



## Marktbeobachtung in der europäischen Binnenschifffahrt

### Konjunkturbericht 1. Vierteljahr 2010

(Quelle: ZKR-Sekretariat)

#### Trockenschifffahrt :

##### 1) Nachfrage:

Im Massengüterbereich war im Jahr 2009 ein leichtes Aufleben bei der Beförderungsnachfrage festzustellen. So lagen in den letzten Monaten des Jahres die beförderten Mengen wieder nahezu 15 % über dem Tiefpunkt der Krise. Die Prognosen wichtiger Industriesparten, vor allem der Stahlindustrie, deuten auf eine Fortsetzung dieses Aufholtempos im Jahr 2010 hin. So wird in für die deutsche Stahlindustrie ein Produktionswachstum von 15 % erwartet, mit entsprechenden Folgen für die Transporte von Stahlgütern, Kohle, Erzen und Metallabfällen in der Binnenschifffahrt.

Allerdings ist für andere Segmente eher eine Verschlechterung oder eine langsamere Erholung in Aussicht. Lediglich im Containerbereich scheint die Erholung schneller voranzuschreiten. Rund 2/3 der Mengenverluste sind wieder aufgeholt worden, und für das gesamte Jahr 2010 wird für die Binnenschifffahrt eine Steigerungsrate von rund 20 % erwartet.

In der Summe folgt daraus für die Trockenschifffahrt, dass die Erholung in einem relativ langsamen Tempo vonstatten geht; so wird derzeit für das gesamte Jahr 2010 ein Anstieg von 8,4 % erwartet.

In den Seehäfen gehen die Prognosen ebenfalls in die Richtung einer langsamen Zunahme der Umschlagsmengen im Seeverkehr. Im Containerbereich wird von einem etwas stärkeren Wachstum ausgegangen.

Die Frachten in der Trockenschifffahrt sind zwar im letzten Quartal etwas gestiegen, doch dies lag hauptsächlich an den niedrigen Wasserständen.

##### 2) Angebot:

Im Jahr 2009 wurden 72 neue Gütermotorschiffe mit einer Gesamtkapazität von über 240 000 T und 44 Schubleichter mit einer Kapazität von 97 000 T auf dem Markt eingesetzt. Es handelt sich hier um das Ergebnis der Neubauwelle, die mit dem Aufkommen der Krise nicht unmittelbar gestoppt werden konnte, da zahlreiche Schiffe bereits im Stadium des fortgeschrittenen Baus standen. Die 2009 hinzu gekommene Kapazität lag somit über der des Jahres 2008.

##### Fazit:

Trotz des Anstiegs der Beförderungsnachfrage in der zweiten Jahreshälfte 2009 wird es voraussichtlich noch zwei Jahre dauern, bis die Werte von 2007 wieder erreicht werden. Daneben hat sich das Beförderungsangebot deutlich erhöht. Daher bleibt die Situation auf dem Markt weiterhin schwierig.

## **Tankschifffahrt :**

### **1) Nachfrage:**

#### Mineralölsegment:

Das Jahr 2009 war im Vergleich zu 2008 durch rückläufige Beförderungsmengen in der Tankschifffahrt gekennzeichnet. Im Erdölbereich hat sich nach Auffüllen der Tanklager die Nachfrage im zweiten Halbjahr deutlich beruhigt. Für das Jahr 2010 ist mit einer leichten Steigerung bei der Beförderung zu rechnen. So ist auf Grund des sehr kalten Winters 2009/2010 ein Mehrbedarf an Heizöl vorherzusehen. Dämpfend wirken sich hingegen der weiterhin anziehende Ölpreis, die noch gefüllten Lagerbestände sowie der langjährig rückläufige Trend aus.

#### Chemiesegment:

Ähnlich wie für die Trockenschifffahrt, wird die Beförderungsnachfrage von Seiten der chemischen Industrie im Jahr 2010 voraussichtlich nur langsam wieder anziehen. So wird auch in diesem Segment das Niveau von vor der Krise dieses Jahr noch nicht wieder erreicht werden.

Resultierend aus den Prognosen für diese beiden Segmente ist für das Jahr 2010 für die gesamte Nachfrage in der Tankschifffahrt insgesamt von einem leichten Anstieg auszugehen.

Die Frachten in der Tankschifffahrt sind im letzten Quartal 2009 angestiegen, auf Grund der Bevorratung für den Winter, verbunden mit niedrigen Wasserständen.

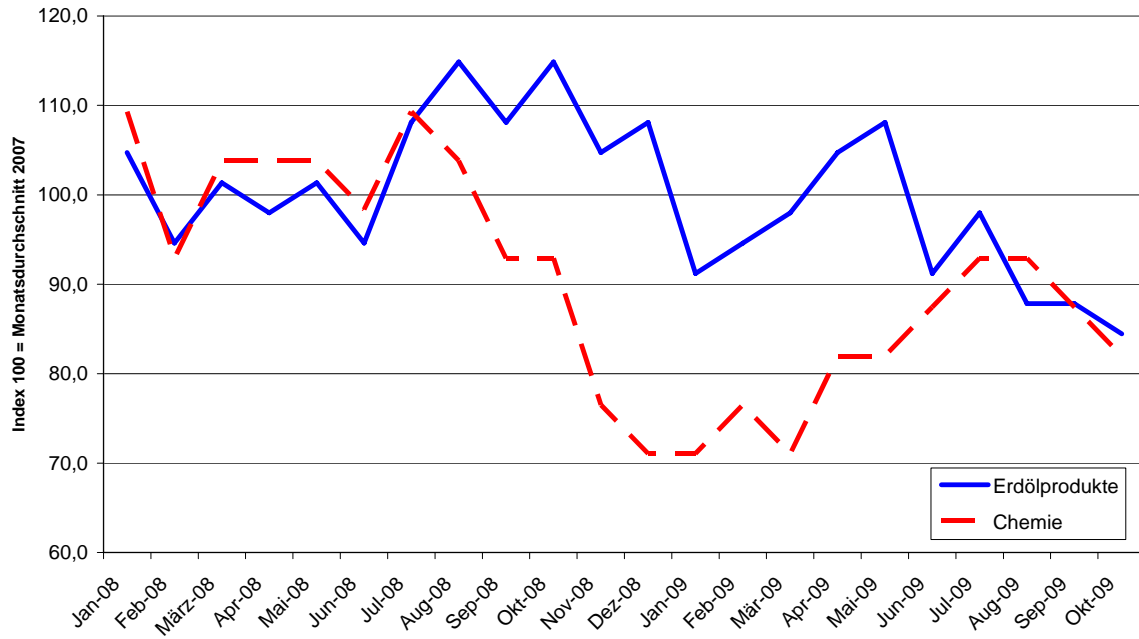
### **2) Angebot:**

Im Jahr 2009 wurden 87 neue Tankmotorschiffe mit einer Gesamtkapazität von über 230 000 T dem Markt zugefügt.

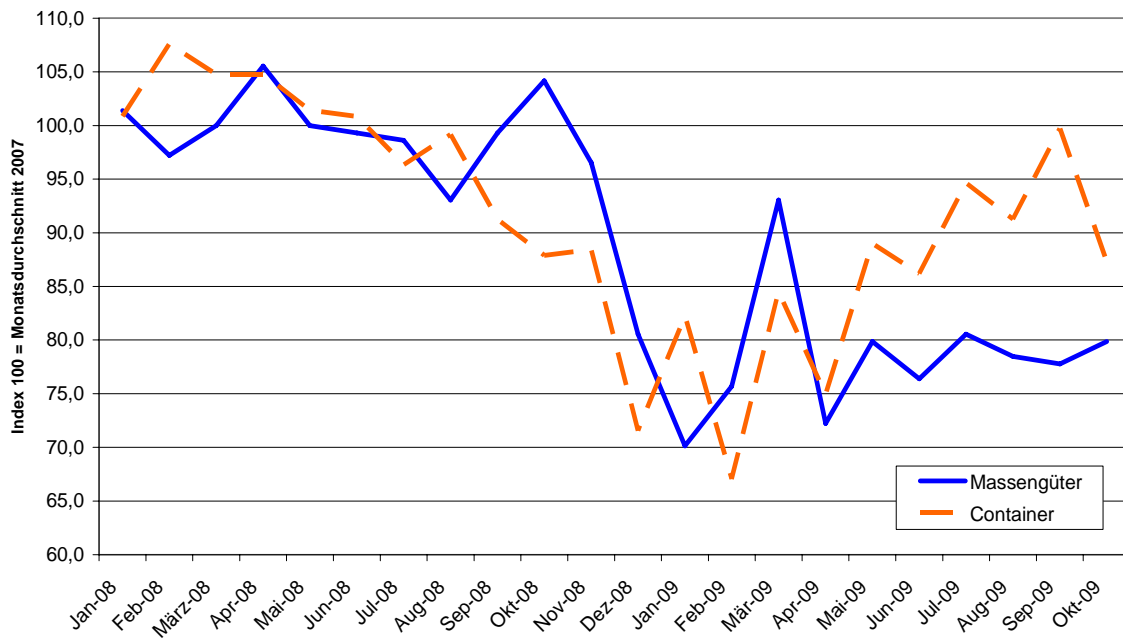
#### **Fazit:**

Die Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt sollte 2010 im besten Fall leicht steigen. Es wurde 2009 doppelt soviel Kapazität auf den Markt gesetzt wie im Jahr 2008. Diese Tatsache deutet auf eine schwierigere Situation auf dem Markt im Rahmen der Restrukturierung der Flotte hin.

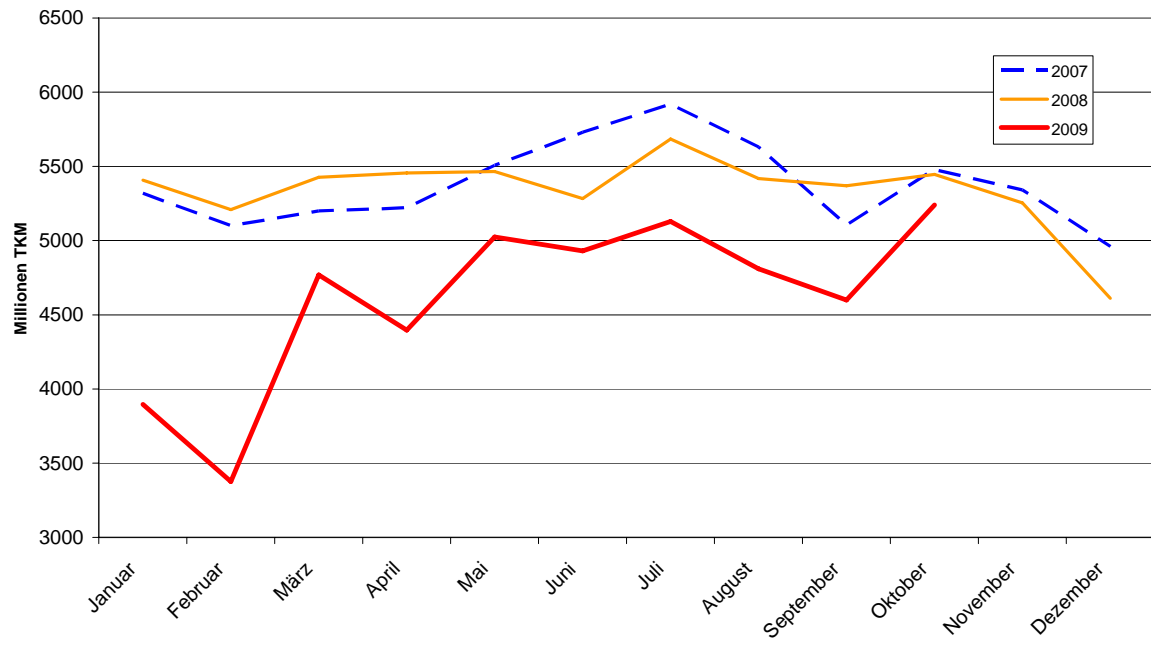
### Beförderungen in der Tankschifffahrt (deutscher Markt)



### Beförderungen in der Trockenschifffahrt (deutscher Markt)



### Beförderungsleistung auf deutschen Wasserstraßen



### Prognosen für 2010 (deutscher Binnenschifffahrtsmarkt)

Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft	sehr gute Ernte in 2009	16,00%	-
Kohle	Prognose Importe + 8 % gegen 2009	19,00%	+++
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod.: in 2010: + 15 % geg. Vorjahr	20%	+++
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod.: in 2010: + 15 % geg. Vorjahr	8,00%	+++
Baustoffe	Infrastrukturprogramme in Dtl. (Krisennotprog.)	27,00%	+
Andere Güter / Container	Welthandel erholt sich weiter, aber langsam	10%	++++
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt</b>			<b>++</b>
Erdölprodukte	kalter Winter, aber steig. Ölpreis, Läger voll	62%	+
Chemie	dt. Chemieproduktion: in 2010 + 5 % geg. VJ	38%	++
<b>Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt</b>			<b>+</b>

#### Quellen:

Eurofer

Wirtschaftsvereinigung Stahl

Verein deutscher Kohleimporteure

Verband der chemischen Industrie

CEFIC

Prognosen ZKR auf Basis historischer Entwicklungen und Berechnungen

#### Entwicklung :

0 %	0
1 % bis 5 %	- / +
6 % bis 10 %	-- / ++
11 % bis 15 %	--- / +++
16 % bis 20 %	---- / ++++
über 20 %	----- / +++++