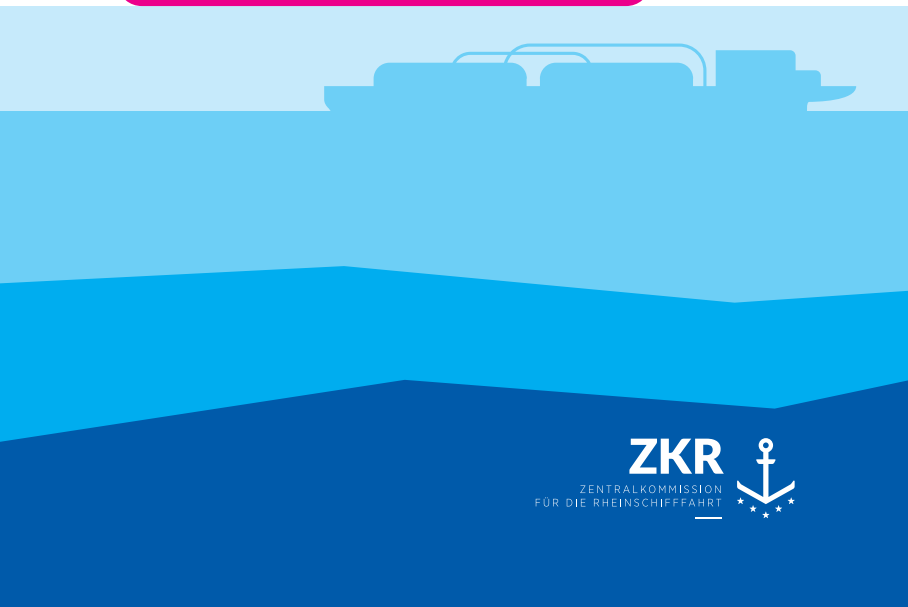
MARKET INSIGHT
EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM

WINTER 2016/2017



ZKR
ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Market Insight

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im

Winter 2016/2017

INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG (S.4)

01 **WIRTSCHAFTLICHES UMFELD** (S.7)

Wirtschaftliches Umfeld in Europa **(s.8)**
Industrieaktivität und Binnenschifffahrt **(s.10)**
Binnenschifffahrtsrelevante Sektoren **(s.12)**

02 **GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN** (S.15)

Verkehrsleistung in Europa **(s.16-18)**
Verkehrsleistung in wichtigen europäischen Binnenschifffahrtsländern **(s.20)**
Trockengut-, Flüssiggut- und Containertransport **(s.22)**
Hafenumschläge in Europa **(s.24-26)**

03 **BETRIEBSBEDINGUNGEN** (S.29)

Umsatzentwicklung in Europa **(s.30)**
Frachtraten und Kraftstoffpreise **(s.32)**
Frachtraten und Wasserführung **(s.34)**

04 **AUSBLICK** (S.35)

Schwerpunkt Stahlindustrie **(s.38)**
Prognosemodell und Ergebnisse **(s.40)**
Aussichten für den Welthandel und Trends **(s.42)**

ZUSAMMENFASSUNG

Die wirtschaftliche Situation der europäischen Binnenschifffahrt für das erste Halbjahr 2016 spiegelt den ökonomischen Kontext der Eurozone wider: eine positive Entwicklung aufgrund aufgrund des innergemeinschaftlichen Handels und eine negative Auswirkung wegen einer global rückläufigen Entwicklung der Weltwirtschaft. Das voraussichtliche Wirtschaftswachstum für 2017 liegt bei 1 bis 2%.

Auf die Rheinanliegerstaaten entfällt mit 84% des europäischen Binnenschifffahrtsverkehrs weiterhin der Löwenanteil der Beförderung auf europäischen Binnenwasserstraßen, der Anteil der Donauanliegerstaaten liegt dem gegenüber bei 15%.

Die Beförderungsleistung der europäischen Binnenschifffahrt, die für gewöhnlich mit dem industriellen Wachstum in Europa korreliert ist, weicht aufgrund einer außerordentlichen Phase niedriger Wasserstände in der zweiten Jahreshälfte 2015 von dieser Beobachtung ab. Insbesondere in Deutschland wirkte sich die Niedrigwasserphase nachteilig auf die Nachfrage aus. Nach dieser Phase, die das Jahresende 2015 kennzeichnete, nahm das Verkehrsaufkommen auf dem Rhein im ersten Halbjahr 2016 wieder zu und erreichte fast wieder die Werte aus dem ersten Halbjahr des Vorjahres. Im ersten Halbjahr 2016 lag das Beförderungsaufkommen auf dem Rhein um 2,1% unter dem ersten Halbjahr 2015.

Auf der Donau war die Situation im ersten Halbjahr 2016 schwierig, da in diesem Zeitraum wegen der schlechten Ernten und der rückläufigen Beförderung von Getreide und landwirtschaftlichen Erzeugnissen das Beförderungsaufkommen auf dem Mittellauf der Donau auf bis zu 31% des Vorjahresaufkommens zurückging. Bei anderen Gütern war hingegen eine erhebliche Zunahme der Beförderung auf der Donau festzustellen, beispielsweise bei Metall und Erdölerzeugnissen.

Die Wiederbelebung der Rheinschifffahrtsbeförderung ging in maßgeblichen Marktsegmenten (Trockengüter, Flüssiggüter, Container) unterschiedlich schnell vonstatten. Die Containerbeförderung ist nach der Niedrigwasserphase zum Jahresende 2015 wieder deutlich um 20% angestiegen und hat im zweiten Quartal 2016 mit knapp 4 Milliarden TKM europäisches Rekordniveau erreicht. Die Beförderung von Trockengütern ist im ersten Halbjahr 2016 gestiegen, hat das Niveau des ersten Halbjahres 2015 allerdings nicht ganz erreicht, wohingegen bei den Flüssiggütern, die mit dynamischeren Industriezweigen und dem geringen Ölpreis verknüpft sind, die Transportleistung bereits jetzt höher liegt als 2015.

Bei Erzen und Metall konzentrieren sich zwar nach wie vor zwei Drittel der Beförderungen auf den Rhein, die Mosel und die Saar, gleichzeitig ist dieser Markt aber aufgrund des starken Wettbewerbs im Eisen- und Metallsektor auf dem Weltmarkt von Stagnation gekennzeichnet.

Von den Rheinanliegerstaaten haben im ersten Halbjahr 2016 gegenüber dem ersten Halbjahr 2015 die Niederlande das umfangreichste Wachstum zu verzeichnen, das insbesondere auf die Beförderung von Containern und Flüssiggütern zurückgeht.

Auf lange Sicht sind strukturelle Veränderungen abzusehen, einerseits bedingt durch den steigenden Anteil des Containerverkehrs in der europäischen Binnenschifffahrt und andererseits aufgrund der Notwendigkeit den neuen Anforderungen europäischer Energiepolitik hinsichtlich Kohle- und Erdölerzeugnissen Rechnung zu tragen.

Nachdem in Bezug auf die Wasserführung wieder normale Verhältnisse herrschen, sind die Beförderungspreise im ersten Halbjahr 2016 rückläufig und auf ein Niveau gesunken, das unter dem Niveau des ersten Halbjahrs 2015 liegt. Obwohl in den Niederlanden die Verkehrszahlen stiegen, waren hier im ersten Halbjahr 2016 rückläufige Umsätze festzustellen.

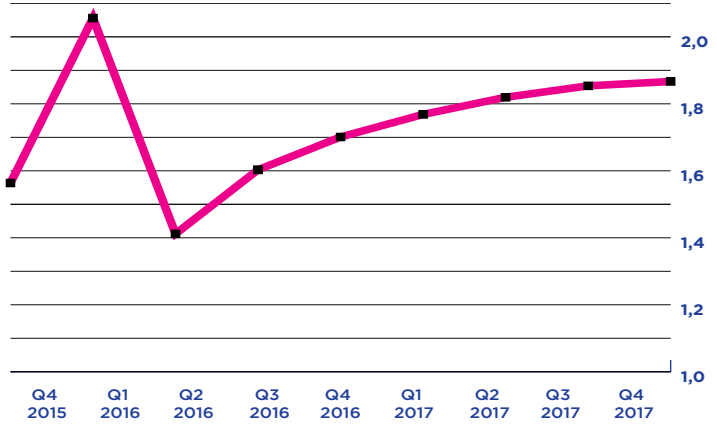
Die Geschäftstätigkeit in den Binnenhäfen zeigt im ersten Halbjahr ein uneinheitliches Bild. Einerseits war in vielen Häfen am Rhein und an der Donau das Verkehrsaufkommen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2015 rückläufig, gleichzeitig stieg in diesem Zeitraum in Duisburg, dem wichtigsten Binnenhafen hinsichtlich Gütertransport, das Volumen Binnenschifftransports um knapp 3%.

01

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD IN EUROPA

VORAUSSCHÄTZUNG DES VIERTELJÄHRLICHEN BIP-WACHSTUMS IM EURORAUM (JÄHRLICHE RATE IN %)



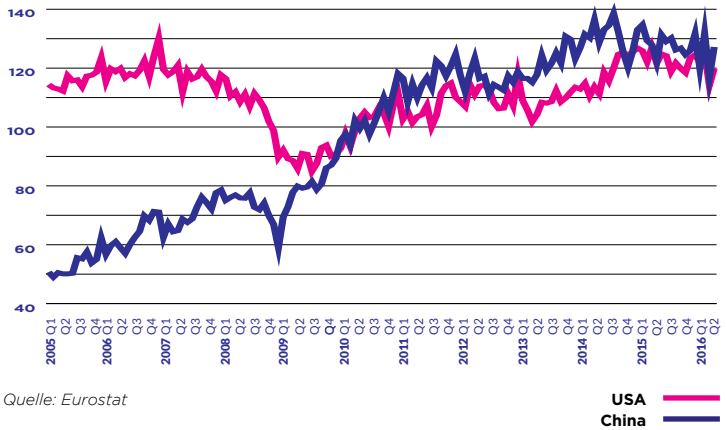
Quelle: OECD – Economic Outlook Nr.°99

- Die Erwartungen an das BIP-Wachstum in Europa bleiben für 2016 und 2017 mit 1,5 bis 2 % gedämpft.
- Die OECD hat ihre Erwartungen für 2017 in Bezug auf Deutschland von 1,7 % auf 1,5 % und in Bezug auf Frankreich von 1,5 % auf 1,3 % gesenkt. Die Wachstumserwartungen für den Euroraum wurden von 1,7 % auf 1,4 % zurückgeschraubt.
- Die Weltwirtschaft ist mit einem Rückgang des Welthandels, namentlich zwischen Europa und China/USA, konfrontiert, der zum Teil auf die strukturellen Veränderungen der chinesischen Wirtschaft (Übergang von einer exportorientierten Wirtschaft hin zu einer konsumbasierten Wirtschaft) zurückzuführen ist.
- Der innergemeinschaftliche Handel entwickelt sich beständiger, kann die nachlassende Dynamik des Welthandels aufgrund der allgemein schwachen Nachfrage jedoch nicht vollständig kompensieren.

AUSFUHREN DER EUROPÄISCHEN UNION IN DAS EU-AUSLAND (EXTRA-EU-28) UND DAS EU-INLAND (INTRA-EU-28) (INDEX 2010 = 100)

Quelle: Eurostat

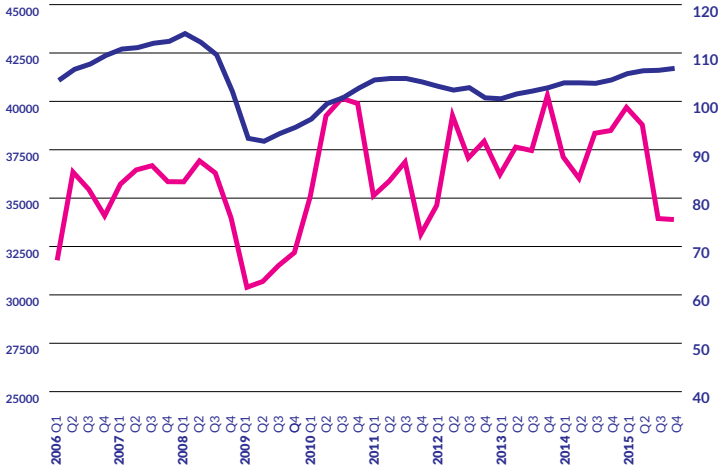
AUSFUHREN DER EUROPÄISCHEN UNION NACH CHINA UND DEN USA (INDEX 2010 = 100)



Quelle: Eurostat

INDUSTRIEAKTIVITÄT UND BINNENSCHIFFFAHRT

NDUSTRIEPRODUKTIONSINDEX UND GÜTERVERKEHR AUF DEN BINNENWASSERSTRASSEN DER EU



Quelle: Eurostat

Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der EU (Mio TKM)
Industrieaktivität in der EU (Index 2010 = 100)

+3.8%

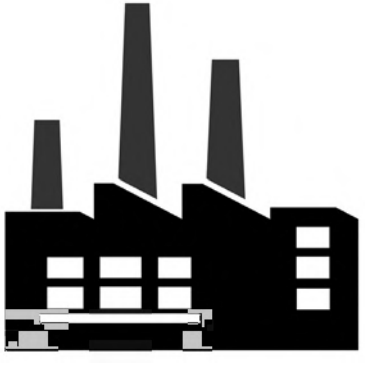
ZUWACHS DER INDUSTRIEPRODUKTION DER EU
IN DEN LETZTEN ZWEI JAHREN

- Der wachsende innergemeinschaftliche Handel zeigt einen ähnlichen Aufwärtstrend wie die Industrieaktivität.
- Die Industrieproduktion der EU verzeichnet im nunmehr siebten Quartal in Folge positive Zuwächse.
- Dieser leichte Aufwärtstrend hat sich jedoch noch nicht auf die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen niedergeschlagen, was insbesondere auf die natürlichen Bedingungen und deren negative Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt im letzten Halbjahr 2015 zurückzuführen ist.

2015

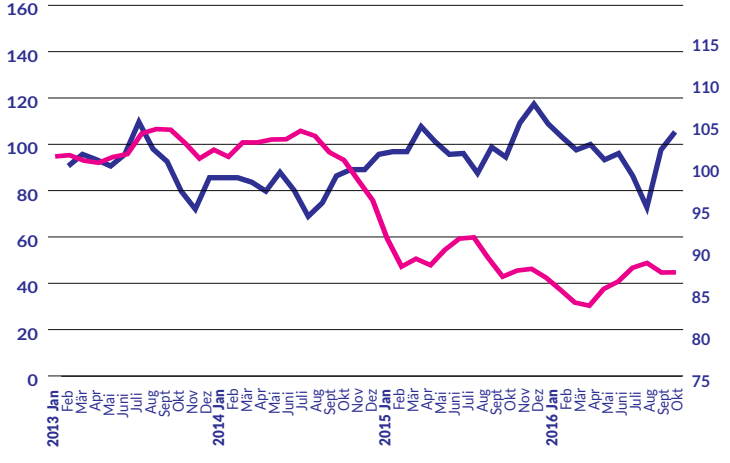
WURDE DAS BEFÖRDERUNGSAUFKOMMEN DURCH NIEDRIGWASSERPHASEN GEDÄMPFT

DIE BINNENSCHIFFFAHRT WURDE IN DER FOLGE VON DER INDUSTRIEPRODUKTION ABGEKOPPELT.



BINNENSCHIFFFAHRTSRELEVANTE SEKTOREN

RAFFINERIEPRODUKTION IN DER EU UND ROHÖLPREIS

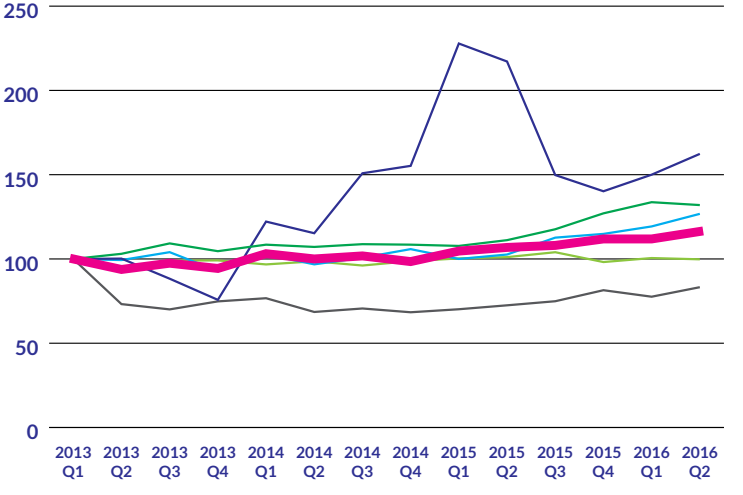


Quelle: Eurostat und US-amerikanisches Amt für Energiestatistik

Rohölpreis WTI (USD je Barrel)
Raffinerieproduktion in der EU (Index 01/2013 = 100)

- Das Ölpreisniveau ist trotz eines leichten Aufwärtstrends im Jahr 2016 weiterhin sehr niedrig.
- Das niedrige Ölpreisniveau wirkt sich tendenziell positiv auf die Raffinerieproduktion, die allgemeine wirtschaftliche Lage und die Aussichten für die Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt aus.

ENTWICKLUNG DER BAUGENEHMIGUNGEN FÜR WOHNUNGEN IN DER EU (INDEX 2013 = 100)



Quelle: Eurostat

EU-28
Niederlande
Deutschland
Österreich
Rumänien
Frankreich

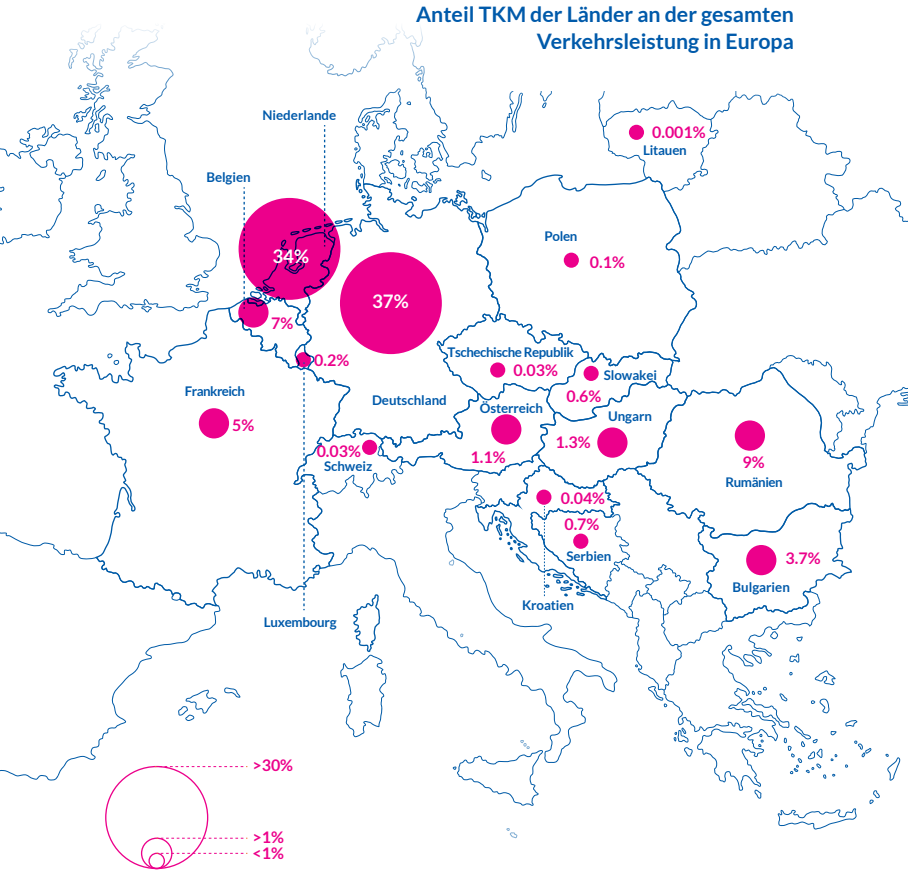
- Trotz der anziehenden Industrieaktivität stagnieren die wirtschaftlichen Bedingungen bestimmter Trockengutsegmente.
- Beispiel Bauwirtschaft: Seit dem Platzen der Immobilienblase 2006/2007 ist dieser Sektor durch eine lange Phase der Stagnation gekennzeichnet. Erst seit 2015 ist in den wichtigsten europäischen Ländern eine leichte Erholung zu beobachten. Im Zeitraum Q2 2015 bis Q2 2016 haben die Baugenehmigungen in der EU um 9% zugenommen.
- Der Konjunkturzyklus der Stahlindustrie hat erheblichen Einfluss auf das Beförderungsvolumen in der Binnenschifffahrt (eine detaillierte Analyse erfolgt im Kapitel „Ausblick“).

02

GÜTERVERKEHR AUF BINNEN-WASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN

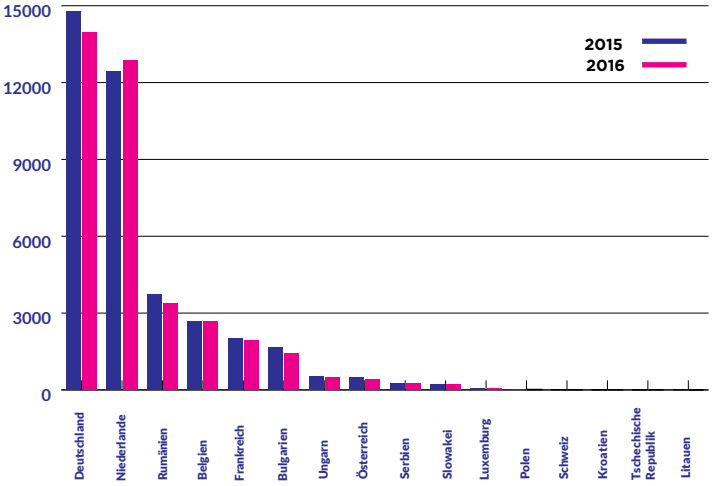
VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IM STAATSGEBIET DES JEWEILIGEN EUROPÄISCHEN LANDES IM ZWEITEN QUARTAL 2016



Quelle: ZKR, nationale Statistikämter, Eurostat
Für die Begriffsbestimmung von „Europa" siehe die Erläuterungen zur Methodologie am Ende des Berichts.

VERGLEICH DER VERKEHRSLEISTUNG NACH LÄNDERN IM ZEITRAUM Q2 2015 BIS Q2 2016 (MIO. TKM)

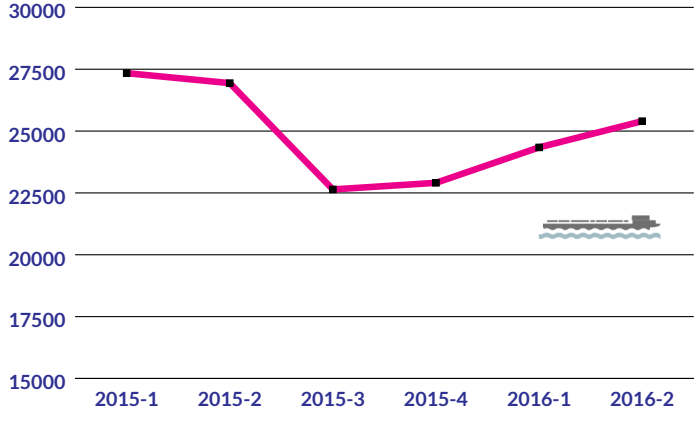


Quelle: ZKR, nationale Statistikämter, Eurostat

- In Europa entfallen 84% der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen auf die Rheinstaaten; der Anteil der Donaustaaten liegt demgegenüber bei 15%.
- Im ersten Halbjahr 2016 (Q1 + Q2) wurden 96,1 Mio. Tonnen Güter auf dem traditionellen Rhein befördert. Dies entspricht einem Zuwachs von 2,1% im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2015.
- Der Rheinverkehr hat sich von der Niedrigwasserperiode und dem dadurch verursachten starken Rückgang des Verkehrsaufkommens Ende 2015 noch nicht vollständig erholt.
- Im Vergleich mit 2015 fiel der Rückgang im ersten Quartal stärker aus als im zweiten Quartal: -3.2% in Q1 2015-2016 gegenüber -1.1% in Q2 2015-2016. Dies verdeutlicht, dass sich der Binnenschiffsverkehr auf dem Rhein wieder dem Niveau des Jahres 2015 annähert.
- Der Verkehr auf der Donau ging im ersten Halbjahr 2016 (Q1 + Q2) deutlich zurück. Besonders stark war der Rückgang mit -31 % auf der mittleren Donau. Hauptursache war die deutlich rückläufige Beförderung von Getreide und von landwirtschaftlichen Erzeugnissen (aufgrund der schlechten Ernten 2015).

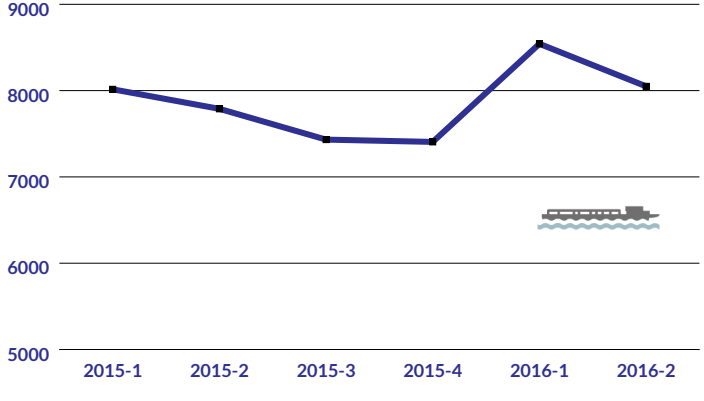
VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

VERKEHRSLEISTUNG DER TROCKENGÜTERSCHIFFFAHRT IN EUROPA (QUARTALSDATEN - MIO. TKM)



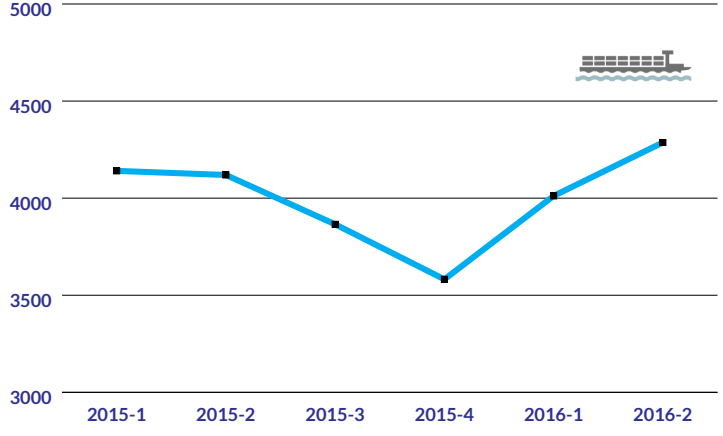
Quelle: Nationale Statistikämter, ZKR

VERKEHRSLEISTUNG DER TANKSCHIFFFAHRT IN EUROPA (QUARTALSDATEN - MIO. TKM)



Quelle: Nationale Statistikämter, ZKR

VERKEHRSLEISTUNG DER CONTAINERSCHIFFFAHRT IN EUROPA (QUARTALSDATEN - MIO. TKM)



Quelle: Nationale Statistikämter, ZKR

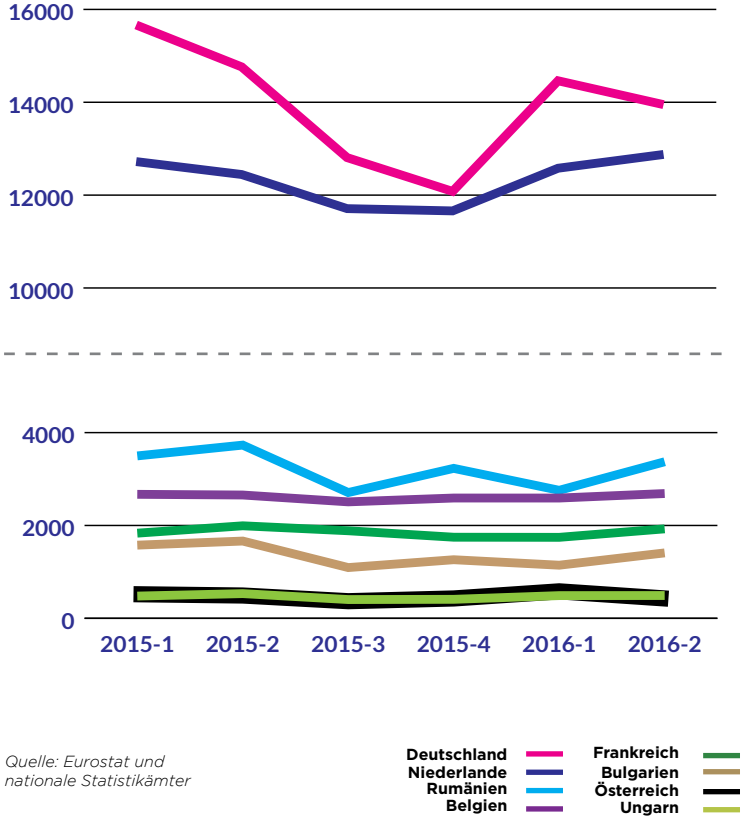
- Die Containerbeförderung hat im zweiten Quartal 2016 mit knapp 4,3 Mrd. TKM europäisches Rekordniveau erreicht (+7% gegenüber Q1 2016 und +4,3% gegenüber Q2 2015).
- Die Beförderung von Trockengütern kehrt langsam wieder aauf das Niveau von Q1 2015 zurück.
- Die Beförderung von Flüssiggütern ging in Q2 2016 gegenüber Q1 2016 dem Vorquartal leicht zurück (-6%), blieb jedoch über dem Niveau von 2015.
- Alle Segmente zusammengenommen verbesserte sich die Verkehrsleistung im zweiten Quartal 2016 gegenüber dem ersten Quartal 2016 um 2,3% aber verschlechterte sich gegenüber dem zweiten Quartal 2015 um 2,9%.

+20%

IM ZEITRAUM Q4 2015 BIS Q2 2016 VERZEICHNETE DER CONTAINERVERKEHR STARKE ZUWÄCHSE UND ERHOLTE SICH DAMIT VON DER NIEDRIGWASSERPERIODE ENDE 2015.

VERKEHRSLEISTUNG IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN (MIO. TKM)



Quelle: Eurostat und nationale Statistikämter

- Die Entwicklung in den beiden Ländern mit dem größten Binnenschifffahrtsaufkommen zeigt, dass die Beförderungsnachfrage in Deutschland durch die Niedrigwasserperiode im zweiten Halbjahr 2015 stärker gedämpft wurde als in den Niederlanden. Dies hat den Hintergrund, dass die Schifffahrtsverhältnisse auf den deutschen Flüssen (namentlich der Elbe und dem deutschen Abschnitt der Donau) von der niedrigen Wasserführung im Herbst 2015 stärker betroffen waren. Die Erholung hat in Deutschland noch nicht Tritt gefasst.

- In Frankreich ist bei bestimmten Gütern (landwirtschaftliche Erzeugnisse, Nahrungsmittel, Düngemittel, Metallprodukte) ein leichter Aufwärtstrend zu beobachten, der durch negative Tendenzen bei anderen Gütern (Kohle, Eisenerze, Erdölprodukte, Sande, Erden und Baustoffe) aufgehoben wird. Daher verläuft die Entwicklung der Gesamtverkehrsleistung in Frankreich relativ stabil. Aufgrund des hohen Gewichts, das den landwirtschaftlichen Erzeugnissen in der französischen Binnenschifffahrt zukommt, ist nach dem Sommer 2016 mit dämpfenden Effekten der schlechten Ernten des Jahres 2016 zu rechnen.

- Die Entwicklung in den Donaustaaten nahm mit Blick auf die obere Donau (Österreich) sowie die mittlere Donau (Kroatien, Ungarn, Serbien) und die untere Donau (Bulgarien, Rumänien) im ersten Halbjahr 2016 einen eher negativen Verlauf. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf einen Rückgang der Beförderungen von landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Nahrungsmitteln, wobei dieser Rückgang keinen langfristigen Trend widerspiegelt, sondern unmittelbare Folge der schlechten Ernteergebnisse des Jahres 2015 ist.

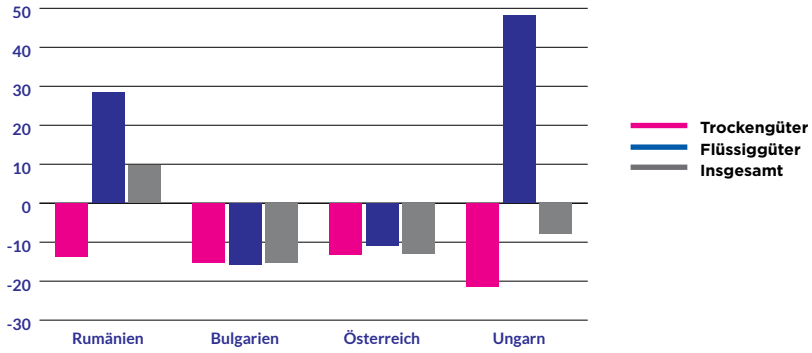
- Auch auf dem deutschen Abschnitt der Donau und dem Rhein-Main-Donau-Kanal gingen die Beförderungen drastisch zurück.

+2,4%

Q2 VS Q1 2016 IN DEN NIEDERLANDEN,
DER SEIT ENDE 2015 ZU BEOBACHTENDE AUFWÄRTSTREND HÄLT WEITER AN.

TROCKENGUT-, FLÜSSIGGUT- UND CONTAINERTRANSPORT

ÄNDERUNGSRATE DER VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN DONAUSTAATEN (Q2 2016 VS. Q2 2015 IN %)



Quelle: Eurostat

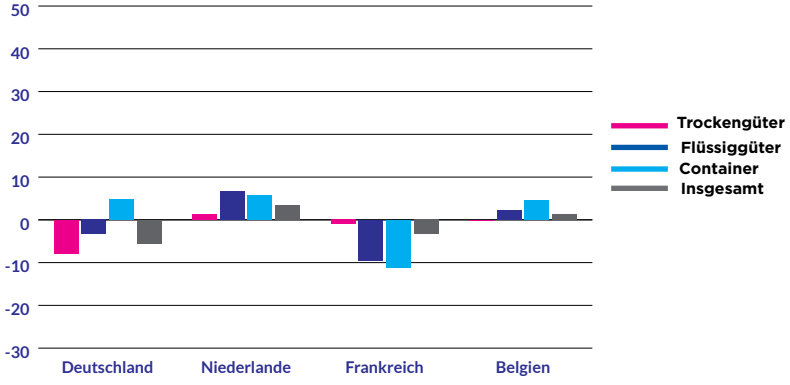
- Die Trockengüterschifffahrt ist im Donauraum das alles dominierende Marktsegment. Aufgrund der großen Bedeutung landwirtschaftlicher Erzeugnisse ist sie von einer hohen Volatilität geprägt.
  Die Containerbeförderung spielt noch eine sehr begrenzte Rolle.

- Obgleich die Verkehrsleistung im Trockengutsegment infolge der schlechten Ernten im Donauraum insgesamt rückläufig ist, sind bei einigen Trockengütern wie Metallen und Eisenerzen auf Teilen der Donau Beförderungszuwächse zu verzeichnen.

- Die starke Zunahme der Tankschifffahrt in Ungarn ist auf die Beförderungszuwächse bei Mineralölprodukten zurückzuführen. Die hohe Änderungsrate ist mit dem noch relativ geringen Beförderungsvolumen zu erklären.

- Die Containerschifffahrt spielt auf der Donau weiterhin eine sehr geringe Rolle. Im zweiten Quartal 2016 trug sie dort lediglich 0,5% zur Gesamtverkehrsleistung bei, während ihr Anteil in den Rheinstaaten 13,5% betrug.

ÄNDERUNGSRATE DER VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN (Q2 2016 VS. Q2 2015 IN %)



Quelle: Eurostat

- Die Containerschifffahrt verzeichnete sowohl in Deutschland als auch den Niederlanden wieder einen positiven Trend, wogegen sie in Frankreich deutlich zurückging.

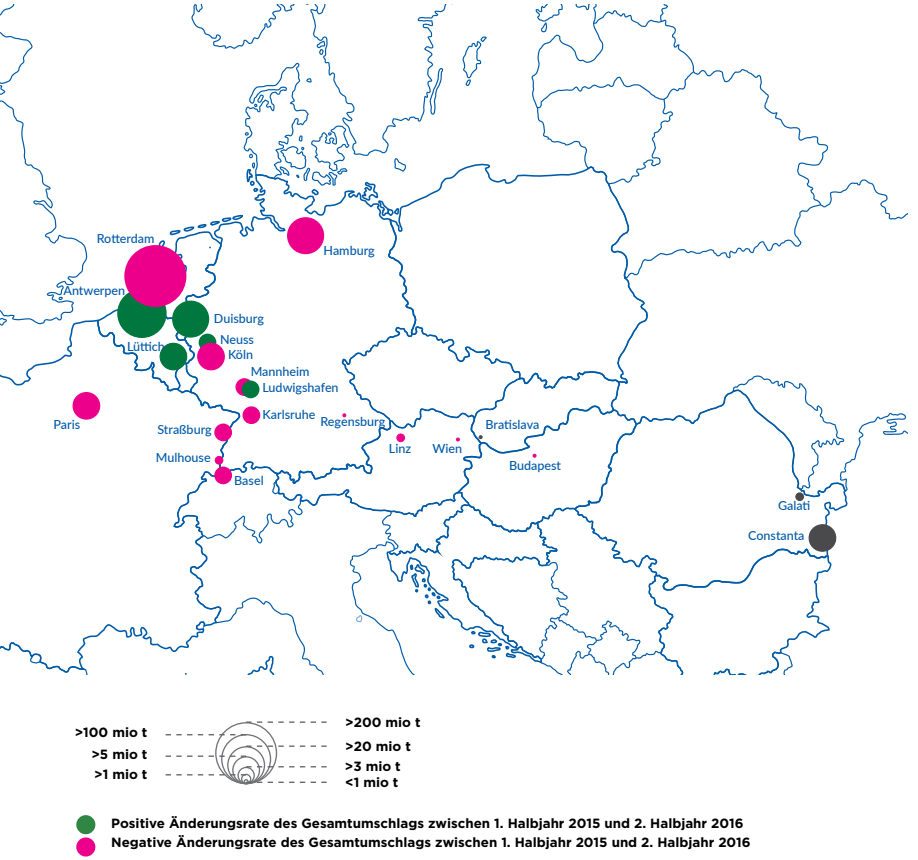
- Die Tankschifffahrt erzielte in den Niederlanden gute Resultate, während sie in Deutschland an Dynamik verlor. In Deutschland ist das Beförderungsvolumen aufgrund der nachlassenden Konsumnachfrage nach Heizöl und Benzin auf lange Sicht rückläufig. In den Niederlanden profitiert dieses Segment hingegen von den zunehmenden Handelsbewegungen bei Erdölprodukten und den Beförderungen zwischen Raffinerien.

- Die Trockengüterschifffahrt ist in allen Ländern das schwächste Segment, hier spiegeln sich die Sättigungstendenzen bestimmter Industriezweige wider.

- Die Situation in Frankreich lässt sich mit unterschiedlichen Trends bei einzelnen Gütern erklären. So war bei Mineralölprodukten im zweiten Quartal 2016 ein Rückgang von 20 bis 30 % gegenüber dem zweiten Quartal 2015 zu verzeichnen, während bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen ein Anstieg von 2%, bei Nahrungsmitteln ein Anstieg von 20%, bei Metallen ein Anstieg von 3% und bei Düngemitteln ein Anstieg von 14% festzustellen war.

HAFENUMSCHLÄGE IN EUROPA

GESAMTUMSCHLAG IN EUROPÄISCHEN HÄFEN 2016



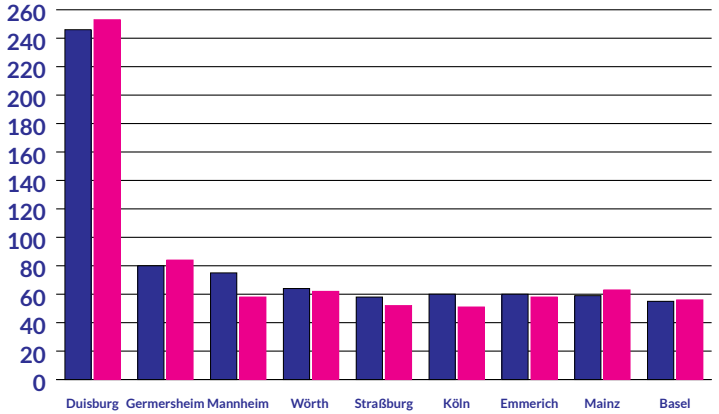
Quelle: ZKR, Donaukommission und genannte Häfen

- Der Güterumschlag in Rotterdam und Hamburg war zwischen dem ersten Halbjahr 2015 und 2016 rückläufig.
- Trockengüter waren im Hafen Rotterdam mit einem Rückgang von 3,9% zwischen dem ersten Halbjahr 2015 und 2016 besonders betroffen.
- Flüssiggüter verbuchten ebenfalls einen Rückgang (-1,1%), blieben jedoch aufgrund der niedrigen Kraftstoffpreise auf einem historisch hohen Stand.
- Antwerpen konnte seinen Seeumschlag zwischen dem ersten Halbjahr 2015 und 2016 um knapp 4% steigern, wobei der Hafen stark vom wachsenden Containerumschlag profitierte.
- Der größte europäische Binnenhafen, Duisburg, verzeichnete im selben Zeitraum eine Steigerung seines Binnenumschlags um 2%.
- Parallel zur rückläufigen Entwicklung im wichtigsten Seehafen für das Rhein-Hinterland (Rotterdam) mussten die wichtigsten Rheinhäfen zwischen dem ersten Halbjahr 2015 und dem ersten Halbjahr 2016 Umschlagsrückgänge hinnehmen (bei den acht größten Rheinhäfen betrug der Rückgang durchschnittlich 4%).
- Der Hafen Neuss-Düsseldorf bildete mit Umschlagszuwächsen von 8% den positiven „Ausreißer".
- Die wichtigsten Donauhäfen verzeichneten ebenfalls Umschlagsrückgänge.

ANSTIEG DES GÜTERUMSCHLAGS
IM ERSTEN HALBJAHR 2016
IN 1 DER 3 WICHTIGSTEN SEEHÄFEN
UND 2 DER 3 WICHTIGSTEN BINNENHÄFEN
IN EUROPA.

HAFENUMSCHLÄGE IN EUROPA

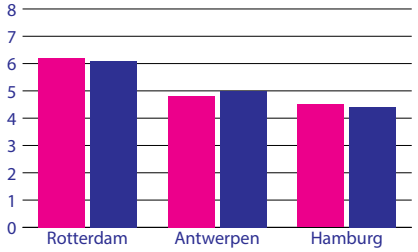
BINNENUMSCHLAG VON CONTAINERN IN EUROPÄISCHEN BINNENHÄFEN IM ERSTEN HALBJAHR 2015 UND 2016 (IN 1000 TEU)



Quelle: ZKR, Destatis und genannte Häfen

2015 Semester 1
2016 Semester 1

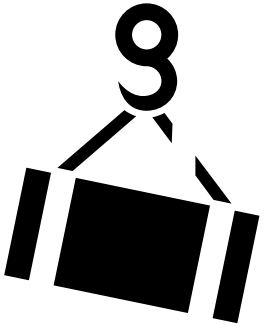
SEEUMSCHLAG VON CONTAINERN IN EUROPÄISCHEN SEEHÄFEN IM ERSTEN HALBJAHR 2015 UND 2016 (IN MIO TEU)



Quelle: ZKR und genannte Häfen

2015 Semester 1
2016 Semester 1

+ 2,9% ANSTIEG DES CONTAINERUMSCHLAGS IN DUISBURG ZWISCHEN DEM 1. HALBJAHR 2015 UND DEM 1. HALBJAHR 2016.



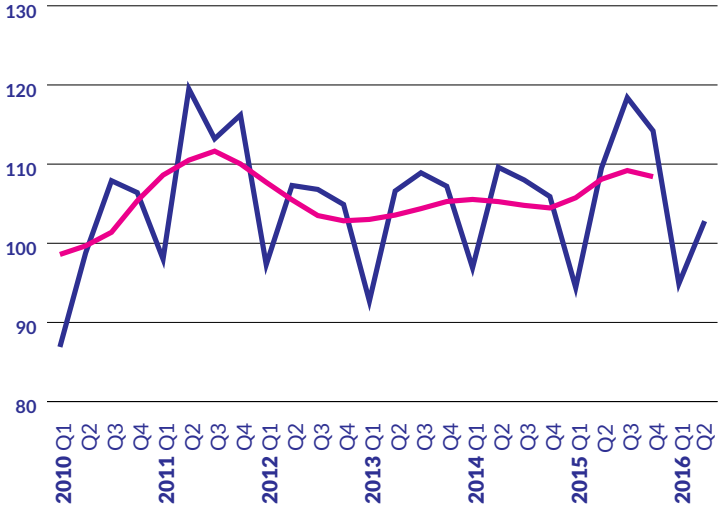
- Der Containerumschlag in Binnenhäfen ist Teil einer multimodalen Logistikkette und stellt insbesondere am Rhein mit dessen dichten Industriegebieten und dem dortigen Bedarf an Containertransportmöglichkeiten ein Wachstumssegment dar.
- Häfen mit multimodalen Containerterminals tragen zur weiteren Einbindung der Binnenschifffahrt in die Logistikketten bei, indem sie dieser Zugang zu Produkten mit hoher Wertschöpfung (Maschinen, Computer, Geräte usw.) bieten.
- Bei den wichtigsten Containerhäfen am Rhein war im ersten Halbjahr 2016 gegenüber dem ersten Halbjahr 2015 eine kontrastierende Entwicklung zu beobachten. Die Häfen Duisburg, Germersheim, Mainz und Basel etwa verzeichneten Zuwächse beim Containerumschlag.
- Im Donauraum muss das Entwicklungspotential im Containerumschlag noch erschlossen werden.
- In den Seehäfen war beim Containerumschlag die gleiche Entwicklung wie beim gesamten Güterumschlag zu beobachten (Anstieg in Antwerpen und Rückgang in Rotterdam und Hamburg zwischen den ersten Halbjahren 2015 und 2016).
- Während der Seeumschlag von Containern in Rotterdam im ersten Halbjahr 2016 leicht zurückging (-2.3%), profitierte der Binnenverkehr von Containern in den Niederlanden und Deutschland von dem wachsenden Containerumschlag im Hafen Antwerpen. In Antwerpen war der Seeumschlag von Containern im ersten Halbjahr 2016 um 4,2% höher als im ersten Halbjahr 2015, was zu einem steigenden Hinterland-Containerverkehr von Antwerpen nach den Niederlanden und Deutschland führte.

03

BETRIEBS-BEDINGUNGEN

UMSATZENTWICKLUNG IN EUROPA

UMSATZENTWICKLUNG IN DEN NIEDERLANDEN
INDEX: 2010 = 100



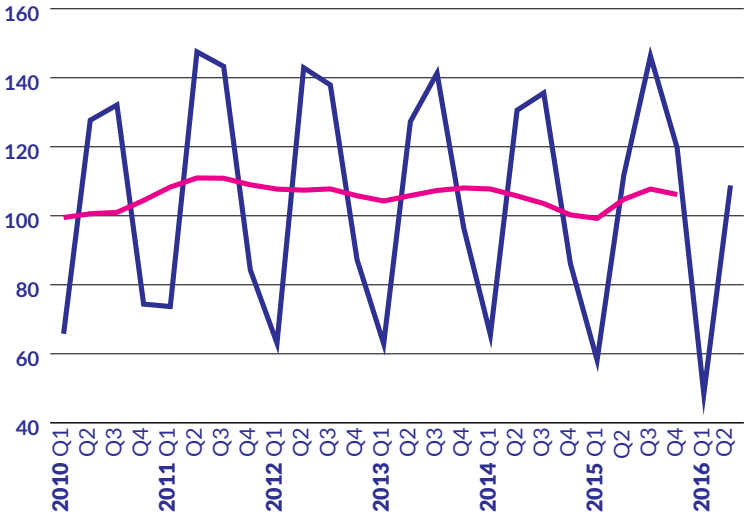
Quelle: CBS und Berechnung ZKR

Ursprüngliche Reihe
Saisonbereinigt

DIE UMSÄTZE GINGEN IN DEN NIEDERLANDEN IM ZWEITEN QUARTAL 2016 GEGENÜBER DEM ZWEITEN QUARTAL 2015 UM 6% ZURÜCK.

-6%

UMSATZENTWICKLUNG IN ÖSTERREICH
INDEX: 2010 = 100



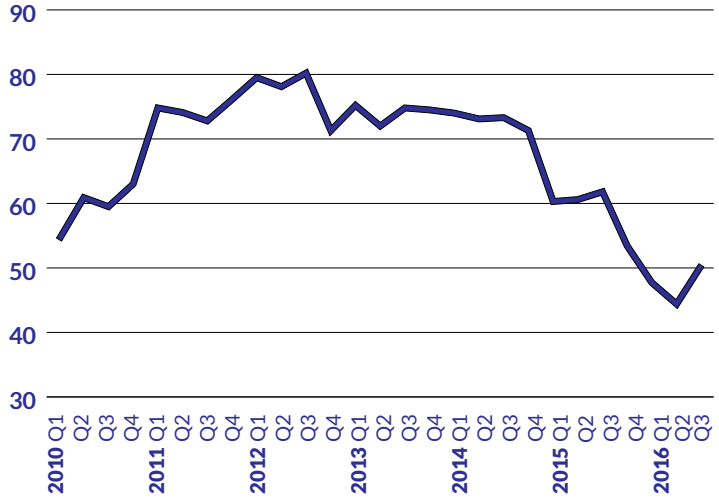
Quelle: Statistik Austria und Berechnung ZKR

Ursprüngliche Reihe
Saisonbereinigt

- Im zweiten Quartal 2016 erlaubten die Wasserstandsverhältnisse einen hohen Beladungsgrad, was zu sinkenden Frachtraten und Umsätzen geführt hat.
- Die Entwicklung folgt weiterhin dem üblichen jahreszeitlichen Verlauf.
- In Österreich, wo die Fahrgastschifffahrt wichtiger ist als die Güterschifffahrt, hat die hohe Volatilität dieses Segments einen großen Einfluss auf die Umsätze.
- Nach einem Tiefpunkt im ersten Quartal 2016 waren im zweiten Quartal 2016 wieder leicht steigende Umsätze zu beobachten, auch wenn diese noch 3% unter dem Niveau des zweiten Quartals 2015 lagen.

FRACHTRATEN UND KRAFTSTOFFPREISE

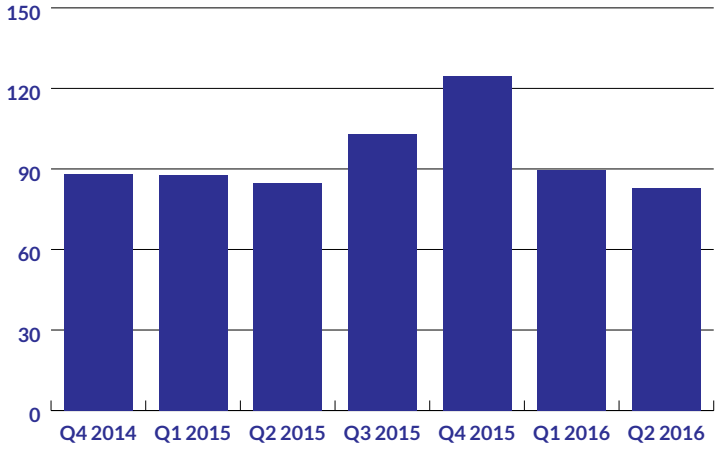
ENTWICKLUNG DER KRAFTSTOFFPREISE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (IN EUR/100 L.)



Quelle: CBRB

- Die Kraftstoffpreise erreichten im Kielwasser des fallenden Ölpreises im zweiten Quartal 2016 ihre Talsohle.
- Im dritten Quartal 2016 zeigten die Kraftstoffpreise aufgrund der leicht anziehenden Ölpreise Anzeichen einer Erholung.
- Die Vereinbarung der OPEC-Länder Ende 2016 dürfte 2017 zu weiter steigenden Ölpreisen führen.

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN IN DEN NIEDERLANDEN (2015 = 100)

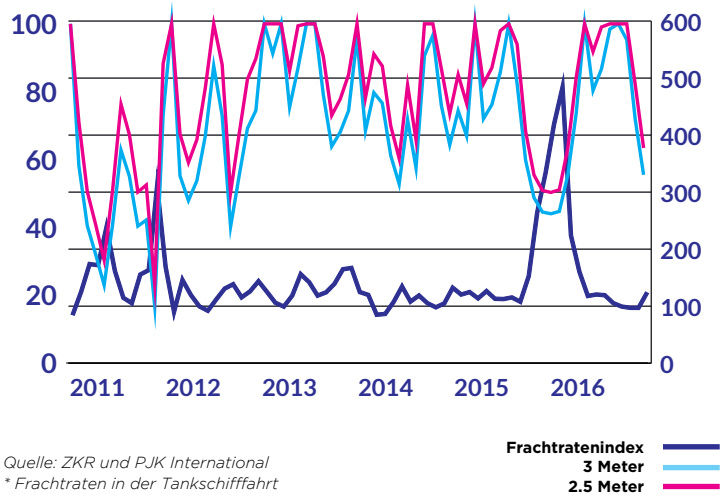


Quelle: CBS

- In Q2 2016 lagen die Frachtraten im niederländischen Güterverkehr leicht nter dem Niveau von Q2 2015.
- Betrachtet man nur die Tankfrachtraten, so ist auch in Q2 2016 ebenfalls ein Rückgang (-3.5% gegenüber Q2 2015) festzustellen.
- Auf der Donau korrelieren die Frachtraten mit den Transportbetriebskosten. Da sich diese Kosten vor allem aus Kraftstoffkosten (50 bis 60 %) zusammensetzen, lösten die niedrigen Kraftstoffpreise im ersten Halbjahr 2016 einen Rückgang der Frachtraten in der Binnenschifffahrt aus.

FRACHTRATEN UND WASSERFÜHRUNG

MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD BEI KAUB AM MITTELRHEIN FÜR SCHIFFE MIT EINEM TIEFGANG VON 2,5 UND 3 METERN IM VERGLEICH ZUM FRACHTRATENINDEX *



Quelle: ZKR und PJK International
** Frachtraten in der Tankschifffahrt*

- Im ersten Halbjahr 2016 waren die Frachtraten deutlich niedriger als im Herbst 2015, als die niedrigen Wasserstände die Preise in die Höhe schnellen ließen.
- Neben der Angebots-Nachfrage-Relation werden die Frachtraten stark durch die natürlichen Bedingungen (Wasserstände) beeinflusst.
- Wasserstände und Beförderungspreise (Frachtraten) sind negativ korreliert.
- Im ersten Halbjahr 2016 waren die Wasserstände an Ober-, Mittel- und Niederrhein für einen hohen Beladungsgrad der Schiffe relativ günstig. Allerdings wirkte sich dies dämpfend auf die Frachtraten aus.

04

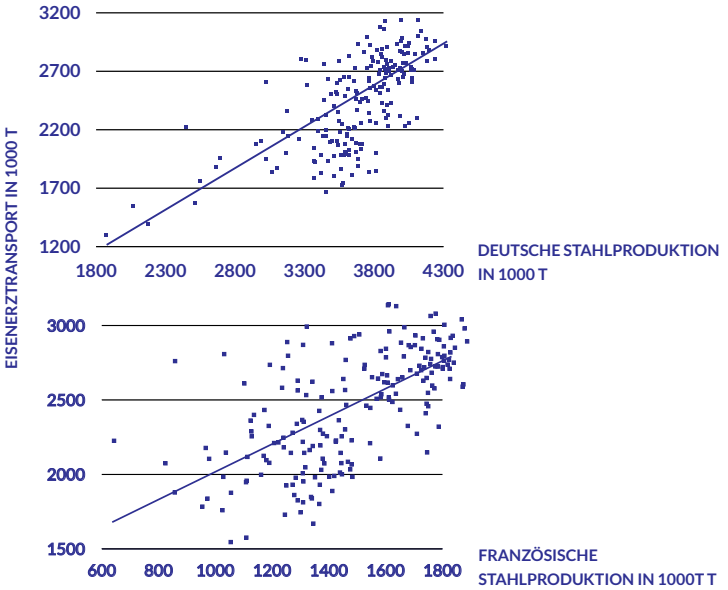
AUSBLICK

SCHWERPUNKT STAHLINDUSTRIE

Zwischen der Beförderung von Stahl, Stahlprodukten, Eisenerzen und Kohle und der Binnenschifffahrt besteht eine starke Korrelation sowie in Europa entfällt das Gros des Beförderungsvolumens in diesem Segment auf das Rheingebiet. Die Stahlindustrie in Deutschland, Frankreich und Luxemburg ist mit dem Rhein, der Mosel und der Saar verbunden.

Aufgrund des starken internationalen Wettbewerbs sind die Stahlproduktion und der Eisenerztransport von Stagnation gekennzeichnet.

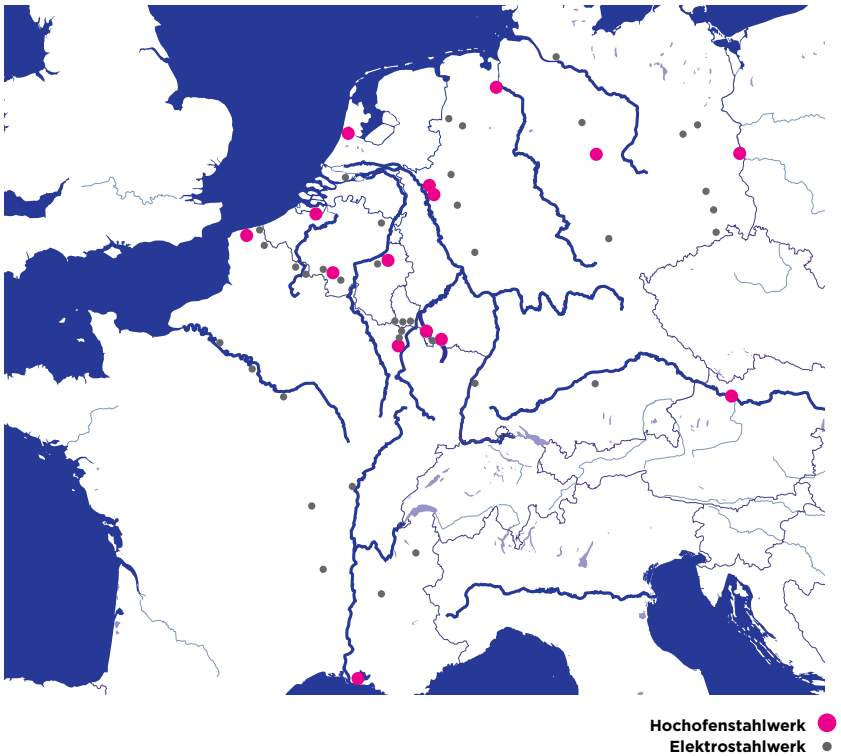
DEUTSCHE UND FRANZÖSISCHE STAHLPRODUKTION UND EINSENERZTRANSPORT AUF DEM RHEIN *



*Quelle: Weltstahlverband und destatis / * Monatsdaten von 1/2000 bis 9/2016*

2/3 ALLER EISENERZ- UND METALLTRANSPORTE AUF EUROPÄISCHEN BINNENWASSERSTRASSEN **SIND AUF RHEIN, MOSEL UND SAAR ZU BEOBACHTEN.**

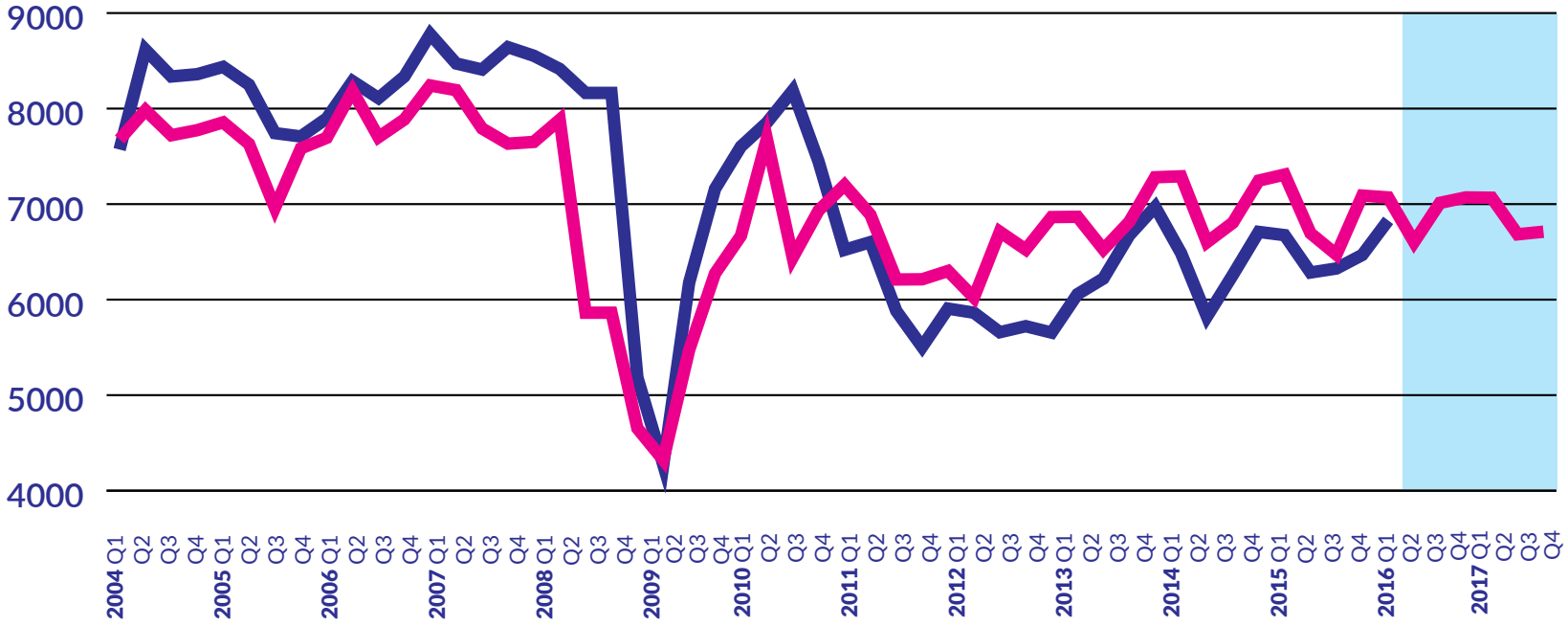
WESTEUROPÄISCHE WASSERSTRASSEN UND STAHLPRODUKTION



Quelle: ZKR

PROGNOSEMODELL UND ERGEBNISSE

AUF DEM RHEIN BEFÖRDERTE EISENERZMENGE IN 1000 T UND PROGNOSEMODELL



Quelle: ZKR

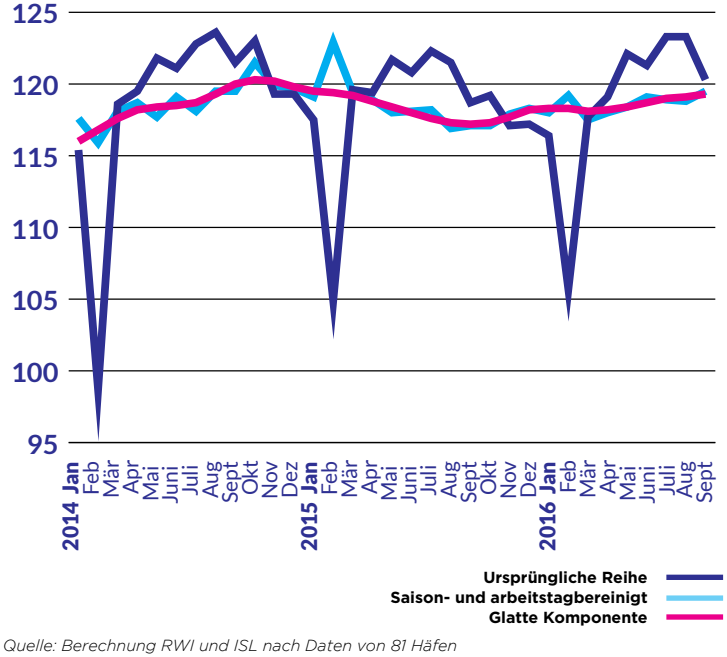
Eisenerztransport

Prognosemodell

- Die Eisenerztransporte auf dem Rhein werden 2017 wegen der erwarteten Stagnation der Stahlproduktion in Westeuropa voraussichtlich ihrerseits stagnieren.
- Der Hauptgrund, weshalb von einer Stagnation der westeuropäischen Stahlproduktion ausgegangen wird, ist der scharfe Wettbewerb in diesem Sektor, insbesondere aus Ländern wie China und Indien.

AUSSICHTEN FÜR DEN WELTHANDEL UND TRENDS

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX



Quelle: Berechnung RWI und ISL nach Daten von 81 Häfen

- Der RWI/ISL-Containerumschlag-Index basiert auf Daten aus 81 Weltcontainerhäfen, auf die 60% des weltweiten Containerumschlags entfallen. Dieser Index ist ein Frühindikator für den Welthandel und die Seecontainerschifffahrt.
- Die glatte Komponente des Index tendiert im zweiten Halbjahr 2016 aufgrund der positiven Aussichten für den Containertransport weiter nach oben.

TRENDS FÜR DIE BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE 2017

	Hauptfaktor(en)	Nachfragetrend
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	Ernteergebnisse	Rückgang
Eisenerze	Stahlproduktion	Stagnation
Metalle	Stahlproduktion	Stagnation
Kohle	Wetter und Energiepolitik, teilweise Stahlproduktion	Rückgang
Container	Welthandel	Anstieg
Sande, Erden & Baustoffe	Bautätigkeit	Stagnation
Mineralölprodukte	Ölpreise	Stagnation
Chemikalien	Chemieproduktion	Anstieg

Quelle: ZKR

- Die schlechten Ernten 2016 in Westeuropa werden die Binnenschifffahrt zum Jahresende 2016 und Jahresbeginn 2017 weiterhin negativ beeinflussen. Im Donauraum wurden 2016 im Vergleich zu 2015 hingegen gute Ernteergebnisse erzielt, die sich auf die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf der Donau und damit auf die Binnenschifffahrt positiv auswirken dürften.
- Die Aussichten für den Stahlbereich haben sich aufgrund der neuen Perspektiven für die Stahlproduktion in Deutschland infolge der erwarteten Stabilisierung der Stahlindustrie von rückläufig zu stagnierend geändert.
- Die Aussichten für Kohletransporte sind aufgrund der anhaltenden Zuwächse bei den erneuerbaren Energien weiterhin schwach. AGEB geht von einem Rückgang des Kohleverbrauchs im deutschen Energiesektor aus (-4,4% in den ersten neun Monaten 2016 gegenüber dem Vorjahr).
- Die Aussichten für die Tankschifffahrt sind ungewisser. Die Beförderung von Mineralölprodukten dürfte aufgrund der jüngst getroffenen OPEC-Vereinbarung künftig weniger von niedrigen Ölpreisen und hohen Gewinnspannen im Raffineriesektor profitieren.

GLOSSAR

AGEB: AG Energiebilanzen e.V. (Deutschland)

Beladungsgrad: Prozentsatz der maximalen Schiffsbeladung

BIP: Bruttoinlandsprodukt

CBRB : Vereniging Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart / Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt (Niederlande)

Donaustaaten: Österreich, Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Rumänien, Serbien, Slowakei

EU: Europäische Union

Europa: Die europäische Binnenschifffahrt im Sinne dieses Berichts bezieht zwei Länder, die nicht der Europäischen Union angehören, nämlich die Schweiz und Serbien, mit ein.

Frachtrate: Preis für die Beförderung eines Gutes zwischen zwei Orten

Mio.: Million

OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Q1: Erstes Quartal

Rheinstaaten: Belgien, Deutschland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz

RWI/ISL-Containerumschlag-Index: Index des weltweiten Containerumschlags in Häfen

TEU: twenty-foot equivalent unit - standardisierte Einheit zur Zählung von ISO-Containern

TKM: Tonnenkilometer (Verkehrsleistungseinheit, die sich aus dem Produkt der beförderten Gütermenge und der zurückgelegten Transportstrecke ergibt)

Umsatz: Umsatzvolumen abzüglich Umsatzsteuer

WTI: West Texas Intermediate (Rohölsorte, die als Maßstab zur Festlegung von Erdölpreisen verwendet wird)

NATIONALE STATISTIKÄMTER UND INSTITUTIONEN

Acronym	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Statistik	Bundesanstalt Statistik Österreich	Bundesanstalt Statistik Österreich	Österreich
Statbel	Algemene Directie Statistiek / Direction générale Statistique/ Generaldirektion Statistik	Generaldirektion Statistik	Belgien
NSI	Национален статистически институт	Nationales Statistisches Institut	Bulgarien
DZS	Državni Zavod za Statistiku	Zentrales Statistikamt Kroatiens	Kroatien
MDCR	Ministerstvo dopravy České republiky	Verkehrsministerium der Tschechischen Republik	Tschechische Republik
FTA	Liikennevirasto	Finnisches Verkehrsamt	Finnland
VNF	Voies Navigables de France	staatliche Wasserstraßenverwaltung in Frankreich	Frankreich
destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt Deutschland	Deutschland
KSH / HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Ungarisches Zentrales Statistikamt	Ungarn
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Ministerium für Infrastruktur und Verkehr	Italien
AIPo	Agenzia Interregionale per il fiume Po	Interregionale Agentur für den Fluss Po	Italien
OPS	Oficialiosios Statistikos Portalas	Statistik Litauen (Amtliches Statistikportal)	Litauen
STATEC	Institut national de la statistique et des études économiques du Grand-Duché de Luxembourg	Nationales Institut für Statistik und Wirtschaftsstudien des Großherzogtums Luxemburg	Luxemburg
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Statistik Niederlande	Niederlande
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Statistisches Zentralamt Polen	Polen
P3C	Републички завод за статистику	Statistikamt der Republik Serbien	Republik Serbien
INSSE	Institutul National de Statistica	National Institute of Statistics	Romania
Slovstat	Štatistický úrad Slovenskej republiky	Statistikamt der Slowakischen Republik	Slowakische Republik
Trafa	Trafikanalys	Amt für Verkehrsanalyse	Schweden
DfT	Department for Transport	Ministerium für Verkehr	Vereinigtes Königreich

WEITERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
OECD	OECD	Welt
World Steel Association	Weltstahlverband	Welt
AG Energiebilanzen	AG Energiebilanzen	Deutschland
Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart	Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt	Niederlande
Federation Francaise de l'Acier	Französischer Stahlverband	Frankreich
Wirtschaftsverband Stahl	Wirtschaftsverband Stahl	Deutschland
Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik	Deutschland
Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung	Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung	Deutschland
US. Energy Information Administration	US-amerikanisches Amt für Energiestatistik	USA
PJK International	PJK International	Niederlande

METHODOLOGIE

Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen und in Häfen

Europa im Sinne des Kapitels 2 umfasst alle europäischen Länder, die Quartalsdaten zum Binnenschiffsverkehr bereitstellen. Diese Länder sind auf der Karte zur Verkehrsleistung in Europa (Seite 16) aufgeführt.

Werden bei der Gesamtverkehrsleistung zwischen den Eurostat-Daten und den nationalen Statistik-Daten Abweichungen festgestellt, wird Eurostat darüber benachrichtigt und die Daten des nationalen Statistikamtes werden berücksichtigt.

Soweit verfügbar, wird die NST-Gütersystematik verwendet und die Verkehrsleistung in folgende Transportsegmente aufgeteilt: Trockengüter, Flüssiggüter, Container.

Soweit vorhanden, wird Stückgut den Trockengütern zugerechnet.

Die Aufteilung der ungarischen und bulgarischen Verkehrsleistung nach Segmenten basiert auf der Aufteilung der vierteljährlichen ungarischen und bulgarischen Verkehrsvolumina seitens der nationalen Statistikämter.

Ausblick

Erklärungsvariablen für das Prognosemodell zu den Eisenerztransporten sind die deutsche Stahlproduktion und die französische Stahlproduktion, gewichtet nach Indikatoren für den Marktanteil der Binnenschifffahrt im Stahlsektor.

Dem Prognosemodellergebnis liegt folgende Formel zugrunde:

log(Eisenerztransporte) = 0.24 * log(Stahlproduktion in Frankreich) + 0.73 * log(Stahlproduktion in Deutschland)

HERAUSGEBER- UND MITARBEITERVERZEICHNIS

Die „Market Insight" der europäischen Binnenschifffahrt ist ein gemeinsames Projekt der ZKR und der Europäischen Kommission

MITWIRKENDE

ZKR
Guillaume LEGEAY (Projektleiter)
Norbert KRIEDEL (Wirtschaftswissenschaftler)
Clémentine HURBOURQUE (Verlagskoordination)
Angelika ESPENHAHN (Übersetzungkoordination)
Joseph DÜCK (Praktikant)

Kontakt: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission
Moselkommission
Savakommission
EBU
ESO
IVR

ÜBERSETZUNG

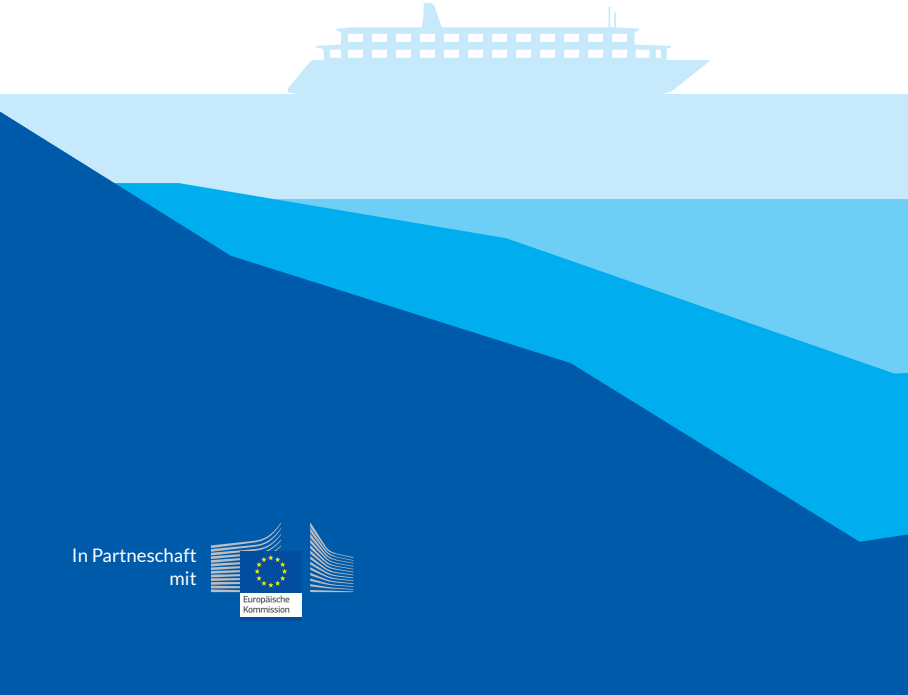
Christophe HENER (Französisch)
Bettina ACHHAMMER (Deutsch)
Pauline de ZINGER (Niederländisch)
Jane SWIFT (Englisch - Proofreading)

HAFTUNGSAUSSCHLUSSERKLÄRUNG

Die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, erfolgt auf eigenes Risiko des Nutzers Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, ihr Sekretariat und die Europäische Kommission haften in keiner Weise für die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, oder für sich daraus ergebende Konsequenzen. Die in der Studie dargestellten Tatsachen und ausgedrückten Meinungen sind jene der Autoren und repräsentieren nicht zwangsläufig auch die Position der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, der Europäischen Kommission oder ihrer Dienststellen zu dem betreffenden Thema Diese Mitteilung stellt keine förmliche Verpflichtung für die genannten Organisationen dar.

Impressum: Januar 2017

Herausgegeben von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt
2, place de la République 67082 STRASSBURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN 2519-1128



In Partneschaft mit

Europäische Kommission