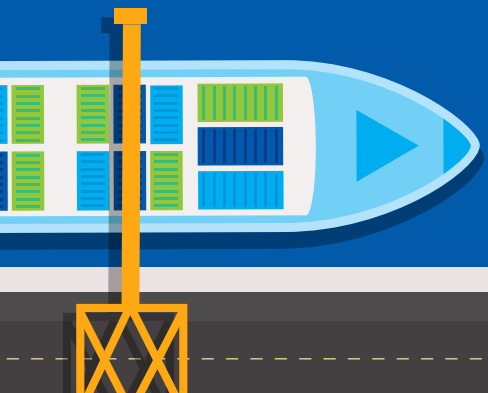
MARKET INSIGHT
EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM

APRIL 2019



ZKR
ZENTRALKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Market Insight

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im

April 2019

Sie finden sämtliche Daten unter:
www.inland-navigation-market.org

INHALTSVERZEICHNIS

01

GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN (S.5)

Verkehrsleistung in Europa **(S.6)**

Containertransport auf dem Rhein– eine Analyse von Ausgangs- und Bestimmungsort **(S.10)**

Containertransport auf dem Rhein – Anteil voller Container pro Verladeland **(S.12)**

Verkehrsleistung in wichtigen europäischen Binnenschifffahrtsländern **(S.14)**

Trockengut-, Flüssiggut- und Containertransport **(S.16)**

Wasserseitiger Umschlag in europäischen Häfen **(S.18)**

02

BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.21)

Binnenschifffahrtsunternehmen - Verteilung in Europa **(S.22)**

Wasserstände und Beladungsgrade der Schiffe im Rheingebiet **(S.24)**

Wasserstände und Beladungsgrade der Schiffe im Donaubecken **(S.28)**

Frachtraten und Bunkerpreise im Rheingebiet **(S.31)**

Frachtraten und Bunkerpreise im Donaubecken **(S.34)**

Vierteljährliche Umsatzentwicklung der Binnenschifffahrt pro Land in Europa **(S.35)**

03

IM FOKUS: RUMÄNIEN (P.39)

Häfen in Rumänien **(S.40)**

Hafen von Constanța und Hafen von Galati **(S.41)**

Informationsblatt Binnenschifffahrt in Rumänien **(S.42)**

Güterverkehr der Binnenschifffahrt in Rumänien nach Segment **(S.44)**

01

GÜTERVERKEHR AUF BINNEN-WASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN

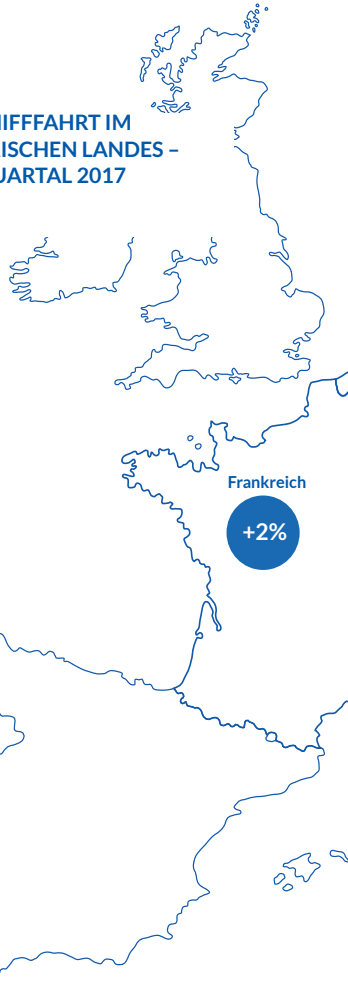
- **Die Gesamtentwicklung der Binnenschifffahrt in Europa im dritten Quartal 2018 wurde durch die Niedrigwasserphase beeinflusst, die in der zweiten Jahreshälfte herrschte.**
- **Im dritten Quartal 2018 erreichte die Verkehrsleistung auf europäischen Binnenwasserstraßen 32,1 Milliarden TKM.**
- **Diese Verkehrsleistung stellt einen Rückgang von 14,9 % im Vergleich zum dritten Quartal 2017 dar, davon -27% auf dem traditionellen Rhein, -36% auf seinen Zuflüssen und -10% auf der Donau.**

VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

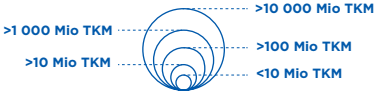
VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IM STAATSGEBIET DES JEWEILIGEN EUROPÄISCHEN LANDES – VERGLEICH ZWISCHEN DEM DRITTEN QUARTAL 2017 UND DEM DRITTEN QUARTAL 2018

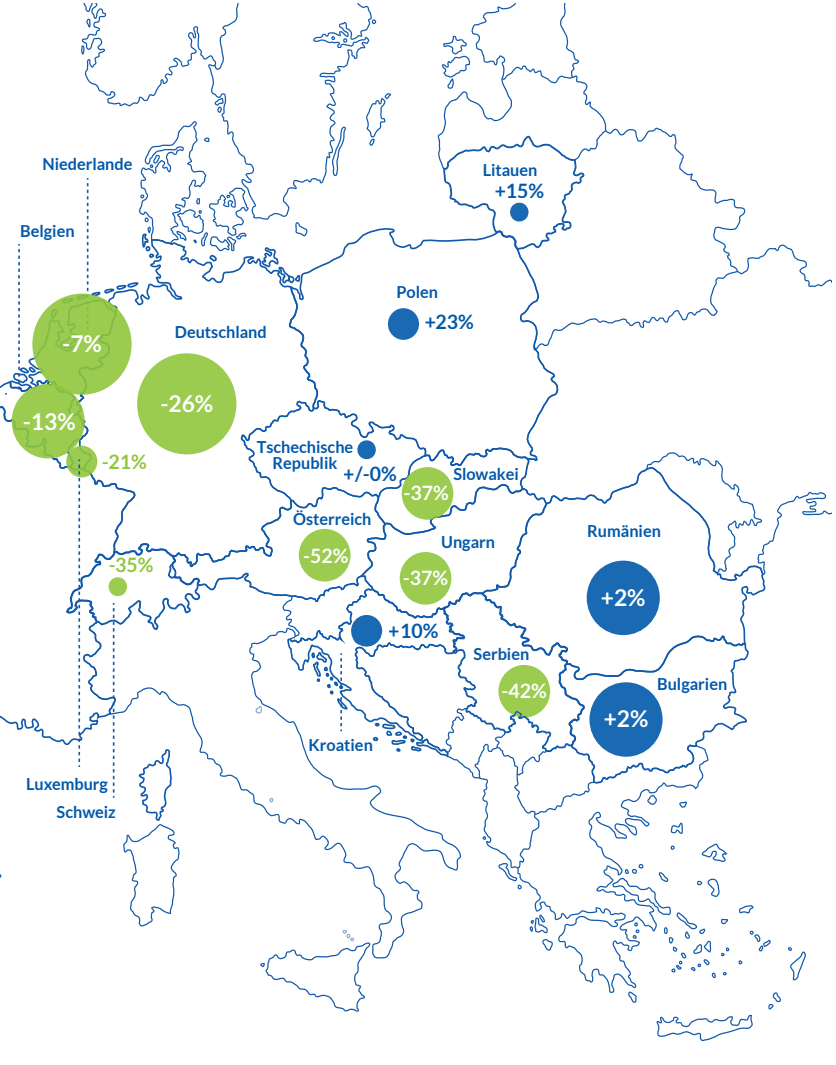
(VERKEHRSLEISTUNG IN MIO. TKM)

Quelle: Eurostat [iww_go_qnave], OECD, Nationale Statistikämter, ZKR



- Anstieg des Verkehrs zwischen Q3 2017 und Q3 2018
- Rückgang des Verkehrs zwischen Q3 2017 und Q3 2018

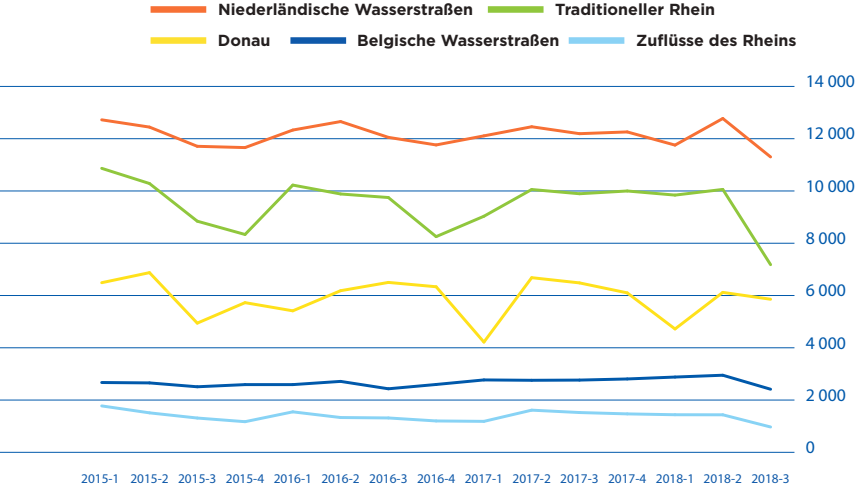



Niederlande
Belgien
-7%
Deutschland
-26%
-13%
-21%
-35%
Luxemburg
Schweiz
Litauen
+15%
Polen
+23%
Tschechische Republik
+/-0%
Slowakei
-37%
Österreich
-52%
Ungarn
-37%
Rumänien
+2%
+10%
Serbien
-42%
Bulgarien
+2%
Kroatien

VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT AUF DEM RHEIN, DEN ZUFLÜSSEN DES RHEINS*, DER DONAU**, AUF BELGISCHEN UND NIEDERLÄNDISCHEN WASSERSTRASSEN

(VERKEHRSLEISTUNG IN MILLIONEN TKM)

Quelle: Destatis, StatBel, Eurostat [iww_go_qnave], OECD, Berechnung ZKR
**Zuflüsse des Rheins: Main, Mosel, Neckar, Saar*
***Donau: Verkehrsleistung in Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien*



- Auf Grund der langandauernden und extremen Niedrigwasserlage in Europa im Sommer und Herbst 2018, brach der Verkehr in vielen Teilen Europas im dritten Quartal 2018 ein, aber es gab einige Ausnahmen: Auf der unteren Donau, die einen Anteil von 75 % an der Verkehrsleistung der Donau ausmacht, war das Ergebnis besser (+2 %). Auf der mittleren (-38 %) und oberen Donau (-48 %) war der Rückgang dagegen erheblich. Die untere Donau (Rumänien, Bulgarien) konnte eine gute Leistung liefern, da der Tiefgang der Binnenschiffe auf Grund des Binnen-/Seecharakters der Fahrrinne zwischen dem Hafen Braila und dem Schwarzen Meer nicht eingeschränkt wurde. Der Hafen von Galati befindet sich in diesem Binnen-/Seeabschnitt (siehe den Abschnitt über Häfen und Kapitel 3).

- Die Gesamtverkehrsleistung der niederländischen Wasserstraßen ist stark beeinflusst von der Leistung des Rheins (auf Grund des Hinterlandverkehrs von den niederländischen und belgischen Seehäfen nach Deutschland und weiter stromauf). Die Auswirkung des Niedrigwassers auf die nationale Verkehrsleistung war weniger ernst als für den Rhein und seinen Seitenarm IJssel, da die Wassertiefe auf den Wasserstraßen in der ARA-Region (zwischen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam) stabilisierend wirkte.

- Auf dem traditionellen Rhein wurden im dritten Quartal 2018 38,2 Millionen Tonnen transportiert, was im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Rückgang des Gütertransports von 18 % darstellt. Der Containertransport fiel um 20 %, die Tankschifffahrt um 16 % und die Beförderung von Trockengütern um 14 %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Mittel- und Oberrhein, der von den niedrigen Wasserständen viel stärker betroffen war als der Niederrhein (siehe auch Kapitel 2), einen Anteil von 42 % der gesamten Verkehrsleistung der Tankschifffahrt[1] auf dem traditionellen Rhein und seiner Zuflüsse ausmacht.

- Ebenso ist der Anteil des Mittel- und Oberrheins an der Gesamtverkehrsleistung für Container auf dem traditionellen Rhein und seinen Zuflüssen bei 49 % deutlich höher als für Trockengüter, was den ziemlich starken Rückgang des Containertransports um 20 % auf dem gesamten traditionellen Rhein erklärt.

- Auf dem Main wurden im dritten Quartal 2018 3,5 Millionen Tonnen befördert, was einen Rückgang von einer Million Tonnen bedeutet (-23 %). Für das Jahr 2018 weisen die Zahlen der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) auf einen Rückgang von rund 20 % hin.

- Auf der Mosel wurden im dritten Quartal 2018 1,73 Millionen Tonnen registriert (1/3 weniger als im dritten Quartal 2017). Die Zahlen der GDWS geben einen Rückgang von 16,4 % für das ganze Jahr 2018 an.

- Die Saar erlebte den stärksten Rückgang aller Rheinzuflüsse. Ihr Verkehr brach nahezu um die Hälfte ein: 0,58 Millionen Tonnen im dritten Quartal im Vergleich zu 1 Million Tonnen in Vorjahreszeitraum. Die Zahlen der GDWS geben einen Rückgang von 28 % für das ganze Jahr 2018 an.

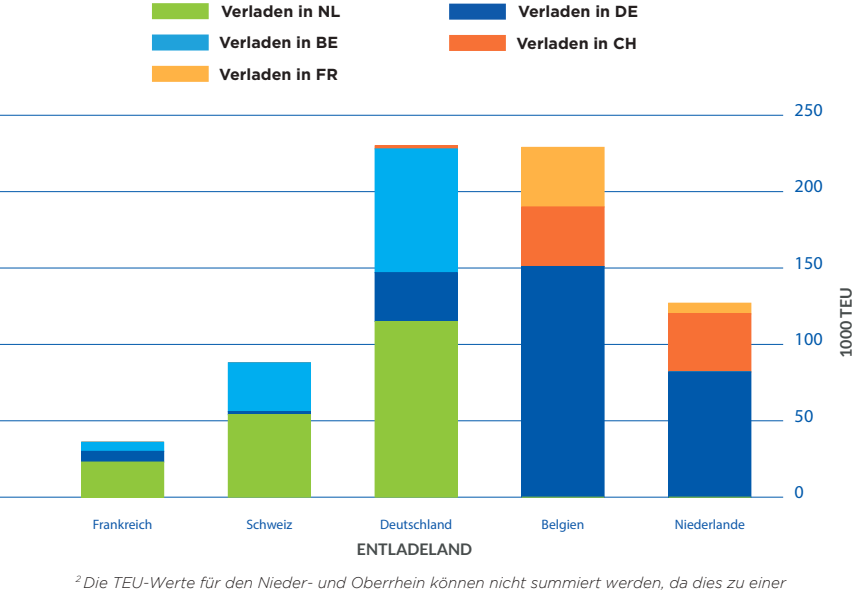
[1] *Entlang des Mittelrheins sind große Werke der Chemieindustrie angesiedelt.*

CONTAINERTRANSPORT AUF DEM RHEIN – EINE ANALYSE VON AUSGANGS- UND BESTIMMUNGSORT

- Auf dem traditionellen Rhein wurden in den ersten drei Quartalen des Jahres 2018 1,76 Millionen TEU befördert. Die Intensität des Containertransports unterscheidet sich hier nach Rheinabschnitt. Die höchste Intensität wurde im Abschnitt Niederrhein mit 1,73 Millionen TEU beobachtet. Auf dem Oberrhein wurden 0,67 Millionen TEU transportiert.[2] Woher kommen diese Container und wohin gehen sie? Die folgenden Zahlen klären diese Frage.

CONTAINERTRANSPORT AUF DEM OBERRHEIN NACH VER- UND ENTLADELÄNDERN

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von Destatis und der Häfen von Straßburg, Mulhouse

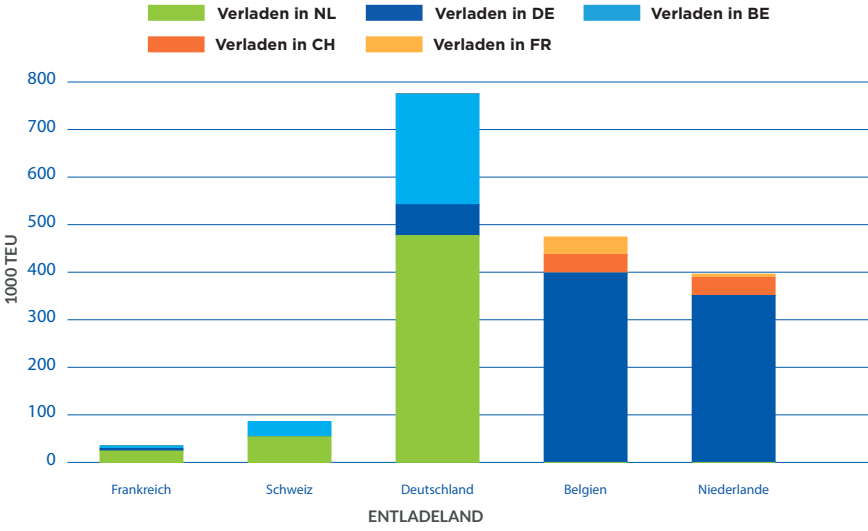


[2] *Die TEU-Werte für den Nieder- und Oberrhein können nicht summiert werden, da dies zu einer Doppelzählung führen würde.*

- Es kann beobachtet werden, dass Container von deutschen, schweizerischen und französischen Rheinhäfen zu den Seehäfen in Belgien und den Niederlanden geschickt wurden. Für den Containertransport auf dem Oberrhein erhalten belgische Seehäfen mehr TEU aus dem Hinterland als niederländische Seehäfen. Auf dem Niederrhein ist der Vorsprung Belgiens zwar klein, besteht aber noch für den Containerexportverkehr, der aus dem Hinterland kommt.

CONTAINERTRANSPORT AUF DEM NIEDERRHEIN NACH VER- UND ENTLADELÄNDERN

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten von Destatis und den Häfen von Straßburg und Mulhouse



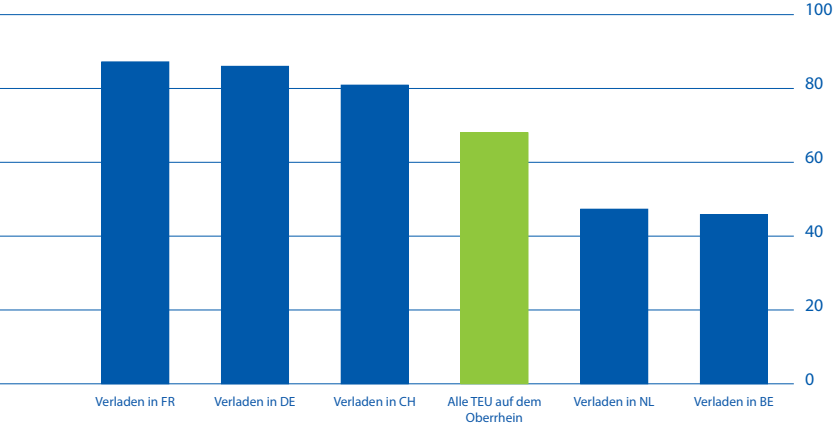
- In der Import-Richtung (Container, die von Seehäfen kommen und zu den Rheinhäfen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz gehen) schicken die Seehäfen in den Niederlanden mehr TEU in das Hinterland als die belgischen Häfen: am Niederrhein kommen mehr als doppelt so viele TEU aus den Niederlanden nach Deutschland wie TEU aus Belgien. Am Oberrhein ist das Verhältnis 1,4: 1 zugunsten der Niederlande (für 10 TEU, die aus Belgien kommen, kommen 14 aus den Niederlanden).

CONTAINERTRANSPORT AUF DEM RHEIN – ANTEIL VOLLER CONTAINER PRO VERLADELAND

- Daten zum Anteil von vollen und leeren Containern pro Verladeland sind ebenfalls verfügbar. Für den Oberrhein werden die Ergebnisse in der Abbildung unten angezeigt.

ANTEIL VOLLER CONTAINER AUF DEM OBERRHEIN NACH VERLADELAND (IN %)

Quelle: Berechnung ZKR auf Basis der Daten von Destatis



80-87%

ALLER IN FRANZÖSISCHEN, DEUTSCHEN UND SCHWEIZERISCHEN HÄFEN AM OBERRHEIN VERLADENEN CONTAINER SIND MIT WAREN GEFÜLLT

- In den ersten drei Quartalen des Jahres 2018 waren 87,2 % der in französischen Rheinhäfen verladenen Container mit Waren gefüllt, nur 12,8 % waren leer. Bei Containern, die in deutschen und Schweizer Rheinhäfen aufgenommen wurden, liegt der Anteil voller Container ebenfalls über dem Niveau von 80 %.

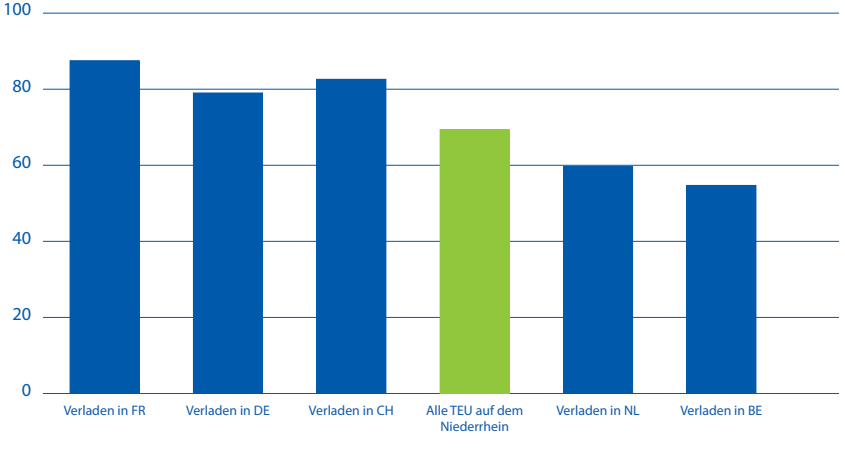
- Bei den in den Niederlanden und in Belgien verladenen Containern war weniger als die Hälfte aller Container mit Waren gefüllt. Am Oberrhein lag das Durchschnittsverhältnis bei 68 % für volle Container gegenüber 32 % für leere Container.

- Diese unterschiedlichen Werte spiegeln deutlich den Export von Waren von der Oberrheinregion ins Ausland wieder, und den Import von leeren Containern aus dem Ausland (zurück zu den Häfen entlang des Oberrheins, wo sie mit Waren für den Export erneut gefüllt werden können).

- Dieselbe Berechnung für den Niederrhein zeigt, dass der Anteil voller Container für Frankreich, Deutschland und die Schweiz als Verladeländer hoch bleibt. Der Anteil voller Container, die in Belgien und den Niederlanden verladen werden, steigt jedoch.

ANTEIL VOLLER CONTAINER AUF DEM NIEDERRHEIN NACH VERLADELAND (IN %)

Quelle: Berechnung ZKR auf Basis der Daten von Destatis

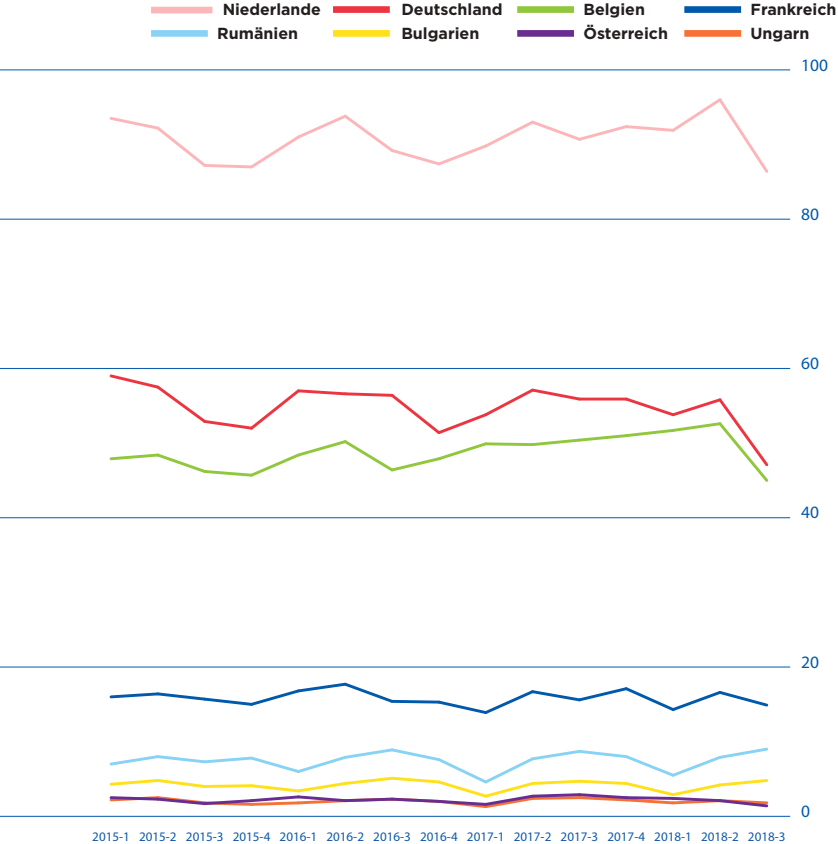


VERKEHRSLEISTUNG IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

BEFÖRDERUNGSMENGE DER BINNENSCHIFFFAHRT IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

(QUARTALSDATEN – MILLIONEN TONNEN)

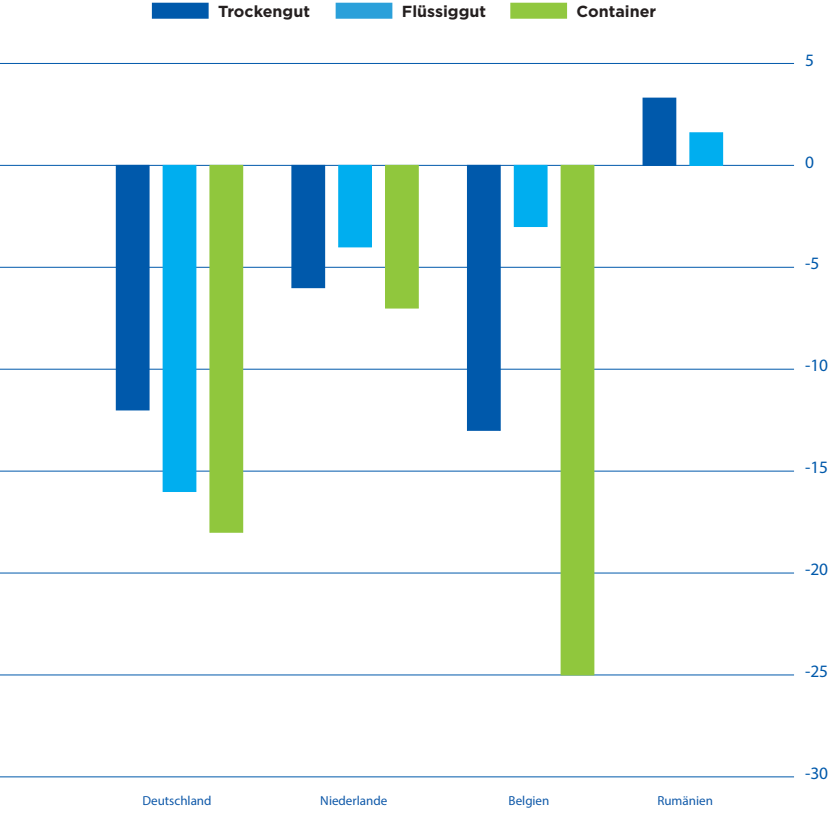
Quelle: Eurostat [iww_go_qnave] und Nationale Statistikämter



TROCKENGUT-, FLÜSSIGGUT- UND CONTAINERTRANSPORT

ÄNDERUNGSRATE DER BEFÖRDERUNGSMENGE (TONNEN) AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN VIER WICHTIGEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN (Q3 2018 VS Q3 2017 - %)*

Quelle: CBS, Destatis, StatBel, Rumänisches Statistikinstitut
**In Rumänien erreicht der Containertransport nur ein sehr niedriges Niveau und wird daher in der Grafik nicht abgebildet. Die Containerdaten für Belgien sind vorläufig.*



- In Deutschland liegt der Trockengüteranteil bei 56 %, Flüssiggüter bei 25 % und der Containertransport bei 12 %. Die verbleibenden Anteile entfallen auf Stückgüter und andere Fracht. Die Abweichungen pro Gütersegment stellen sich wie folgt dar (in Q3 2018 im Vergleich zu Q3 2017): Metalle (-22 %), chemische Erzeugnisse (-16 %), Kohle (-8 %), Eisenerze (-13 %), landwirtschaftliche Erzeugnisse (-14 %), Sande und Steine (-16 %). Der Exportverkehr verlor 22 %. Der Importverkehr sank um 14 % und der nationale Verkehr um 7 %.

- In den Niederlanden liegt der Trockengüteranteil bei 56 %, Flüssiggüter bei 30 % und der Containertransport bei 14 %. Im dritten Quartal 2018 sanken im Vergleich zum Vorjahreszeitraum der Export von Trockengütern um 8 %, der Export von Flüssiggütern um 9 % und der Export von Containern um 6 %. Der nationale Verkehr blieb stabil: der Trockengüterverkehr stieg um 4 %, Flüssiggüter um 2 % und der Containerverkehr um 8 %.

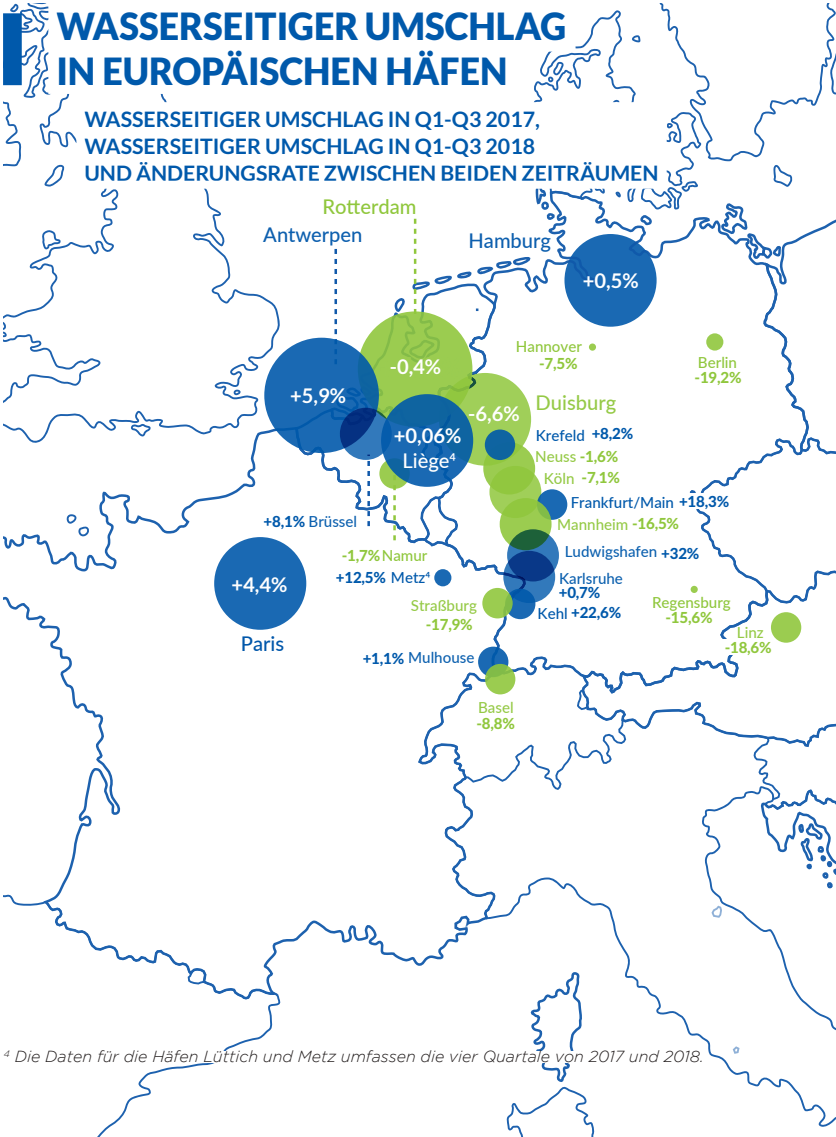
- In Rumänien liegt der Trockengüteranteil bei 95,1 %, Flüssiggüter bei 4,6 % und Containertransport 0,2 %. Die Beförderungsaktivität war auf Grund besonderer natürlicher Voraussetzungen sehr robust (siehe Kapitel 3). Der Trockengütersektor profitierte von einem Anstieg der Eisenerztransporte um 28 %. Sande, Steine und Baustoffe stiegen um 11 %. Das größte Produktsegment, Getreide, blieb relativ stabil (siehe Kapitel 3).[3]

-13% **EISENERZTRANSPORTE IM 3. QUARTAL 2018 IN DEUTSCHLAND VERGLICHEN MIT DEM 3. QUARTAL 2017**

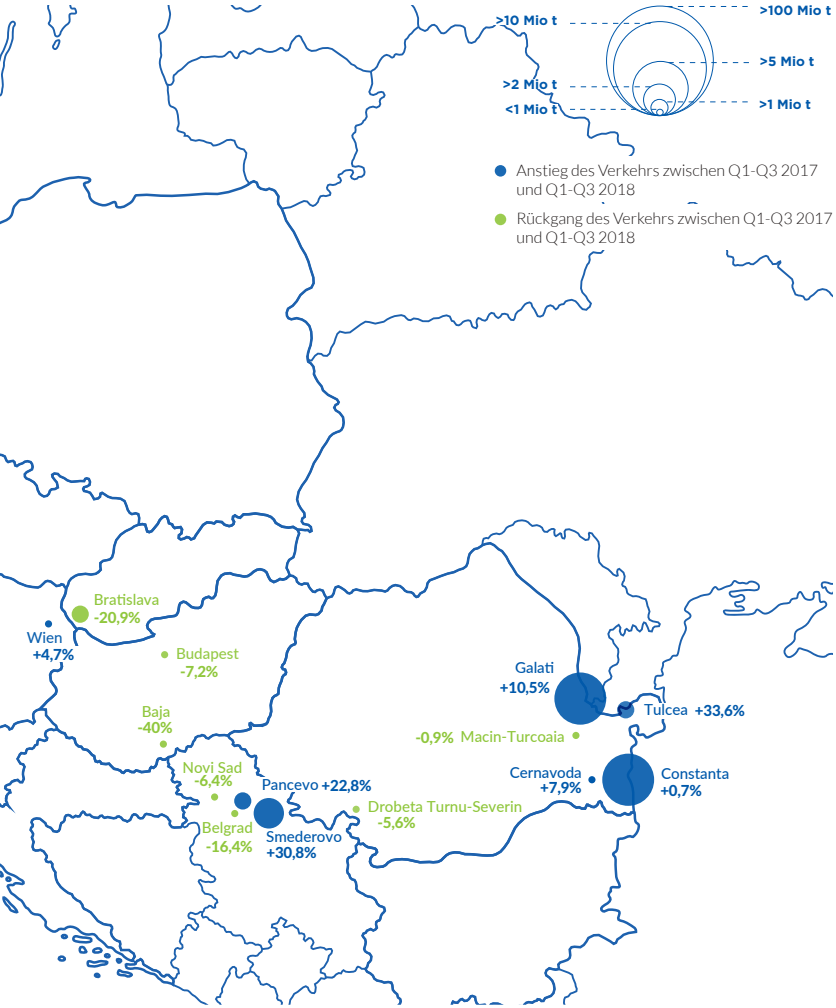
[3] Basierend auf den Beförderungsmengen (in t), ist Getreide das größte Segment in Rumänien, während es nach TKM Eisenerz ist.

WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN EUROPÄISCHEN HÄFEN

WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN Q1-Q3 2017, WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN Q1-Q3 2018 UND ÄNDERUNGSRATE ZWISCHEN BEIDEN ZEITRÄUMEN



[4] Die Daten für die Häfen Lüttich und Metz umfassen die vier Quartale von 2017 und 2018.



Quelle: Destatis (deutsche Häfen), Donaukommission (österreichische, slowakische und serbische Häfen), zentrales Ungarisches Statistikamt (ungarische Häfen), Rumänisches Statistikinstitut (rumänische Häfen) und Hafendaten (für alle anderen Häfen)

02

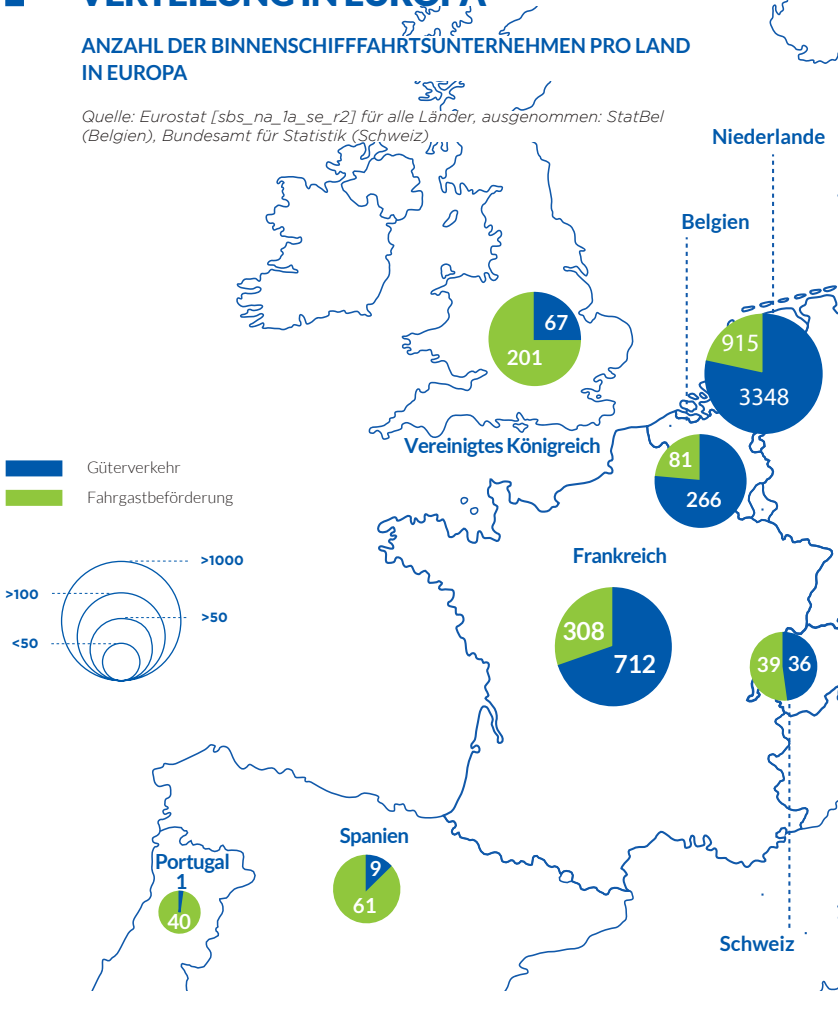
BETRIEBS-BEDINGUNGEN

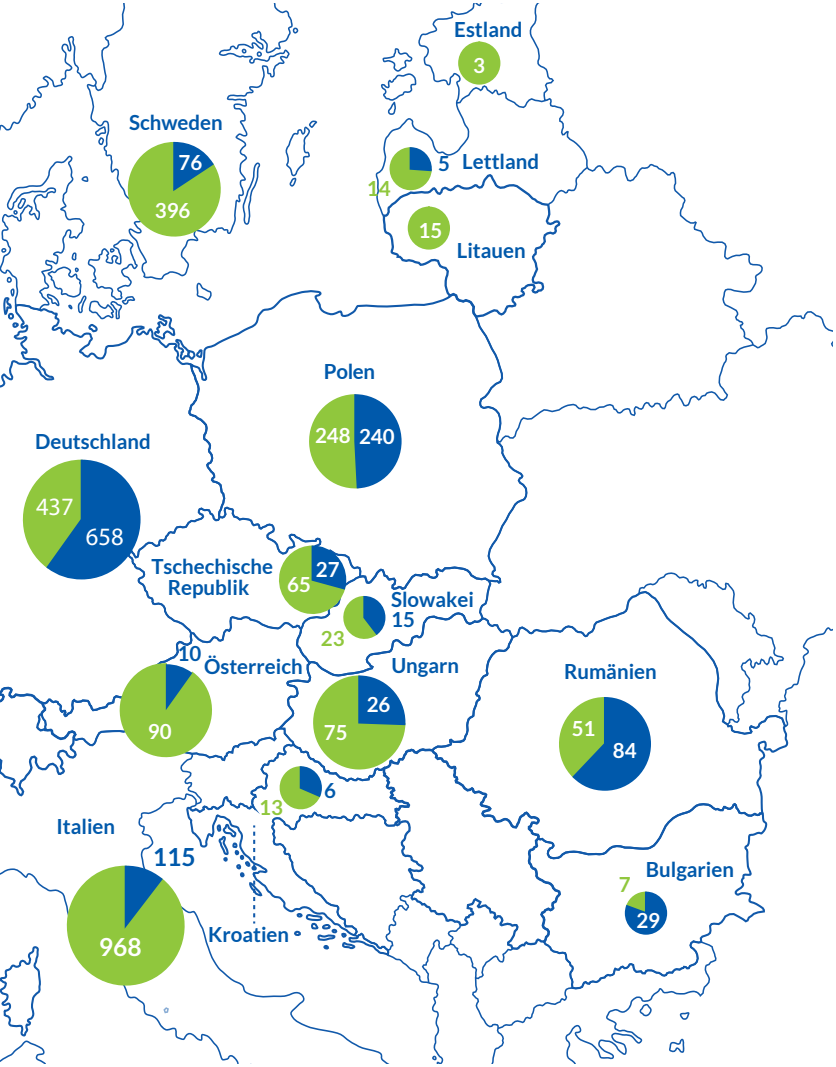
- **Das Niedrigwasser wirkt sich auf die Beladungsgrade der Schiffe und auf die Güterbeförderung aus, je nach Region in einem unterschiedlichen Ausmaß.**
- **Auf dem oberen und mittleren Rhein (zwischen Basel und Köln) fiel der maximale Beladungsgrad der Schiffe auf Niveaus zwischen 40 % und 50 %, während sie auf dem Niederrhein (zwischen Köln und Duisburg) über 60 % blieben.**
- **Die Frachtraten auf dem Rhein und der Donau stiegen auf Grund des Rückgangs der verfügbaren, effektiven Transportkapazität stark an. Für Schiffe in den Niederlanden, wo die Niedrigwasserphase nicht so extrem ausfiel, war der Preisanstieg jedoch sehr begrenzt.**

BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN - VERTEILUNG IN EUROPA

ANZAHL DER BINNENSCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN PRO LAND IN EUROPA

Quelle: Eurostat [sbs_na_1a_se_r2] für alle Länder, ausgenommen: StatBel (Belgien), Bundesamt für Statistik (Schweiz)

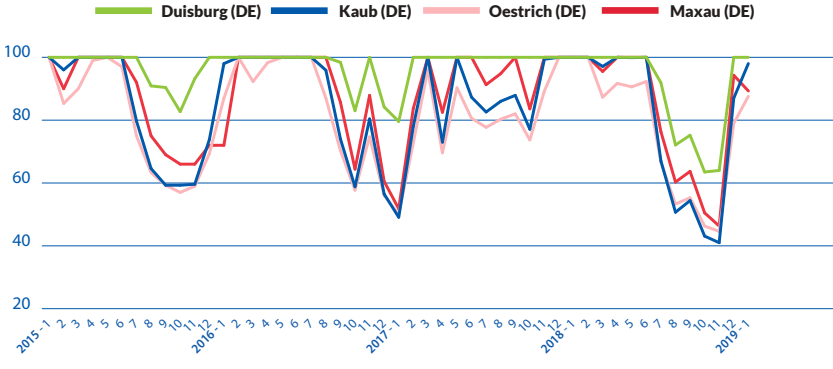



Estland
3
Schweden
76
396
5
Lettland
14
15
Litauen
Polen
248
240
Deutschland
437
658
Tschechische Republik
65
27
Slowakei
15
23
10
Österreich
90
Ungarn
26
75
Rumänien
51
84
6
13
Italien
115
968
Kroatien
Bulgarien
7
29

WASSERSTÄNDE UND BELADUNGSGRADE DER SCHIFFE IM RHEINGEBIET

MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD FÜR SCHIFFE MIT EINEM TIEFGANG VON 3 METERN AN MESSSTÄNDEN ENTLANG DES RHEINS (%)

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Bundesanstalt für Gewässerkunde

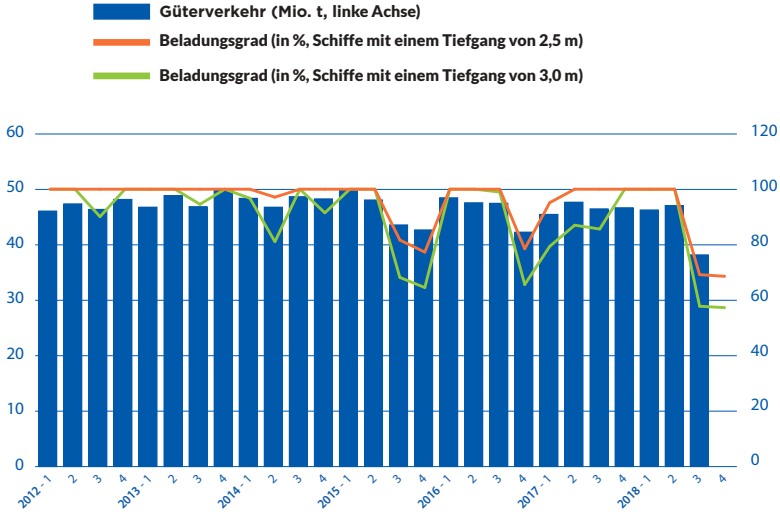


- Die maximal möglichen Beladungsgrade unterschieden sich nach Schiffstyp und Position auf dem Fluss. Sie werden von der ZKR monatlich nach einer Formel berechnet, die die besonderen Wasserstraßenparameter und Wasserstandsdaten selbst berücksichtigt[5].
- Laut dem Institut für Weltwirtschaft, Kiel,[6] senkte die Niedrigwasserphase die Wachstumsrate der Industrieproduktion im dritten Quartal 2018 um 0,8 Prozentpunkte; dies entspricht 1,9 Milliarden Euro. Für den Rückgang sind hauptsächlich temporäre Unterbrechungen der logistischen Ketten, besonders in der Chemieindustrie und beim Containerverkehr, verantwortlich.
- Der Zusammenhang zwischen der Güterbeförderung auf dem Rhein und den Wasserständen/Beladungsgraden zeigt, dass größere Schiffe in Niedrigwasserphasen verwundbarer sind. Dies wirft die Frage nach neuen/aktualisierten logistischen Konzepten und Schiffen mit geringem Tiefgang auf, einschließlich der möglichen Wiederbelebung kleinerer Schiffe in der Zukunft.

[5] Weitere Informationen über die Methode in der Veröffentlichung „SVS aktuell" der „Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft", Ausgabe Dezember 2018 / Januar 2019, Seite 7-8
[6] Siehe auch: Ademmer, M.; Jannsen, N.; Kooths, S.; Mösle, S. (2019). Niedrigwasser bremst Produktion, in: Wirtschaftsdienst 99 (1), 79-80

VIERTELJÄHRLICHER GÜTERVERKEHR AUF DEM RHEIN UND BELADUNGSGRADE DER SCHIFFE BEI KAUB/RHEIN

Quelle: Destatis und Berechnung ZKR nach Daten der Bundesanstalt für Gewässerkunde

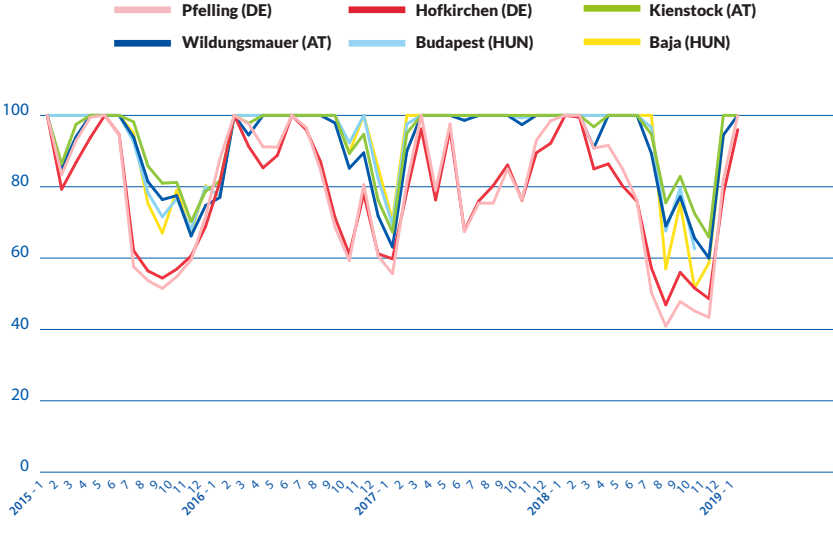


DIE BELADUNGSGRADE DER SCHIFFE WAREN IM 4. QUARTAL 2018 AM STÄRKSTEN VOM NIEDRIGWASSER BETROFFEN

WASSERSTÄNDE UND BELADUNGSGRADE DER SCHIFFE IM DONAUBECKEN

MAXIMAL MÖGLICHER BELADUNGSGRAD FÜR SCHIFFE MIT EINEM TIEFGANG VON 3 METERN AN MESSSTÄNDEN ENTLANG DER DONAU (%)

Quelle: Berechnung ZKR nach Daten der Bundesanstalt für Gewässerkunde, viadonau und Generaldirektion für Wasserwirtschaft in Ungarn

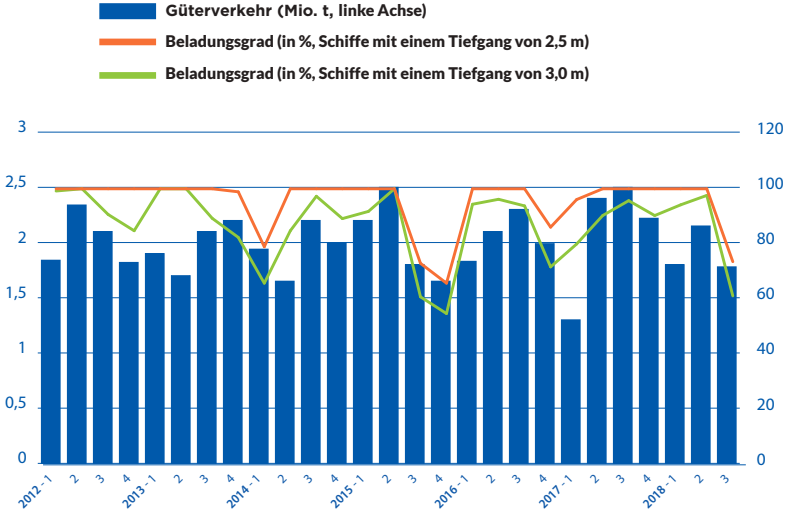


- Im Donaubecken kann eine relativ begrenzte Auswirkung des Niedrigwassers auf die Beladungsgrade in Österreich und Ungarn beobachtet werden. Eine deutlichere Auswirkung wird jedoch in Deutschland sichtbar. Dies kann damit erklärt werden, dass die deutsche Donau in vielen Teilen ein frei fließender Fluss ist.

DIE ÖSTERREICHISCHE UND DIE UNGARISCHE DONAU WAREN WENIGER VOM NIEDRIGWASSER BETROFFEN ALS DIE DEUTSCHE DONAU

VIERTELJÄHRLICHER GÜTERVERKEHR IN UNGARN UND BELADUNGSGRADE DER SCHIFFE IN BUDAPEST

Quelle: Eurostat [iww_go_qnave] und Berechnung ZKR nach Daten der Generaldirektion für Wasserwirtschaft in Ungarn

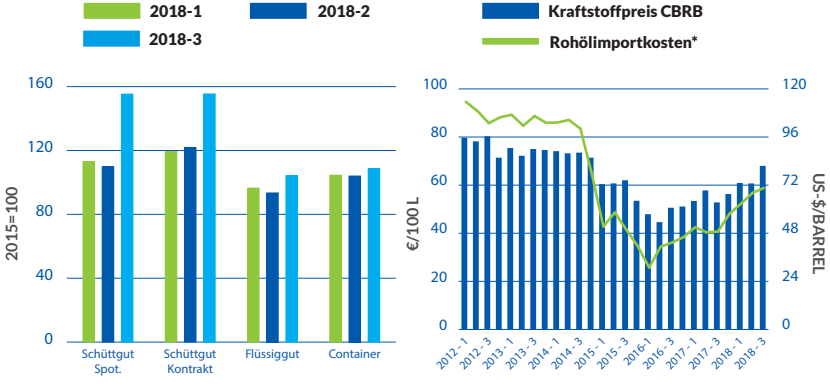


- In Ungarn beeinflussten nicht nur Niedrigwasserphasen, sondern auch Eisperioden (beispielsweise im ersten Quartal 2017) und die allgemeine Saisonabhängigkeit den Donauverkehr - in Verbindung mit dem landwirtschaftlichen Segment - recht erheblich.

FRACHTRATEN UND BUNKERPREISE IM RHEINGEBIET

CBS-FRACHTRATENINDEX FÜR DIE NIEDERLANDE, BUNKERPREISE UND ÖLIMPORTKOSTEN*

Quelle: Centraal Bureau voor de Statistik (Niederlande, CBS), CBRB und IEA
**Volumengewichtete Durchschnittskosten, einschließlich Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien, Vereinigtes Königreich, Japan, Kanada und USA, Versicherungs- und Frachtkosten inklusive (cif)*



- Das CBS führt regelmäßige Umfragen unter 80 niederländischen Binnenschifffahrtsunternehmen durch, acht Mal pro Jahr. Die Preise beinhalten Zuschläge für Treibstoff und Niedrigwasser. Der Umsatz eines Unternehmens bestimmt den Einfluss, den es auf den Preisindex hat. Laut diesem Index stiegen die Trockengüterfrachtraten der Unternehmen in den Niederlanden im dritten Quartal 2018 stark an, was teilweise den internationalen Verkehr in Richtung des Rheinhinterlandes widerspiegelt, wo die Niedrigwasserstände herrschten.

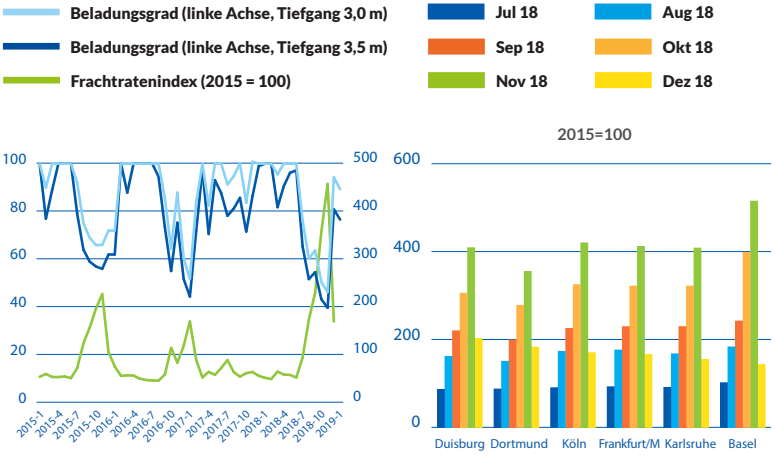
- Der Flüssiggüteranteil des CBS-Index enthält Frachtverkehr in unterschiedlichen Bereichen, wie dem Rhein, aber auch auf kürzeren Strecken innerhalb des ARA-Gebiets (Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen) und zu anderen Standorten in den Niederlanden,

wo der Wasserstand nicht so große Auswirkungen auf die verschiffbare Frachtmenge hat. Er enthält sowohl Spotmarktraten wie (langfristige) Kontraktraten, und die Lieferung aller Arten von Flüssiggütern (Chemikalien, Diesel, Heizöl, Methanol, Naphta, Sonnenblumenöl usw.).

- Der Flüssiggüterindex PJK ist ein Spotmarktindex, der auf der Beförderung von Ölprodukten aus der ARA-Region über den Rhein zu Zielen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz basiert. Sein Spotmarkt-Charakter und die Tatsache, dass er rein auf dem ARA-Rhein-Handel basiert, wo die Wasserstände eine stärkere Auswirkung auf den Markt besitzen als in den Niederlanden, erklärt die Unterschiede in seiner Entwicklung im Vergleich zum CBS-Index für Flüssiggüter.

PJK FRACHTRATENINDEX FÜR FLÜSSIGGÜTER AUS DER ARA-REGION ZU DEN ZIELEN ENTLANG DES RHEINS - IM VERGLEICH ZU DEM BELADUNGSGRAD DER SCHIFFE BEI MAXAU/OBERRHEIN*

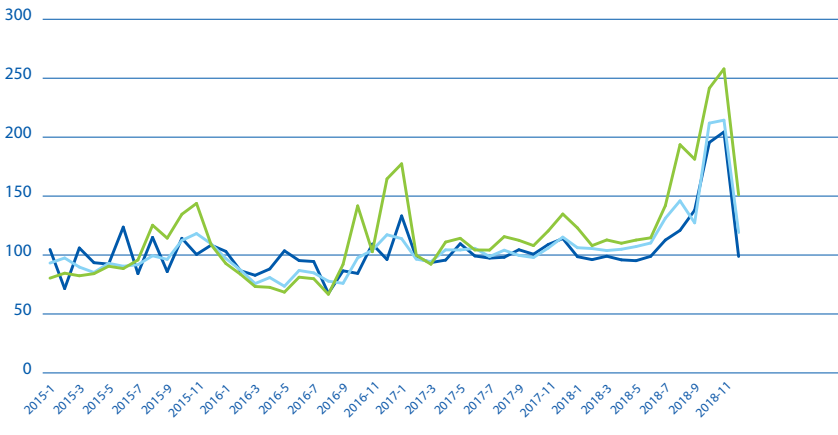
Quelle: Berechnung ZKR nach PJK International und der Bundesanstalt für Gewässerkunde
** Gasölfrachtraten enthalten Lotsen-, Hafen- und Kanalgebühren. Linke Abbildung: durchschnittliches Frachtratenniveau, rechte Abbildung: pro Ziel.*



- Die Frachtraten unterscheiden sich auch entsprechend der Schiffsklassen. Jede Wasserstraße ist durch die Abmessungen der Schleusen und Schiffshebewerke begrenzt. Die Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstraßen (Classification of European Inland Waterways, CEMT) ist ein Normenwerk für schiffbare Wasserstraßen und Schiffsklassen.
- Die folgende Abbildung zeigt, dass die Frachtraten für größere Schiffe während Niedrigwasserphasen markant anstiegen. Ursache hierfür ist, dass die Angebotsseite (Ladekapazität) von größeren Schiffen während Niedrigwasserphasen stärker betroffen ist als die der kleineren Schiffe.
- Die Frachtraten pro CEMT-Klasse beinhalten alle Arten von Trockengütern und alle Fahrgebiete im Rheingebiet. Die kleineren Schiffsklassen jedoch (CEMT-Klasse I & II = Schiffstypen Spits und Kempenaar mit einer Ladekapazität von bis zu 650 t) befördern im Allgemeinen landwirtschaftliche Erzeugnisse auf dem Spotmarkt und operieren auf niederländischen und belgischen Wasserstraßen.

PANTEIA FRACHTRATENINDEX FÜR DIE TROCKENGÜTER-BEFÖRDERUNG NACH CEMT-WASSERSTRASSENKLASSEN (2015=100)

Quelle: Panteia

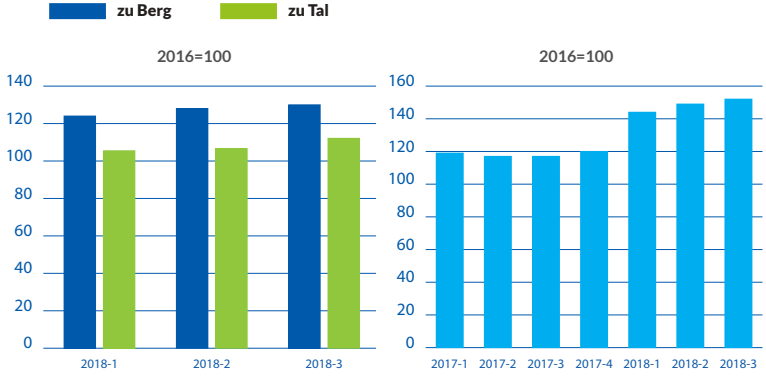


FRACHTRATEN UND BUNKERPREISE IM DONAUBECKEN

- Laut der Donaukommission betrug der durchschnittliche Bunkerpreis in der Donauregion zwischen 710 bis 735 US-$ pro Tonne im ersten Quartal 2018 und im zweiten Quartal 2018, und 755 US-$ pro Tonne im dritten Quartal 2018. Dies entspricht 127€ bis 132€ pro 100 Liter im ersten Halbjahr und bis zu 136€ pro 100 Liter im dritten Quartal 2018, was deutlich über dem Preisniveau in Westeuropa liegt (siehe vorherige Seite).
- In jüngster Zeit hat es einen starken Preisanstieg bei den Bunkerpreisen gegeben: in den ersten neun Monaten des Jahres 2018 lagen die Kosten 27 % über dem Durchschnittsniveau von 2017.[7]
- Die Frachtraten in der Donauregion wurden durch die steigenden Bunkerkosten und die Niedrigwasserstände in Teilen der Donau nach oben getrieben. Die Frachtraten für den Transport zu Berg auf der Donau (wo Eisenerze und Kohle befördert werden) waren höher als die Frachtraten für den Transport zu Tal.

FRACHTRATENINDEX FÜR DIE DONAUSCHIFFFAHRT (LINKS) **UND ENTWICKLUNG DER BUNKERPREISE** (RECHTS) **IN DER DONAUREGION**

Quelle: Donaukommission, ZKR-Auswertung

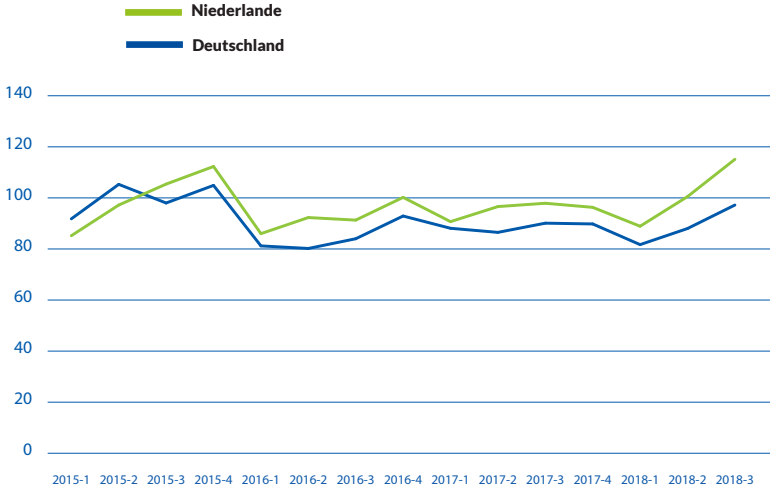


[7] *Quelle: Donaukommission (2019), Marktbeobachtung Donauschifffahrt, erste 9 Monate 2018*

VIERTELJÄHRLICHE UMSATZ-ENTWICKLUNG DER BINNEN-SCHIFFFAHRT PRO LAND IN EUROPA[8]

UMSATZENTWICKLUNG IN DEN NIEDERLANDEN UND IN DEUTSCHLAND - HAUPTSÄCHLICH GÜTERVERKEHR*(2015=100)

Quelle: CBS, Destatis
**Für die Niederlande enthält die Reihe den Umsatz der gesamten Binnenschifffahrt, aber der Güterverkehr hat einen sehr hohen Anteil von 92 %; für Deutschland enthält die Reihe nur den Umsatz des Güterverkehrs.*



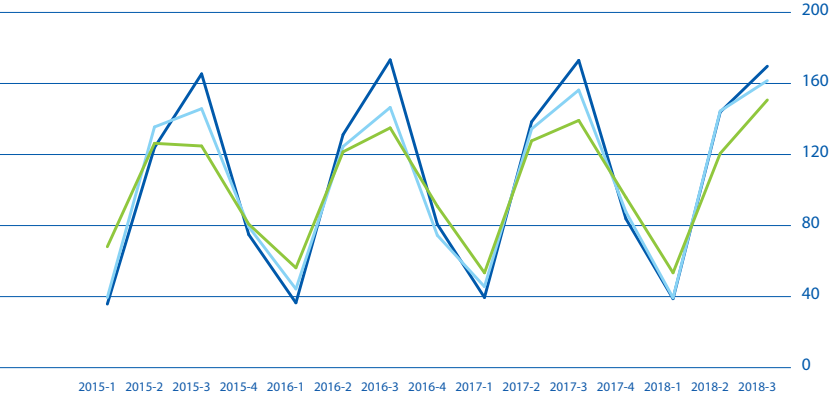
- Trotz eines Rückgangs beim Gütertransport in den Niederlanden und Deutschland stieg der Umsatz. Die Ursache lag im Anstieg der Frachtraten auf Grund der Niedrigwasserstände (siehe die vorherigen Seiten).

[8] Aufgrund statistischer Einschränkungen sind Quartalsdaten zur Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt gegenwärtig nur für sehr wenige Länder verfügbar. EUROSTAT präsentiert Daten für den NACE-Sektor H50 (Water transport), der See- und Binnenschifffahrtsverkehr zusammen abdeckt. Basierend auf diesem Datensatz kann die Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt nur für Länder mit nahezu keiner Seeschifffahrt ermittelt werden. Für Frankreich, Deutschland und die Niederlande werden vierteljährliche Umsatzzahlen durch die nationalen Statistikämter (INSEE; Destatis, CBS) bereitgestellt.

- Der Gütertransport auf der Schiene und Straße erlebte in Deutschland während der Jahre 2017 und 2018 eine eher flache Umsatzentwicklung. Aber das Umsatzniveau im dritten Quartal 2018 lag 12-13 % höher als im Referenzjahr 2015. Der Umsatz in der deutschen Binnenschifffahrt war – trotz des Anstiegs im dritten Quartal 2018 – immer noch 3 % niedriger als im Jahr 2015.
- In den Niederlanden überschritt der Umsatz im Gütertransport auf der Schiene im dritten Quartal 2018 das Niveau von 2015 um 9 %. Wie in Deutschland war seine Entwicklung seit 2017 eher flach, aber auf einem höheren Gesamtniveau als in der Binnenschifffahrt[9].

UMSATZENTWICKLUNG IN ÖSTERREICH, FRANKREICH UND DEUTSCHLAND – HAUPTSÄCHLICH FAHRGASTBEFÖRDERUNG*
(2015=100)

Quelle: Eurostat [sts_setu_q] für Österreich, Destatis für Deutschland und INSEE für Frankreich
** Für Österreich enthält die Reihe den Umsatz der gesamten Binnenschifffahrt, aber die Sektoraktivität wird von der Fahrgastbeförderung dominiert; für Deutschland und Frankreich enthält die Reihe nur den Umsatz der Fahrgastbeförderung.*



[9] *Quelle: Destatis (Deutschland) und CBS (Niederlande)*

- Der Umsatz der österreichischen, französischen und deutschen Fahrgastbeförderungsunternehmen wies die üblichen saisonalen Schwankungen auf; dies zeigt, dass dieses Segment nicht zu stark von den Niedrigwasserständen betroffen war. Die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe auf der oberen Donau an der deutsch-österreichischen Grenze lag im Jahr 2018 6 % höher als im Jahr 2017.
- Auch auf der mittleren Donau war die Fahrgastbeförderung nicht so stark betroffen. Laut Donaukommission war im dritten Quartal 2018 die Anzahl an Kreuzfahrtschiffen, die die Schleuse Mohacs in Südungarn passierten, nur 3 % niedriger als im Vorjahr[10].
- Zur Interpretation dieser Zahlen sollte darauf hingewiesen werden, dass die meisten der 228 auf der Donau aktiven Flusskreuzfahrtschiffe registriert und im Besitz von Unternehmen in den Rhein-Staaten sind: 54 % der 228 Schiffe sind in der Schweiz registriert, 18 % in Deutschland, jeweils 5 % in Frankreich und in den Niederlanden, und 14 % in Malta. Schiffe, die in Donaustaaten registriert sind, haben nur einen Anteil von 3 % der aktiven Kreuzfahrtflotte auf der Donau.

[10] Marktbeobachtung der Donaukommission, Ergebnisse der ersten neun Monate im Jahr 2018

03

IM FOKUS: RUMÄNIEN

- **Die jährliche Verkehrsleistung bei der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen in Rumänien stellt 8,5% der Gesamtverkehrsleistung der europäischen Binnenschifffahrt dar (12.517 Millionen TKM im Jahr 2017).**

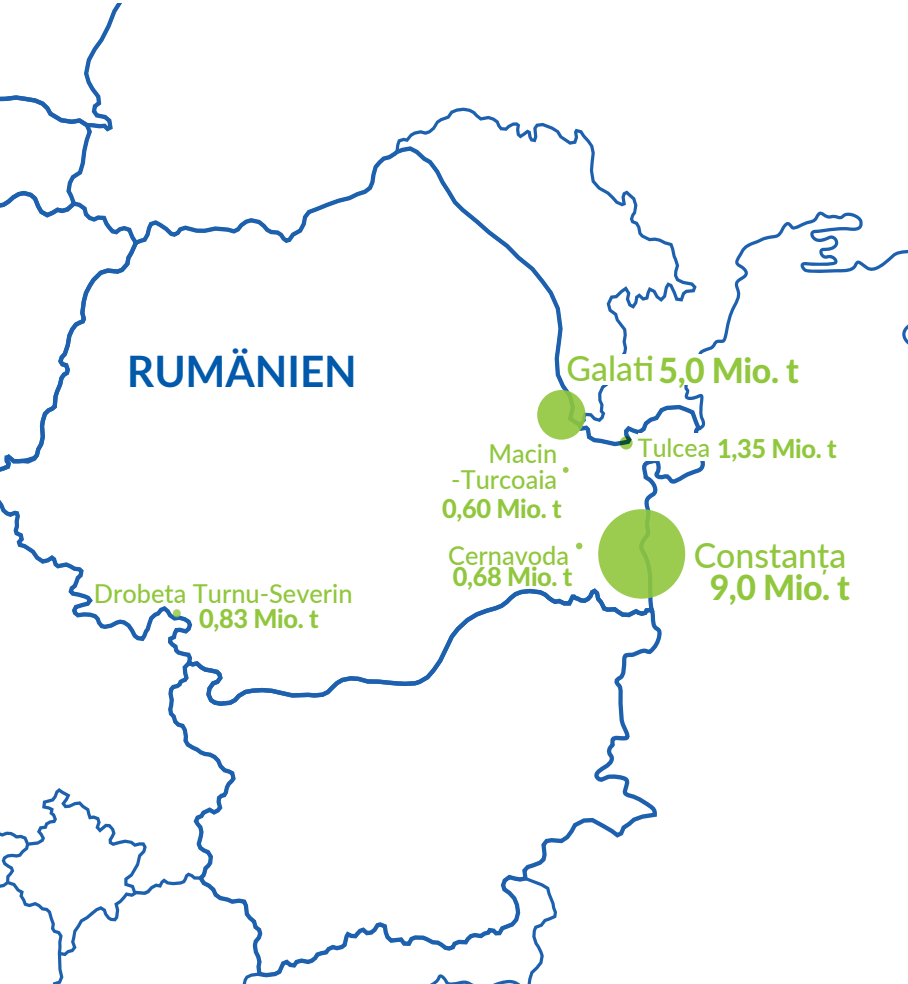
- **Nach Eisenerzen, Sand und Kies sind landwirtschaftliche Erzeugnisse das zweitgrößte Gütersegment der Binnenschifffahrt in Rumänien, sie stellen 23,1% der Gesamtverkehrsleistung für landwirtschaftliche Erzeugnisse in der EU dar.**

- **Constanța und Galati sind der größte und der drittgrößte Seehafen in Rumänien, verzeichnen auch einen Binnenschiffsverkehr von 3,91 und 1,65 Millionen Tonnen im Q3 2018.**

HÄFEN IN RUMÄNIEN

BINNENWASSERSTRASSENFRACHTVERKEHR IN DEN Q1-Q3 2018
(MIO. TONNEN)

Quelle: Nationales Statistikinstitut (Rumänien)

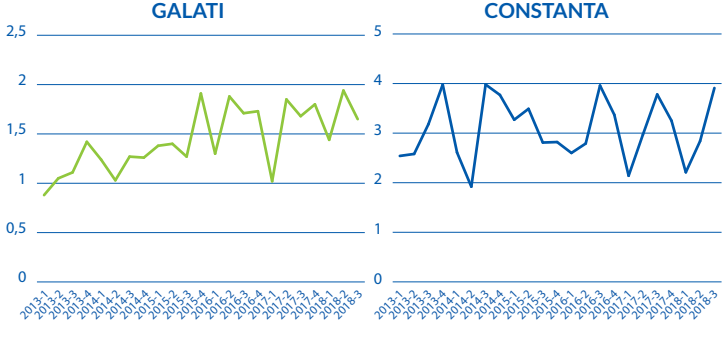


HAFEN VON CONSTANTA UND HAFEN VON GALATI

- Mit 29 Millionen Tonnen an Seeverkehr in Q1-Q3 2018 ist der Hafen von Constanța nicht nur der größte Seehafen Rumäniens, sondern der gesamten Donauregion. Er ist für den Export von Getreide und den Import von Eisenerzen und Kohle von großer Bedeutung.
- Der Seehafen Constanța ist ebenfalls ein wichtiger Verlade- und Entladepunkt für den Flusstransport, und der Flussverkehr schwankt um eine vierteljährliche Summe von 3 Millionen Tonnen.
- Der Hafen von Galati ist ein Binnen-/Seehafen und dazu der drittgrößte Seehafen Rumäniens. Sein Seeverkehr betrug 0,9 Millionen Tonnen in Q1-Q3 2018. Auf der Exportseite spielen Metalle aus der lokalen Stahlindustrie die Hauptrolle. Wie in Constanța sind auch die Getreideexporte aus dem Donauhinterland sehr wichtig.
- Die Binnenschifffahrt im Binnen-/Seehafen von Galati verfolgte in den letzten Jahren einen Aufwärtstrend, und die Trockenheit hat diesen Trend nicht unterbrochen.

BINNENSCHIFFSVERKEHR IN DEN HÄFEN GALATI UND CONSTANTA (MIO. TONNEN)

Quelle: Nationales Statistikinstitut (Rumänien), ZKR-Auswertung

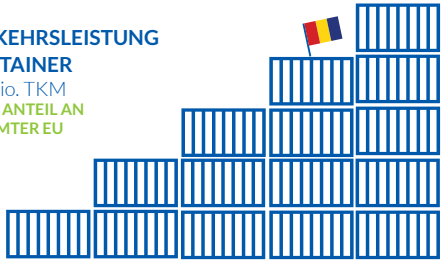


INFORMATIONSBLATT BINNENSCHIFFFAHRT IN RUMÄNIEN

ABSOLUTER WERT 2017 FÜR RUMÄNIEN VS ANTEIL AN GESAMTER EU

VERKEHRSLEISTUNG INSGESAMT
12 517 Mio. TKM
8,5% ANTEIL AN GESAMTER EU

VERKEHRSLEISTUNG CONTAINER
15 Mio. TKM
0,09% ANTEIL AN GESAMTER EU

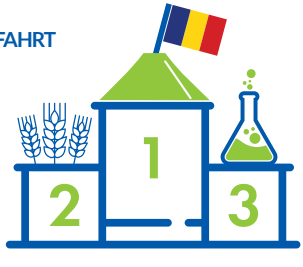


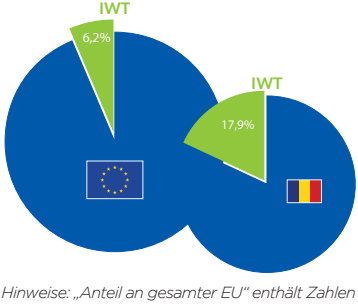
Umfang des Gesamtgüterverkehr: 29,04 Mio. Tonnen

Umfang des Containertransports: 55 000 Tonnen

GRÖSSTES GÜTERSEGMENT IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

1. Erze, Sande, Baustoffe: 4 748 Mio. TKM
   13,3% ANTEIL AN GESAMTER EU
2. Landwirtschaftliche Erzeugnisse: 3 883 Mio. TKM
   23,1% ANTEIL AN GESAMTER EU
3. Chemische Erzeugnisse: 1 089 Mio. TKM
   6,8% ANTEIL AN GESAMTER EU





MODAL SPLIT-ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT – GESAMTVERKEHRSLEISTUNG

Hinweise: „Anteil an gesamter EU" enthält Zahlen für die EU plus Schweiz und Serbien.
 # im Gegensatz zur Verkehrsleistung kann für die Beförderungsmenge kein länderspezifischer Anteil berechnet werden, auf Grund von Problemen einer möglichen Doppelzählung (grenzüberschreitender Verkehr).

BESCHÄFTIGTE

2 028 **6,5%**

Güterverkehr: 1 706 **10,6%**

Fahrgastbeförderung: 322 **2,1%**

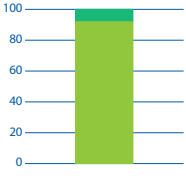
ANTEIL AN GESAMTER EU

ANZAHL DER UNTERNEHMEN

1,4% 135

1,5% Güterverkehr: 84

1,4% Passagiere: 51



UMSATZNIVEAU

100 Mio. € **2,1% ANTEIL AN GESAMTER EU**

- Güterverkehr: 92 Mio. € **3,6% ANTEIL AN GESAMTER EU**
- Fahrgastbeförderung: 8 Mio. € **0,5% ANTEIL AN GESAMTER EU**

ANZAHL AKTIVER FRACHTSCHIFFE

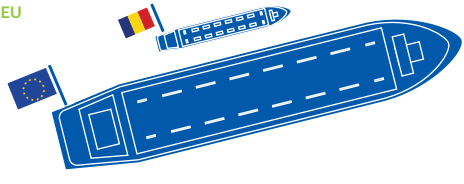
1 574 **11% ANTEIL AN GESAMTER EU**

Trockengüter: 1 191

Flüssiggüter: 97

Schub- und Schlepp: 286

14% ANTEIL AN GESAMTER EU



TONNAGE DER AKTIVEN FRACHTSCHIFFE

1,608 Mio. t **11,5% ANTEIL AN GESAMTER EU**

Trockengüter: 1,523 Mio. t

Flüssiggüter: 0,085 Mio. t

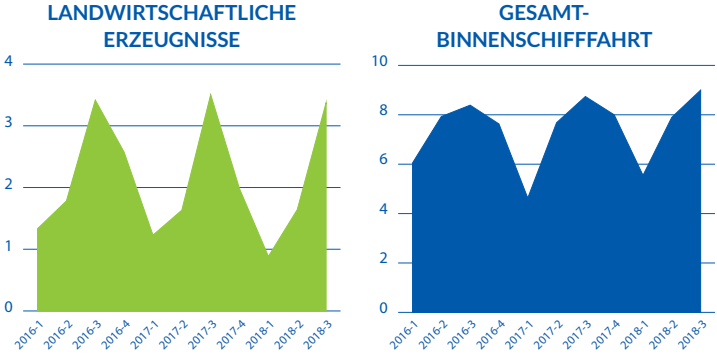
Quelle: ZKR-Auswertung nach Daten von Eurostat [sbs_na_1a_se_r2], [iww_go_atygo], [iww_go_actygo], [tran_hv_frmod], [iww_eq_loadcap], [road_go_ta_tcrg], [rail_go_contwgt], [iww_eq_age], ZKR Flottendatenbank

GÜTERVERKEHR DER BINNENSCHIFFFAHRT IN RUMÄNIEN NACH SEGMENT

- Die Quartalsreihen zeigen starke saisonale Schwankungen für die Binnenschifffahrt in Rumänen, bedingt durch den Erntezyklus und die Winterperiode. Im dritten Quartal eines Jahres (Erntezeit), steigt der Anteil landwirtschaftlicher Erzeugnisse auf 38-40 % der gesamten Binnenschifffahrt. Das dritte Quartal 2018 zeigte eine stabile Transportnachfrage, da die untere Donauregion einen Binnen-/Seecharakter besitzt, mit großen Wassertiefen, so dass die Trockenheit im Jahr 2018 sich nicht negativ auf die Transportentwicklung auswirkte.

VIERTELJÄHRLICHE BEFÖRDERUNG LANDWIRTSCHAFTLICHER ERZEUGNISSE AUF BINNENWASSERSTRASSEN IN RUMÄNIEN IM VERGLEICH ZUR GESAMTEN VIERTELJÄHRLICHEN BINNENSCHIFFFAHRT (MIO. TONNEN)

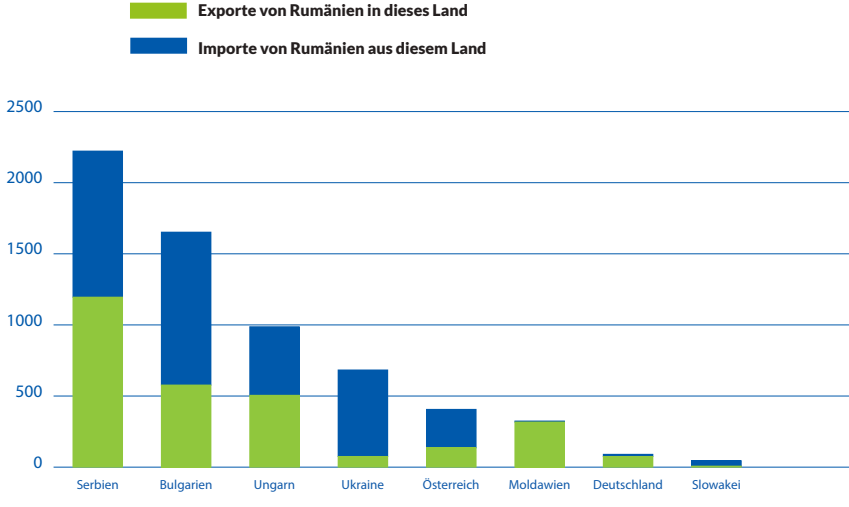
Quelle: Nationales Statistikinstitut (Rumänien)



- Beim internationalen Verkehr sind Serbien und Bulgarien die wichtigsten Handelspartner für Rumänien, gefolgt von Ungarn. 76 % des gesamten internationalen Verkehrs kommen aus diesen drei Ländern oder gehen dorthin.

VERLADE- UND ENTLADELÄNDER IN DER INTERNATIONALEN BINNENSCHIFFFAHRT FÜR RUMÄNIEN (1000 TONNEN)*

Quelle: Nationales Statistikinstitut (Rumänien)
** Q1-Q3 2018*



- Die Transportbeziehungen Rumäniens sind mit der mittleren Donauregion (Serbien, Ungarn) und der unteren Donauregion (Bulgarien, Ukraine, Moldawien) recht intensiv. Hingegen sind sie mit der oberen Donauregion (Slowakei, Österreich, Deutschland) deutlich schwächer.

SERBIEN UND BULGARIEN SIND DIE WICHTIGSTEN HANDELSPARTNER FÜR DIE RUMÄNISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

GLOSSAR

20XX-1/20XX-Q1: erstes Quartal

20XX-3/20XX-Q3: drittes Quartal

ARA REGION: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BELADUNGSGRAD: Prozentsatz der maximalen Ladekapazität eines Schiffes. Er wird unter Verwendung zweier Parameter (gleichwertiger Wasserstand und Solltiefe) und eines Sicherheitsabstands unter dem Kiel des Schiffes berechnet, und basiert ferner auf den Wasserstands-Daten an einem Pegelort.

CEMT: Klassifikations-System Europäischer Wasserstraßen

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

EU: Europäische Union

EUROPA: die europäische Binnenschifffahrt gemäß diesem Bericht umfasst neben den EU Ländern auch zwei Nicht-EU-Länder (die Schweiz und Serbien)

FRACHTRATE: Preis für die Beförderung von Ladung auf Schiffen

MIO.: Million

MRD.: Milliarden

OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

PP: Prozentpunkt

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

TEU: Zwanzig-Fuß Äquivalent (Standardmaß für Container)

TKM: Tonnen-Kilometer (Einheit der Transportleistung, die sich aus dem Produkt von beförderter Gütermenge (gemessen in Tonnen) und Beförderungsdistanz (gemessen in km) ergibt.

TRADITIONELLER RHEIN: Rhein von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze

UMSATZ: Bruttoumsatz abzüglich Umsatzsteuer

NATIONALE STATISTIKÄMTER

Kurz-bezeichnung	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
BFS	Bundesamt für Statistik	Bundesamt für Statistik	Schweiz
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Zentrales Amt für Statistik	Niederlande
Destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt	Deutschland
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	Nationales Institut für Statistik und Wirtschaftsstudien	Frankreich
INSSE	Institutul National de Statistica	Nationales Institut für Statistik	Rumänien
KSH/ HCSO	Központi Statisztikai Hivatal	Zentrales Statistikbüro Ungarns	Ungarn
Statbel	Statistics Belgium	Belgisches Statistikamt	Belgien

WEITERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Bundesanstalt für Gewässerkunde	Bundesanstalt für Gewässerkunde	Deutschland
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
European Commission	Europäische Kommission	EU
International Energy Agency	Internationale Energieagentur	Welt
Ports mentioned in the report	Im Bericht genannte Häfen	Europa
Kieler Institut für Weltwirtschaft	Kieler Institut für Weltwirtschaft	Deutschland
Országos Vízügyi Főigazgatóság	Generaldirektorat für Wassermanagement	Ungarn
Panteia	Panteia	Niederlande
PJK International	PJK International	Niederlande
Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft	Schweiz
Voies Navigables de France	Französische Wasserstraßenverwaltung	Frankreich
Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes	Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (GDWS)	Deutschland

METHODOLOGIE

Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen und in Häfen

Europa im Sinne des Kapitels 1 umfasst alle europäischen Länder, die Quartalsdaten zum Binnenschiffsverkehr bereitstellen. Diese Länder sind auf der Karte zur Verkehrsleistung in Europa (siehe Karte in Kapitel 1) 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.

HAFTUNGSAUSSCHLUSSERKLÄRUNG

Die Nutzung des Wissens, der Information oder der Daten, die in diesem Dokument enthalten sind, erfolgt auf eigenes Risiko des Nutzers. Die Europäische Kommission, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und ihr Sekretariat 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 Europäischen Kommission, ihrer Dienststellen oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt zu dem betreffenden Thema.

Diese Mitteilung stellt keine förmliche Verpflichtung für die genannten Organisationen dar.

Die Marktbeobachtung der europäischen Binnenschifffahrt ist ein gemeinsames Projekt der ZKR und der Europäischen Kommission

MITWIRKENDE

ZKR

Norbert KRIEDEL (Ökonom)

Lucie FAHRNER (Kommunikationsbeauftragte)

Laure ROUX (Projektkoordination)

Sarah MEISSNER (Projektassistentin)

Kontakt: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission

Moselkommission

Savakommission

EBU

ESO

IVR

KÜNSTLERISCHE LEITUNG – PRESS-AGRUM.COM (https://www.press-agrum.com) UND ZKR

ÜBERSETZUNG

Christophe HENER (Französisch)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Deutsch)

Pauline de ZINGER (Niederländisch)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Englisch-Korrekturlesen)

Impressum: April 2019

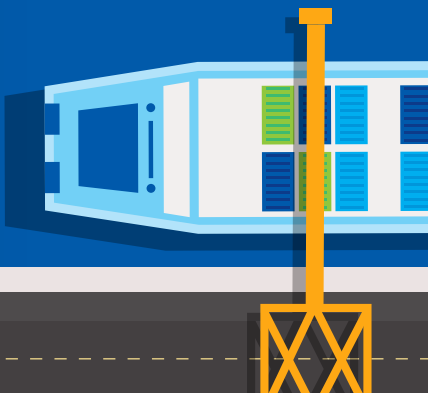
Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN : 2519-1128

Sie finden sämtliche Daten unter:

www.inland-navigation-market.org

In Partnerschaft mit

Europäische Kommission

Donaukommission
Commission du Danube
Дунайская Комиссия

Moselkommission
Commission de la Moselle