Berichte über den europäischen Binnenschifffahrtsmarkt. Darüber hinaus werden thematische Berichte veröffentlicht, die bestimmte Aspekte des Binnenschifffahrtsmarktes behandeln.



Der neue thematische Bericht „Der Arbeitsmarkt im Europäischen Binnenschifffahrtssektor“ kann im [PDF-Format](#) (auf Englisch) heruntergeladen oder online unter www.inland-navigation-market.org eingesehen werden.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!

ZUSAMMENFASSUNG

Das Monitoring der Arbeitsmarktindikatoren in einem bestimmten Markt ist besonders relevant, um die Lage des Humankapitals in diesem Sektor und seine zukünftige Entwicklung zu beurteilen. Das Humankapital ist eine der wichtigsten Ressourcen und eine fundamentale Vorbedingung für eine qualitativ hochwertige Leistung und das Wirtschaftswachstum eines Sektors. Da zu diesem Thema auf Ebene des europäischen Binnenschifffahrtssektors aktuell kein Bericht mit detaillierten Daten verfügbar ist, wurde beschlossen, einen thematischen Bericht zu erstellen, um die Kenntnisse und Informationen über den europäischen Arbeitsmarkt in der Binnenschifffahrt zu verbessern.

Bei der Untersuchung aller in Frage kommenden Quellen (statistische Ämter, Arbeitsämter, Sozialversicherungsträger, Wasserstraßenverwaltungen, Verkehrs-

und Arbeitsministerien usw.) wurden detaillierte Daten über die Beschäftigungs- und Arbeitsmarktbedingungen in der Binnenschifffahrt gewonnen. Da für manche Länder zum Teil mehrere Datenquellen existieren, können die Daten für das jeweilige Land je nach verwendeter Quelle jedoch mehr oder weniger unterschiedlich ausfallen. Der Hauptgrund dafür ist, dass die einzelnen Organisationen unterschiedliche Methoden verwenden. Soweit möglich, wurde im Bericht erläutert, welche Art von Quelle gewählt wurde und was für die Wahl der einen Quelle gegenüber einer anderen ausschlaggebend war.

Basierend auf quantitativen Daten und weiteren, im Kontext dieses Berichts erfassten qualitativen Informationen können die folgenden wesentlichen Schlussfolgerungen gezogen werden.

Nach der strukturellen Unternehmensstatistik (SUS) von Eurostat belief sich die Zahl der Beschäftigten im Güter- und Fahrgastverkehr auf den europäischen Binnenwasserstraßen im Jahr 2020 auf insgesamt rund 41 923 Personen, von denen etwa 56 % im Güterverkehr und die anderen 44 % im Fahrgastverkehr tätig waren. Für 2021 ist diese Zahl nicht verfügbar.

Von 2011 bis 2018 stieg die Zahl der Beschäftigten im europäischen Fahrgastverkehr kontinuierlich an, was auf mehrere Faktoren zurückzuführen ist, so z. B. auf die Zunahme der Anzahl der Kreuzfahrtschiffe auf dem europäischen Binnenschifffahrtsmarkt und die steigende Nachfrage nach Flusskreuzfahrten. In den Jahren 2019 und 2020 war jedoch in fast allen europäischen Ländern ein erheblicher Rückgang der Beschäftigten zu verzeichnen, der im Jahr 2020 noch deutlicher ausfiel. Der Ausbruch der globalen Gesundheitskrise und die daraufhin von der Europäischen Union

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.

ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. halbjährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschifffahrtsmarkt in Europa. Die ZKR veröffentlicht zudem thematische Berichte, deren Themen jeweils in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt werden. 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.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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

und den Regierungen der Mitgliedstaaten ergriffenen Eindämmungsmaßnahmen hatten schwerwiegende Auswirkungen auf die Fahrgastbeförderung. Deutschland steht bei der Zahl der in diesem Sektor beschäftigten Arbeitskräfte an erster Stelle. Auch die Niederlande, die Schweiz und Italien weisen diesbezüglich einen hohen Anteil an Beschäftigten auf. Im Jahr 2021 nahm die Zahl der Arbeitskräfte insgesamt und in den einzelnen Ländern im Vergleich zu 2020 zu, was die schrittweise Erholung der Fahrgastbeförderung in der Binnenschifffahrt nach der Covid-19-Krise widerspiegelt. In den Niederlanden ging die Zahl der Beschäftigten zwischen 2020 und 2021 leicht zurück.

Was die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen anbelangt, so liegen die Niederlande bei der Zahl der Arbeitskräfte an erster Stelle, gefolgt von Deutschland, Frankreich und Rumänien. Im Zeitraum von 2008 bis 2021 war eine stabile Entwicklung zu verzeichnen. Anders als im Fahrgastverkehr ging die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2020 nicht wesentlich zurück. Daraus lässt sich schließen, dass die Einschränkung oder Einstellung der Wirtschaftstätigkeiten in den kritischen Monaten der Pandemie die Beschäftigung in der Güterbinnenschifffahrt nicht stark beeinträchtigt hat.

Die meisten europäischen Binnenschifffahrtsunternehmen sind in den Niederlanden registriert, gefolgt von Deutschland und Frankreich, die ebenfalls hohe Anteile aufweisen. In den Niederlanden besteht die Marktstruktur im Schnitt vor allem aus kleinen Unternehmen mit durchschnittlich etwa drei Beschäftigten pro Unternehmen, verglichen mit Deutschland, das eine höhere Anzahl größerer Unternehmen aufweist. Sowohl für den Fahrgast- als auch für den Güterverkehr melden die Banken eine Tendenz zu mehr Konsolidierung.

Insgesamt zeigte die Zahl der Fahrgastbeförderungsunternehmen zwischen 2012 und 2015 eine steigende Tendenz, danach stabilisierte sich die Zahl bis zum Jahr 2020, in dem ein leichter Rückgang zu beobachten war. Im Jahr 2021 war ein deutlicher Anstieg der Zahl der Unternehmen zu verzeichnen.

In der Güterbinnenschifffahrt war zwischen 2014 und 2021 ein rückläufiger Trend bei der Zahl der Unternehmen zu beobachten.

Der Arbeitsmarkt der Binnenschifffahrt steht unter dem Einfluss verschiedener

Phänomene. Zu nennen sind vor allem die Migration, der Alterungsprozess, der Arbeitskräftemangel, die klimatischen Bedingungen (Wasserstände) sowie die makroökonomischen und finanziellen Bedingungen. Nach Angaben der Donaukommission sind die Lohnunterschiede im Vergleich zur Seeschifffahrt auch ein arbeitsmarktbeeinflussender Faktor im Donauraum. Aufgrund der höheren Löhne in der Seeschifffahrt entscheidet sich eine größere Anzahl von Berufsanfängern/Arbeitssuchenden bei Beginn ihrer Ausbildung für diesen Sektor.

Was die regionale Verteilung in Europa im Hinblick auf den Beschäftigungsgrad betrifft, so war der Trend im Güterverkehrssektor der Binnenschifffahrt in Osteuropa insgesamt eher negativ. Einer der Hauptgründe dafür ist möglicherweise das niedrigere Lohnniveau. Im Vergleich zu Westeuropa sind die Löhne in Osteuropa sehr niedrig. Die statistischen Daten belegen eine hohe Abwanderungsrate von Binnenschifffahrtsbeschäftigten aus Osteuropa nach Westeuropa. Deutschland ist das Hauptzielland, vor allem für tschechische, polnische und rumänische Arbeitskräfte. Die Binnenschifffahrt in Luxemburg nimmt eine große Anzahl von Personen aus der Tschechischen Republik, Polen und Rumänien auf. Österreich sowie auch Deutschland beschäftigen viele Serben und Ungarn.

Ein weiteres Phänomen des Arbeitsmarktes in der Binnenschifffahrt ist der Alterungsprozess, der in gewisser Weise mit dem Phänomen des Arbeitskräftemangels zusammenhängt. Detaillierte Langzeitdaten für Belgien zeigen, dass die Alterung insbesondere in der Gruppe der selbständigen Binnenschiffer ein Problem darstellt. Aus Befragungen kann geschlossen werden, dass viele junge Menschen Arbeitsplätze an Land mit regelmäßigen Arbeitszeiten und Wochenenden zu Hause bevorzugen. Dieser Faktor ist z. B. in Westeuropa von großer Bedeutung, wo etwa 80 % der Frachtunternehmen in der Binnenschifffahrt Partikulierbetriebe sind und somit von selbstständigen Binnenschiffern betrieben werden, deren Arbeitszeiten oft nicht planbar sind.

Der oben erläuterte Faktor führt zu einem gewissen Arbeitskräftemangel sowohl in der Fahrgast- als auch in der Güterschifffahrt, der sich bei qualifiziertem Personal auf der Führungsebene (Schiffsführer) bemerkbar macht und im Flüssiggütersegment noch ausgeprägter ist. Weitere Faktoren, die zum Arbeitskräftemangel beitragen, sind technischer Natur. Da die von den Besatzungsmitgliedern geforderte Arbeit

technisch immer anspruchsvoller wird, suchen die Binnenschifffahrtsunternehmen verstärkt nach spezialisierten Profilen, die nur schwer zu finden sind.

Im Hinblick auf das wirtschaftliche Geschehen ist festzustellen, dass das makroökonomische Umfeld in den vergangenen Jahren durch drei große Krisen stark beeinträchtigt wurde. Im Jahr 2020 haben die Covid-19-Pandemie und ihre Folgen viele Wirtschaftssektoren schwer belastet. Die Abschwächung der weltweiten Produktion und des internationalen Handels sowie die Beschränkungen der nationalen und internationalen Mobilität führten zu einem Rückgang der Nachfrage im Fahrgast- und Güterverkehr. Zudem führte der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine zu einer Unterbrechung der Versorgung mit Importgütern aus Russland und der Ukraine sowie zu einem Rückgang der Frachtschifffahrt auf Rhein und Donau in mehreren Gütersegmenten.

Nicht zuletzt wirkten sich die Niedrigwasserperioden in den Jahren 2018 und 2022 stark auf die Beförderungsmengen und Frachtraten aus. Abgesehen von weiteren binnenschifffahrtsspezifischen Faktoren lässt sich der allgemeine Rückgang auf dem Arbeitsmarkt der Güterschifffahrt auch durch die Finanzkrise erklären, die sich negativ auf die beförderten Gütermengen und damit auf die Nachfrage nach nautischem Personal in der Güterschifffahrt auswirkte.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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