



Marktbeobachtung in der europäischen Binnenschifffahrt

Konjunkturbericht – April 2011

(Quelle: ZKR-Sekretariat)

Dieser Bericht dient als Zwischenbericht im Rahmen der Halbjahresberichte der Marktbeobachtung. Er beschreibt die neuesten wirtschaftlichen Entwicklungen in der westeuropäischen Binnenschifffahrt.

Allgemeine Entwicklung :

Nachdem das Jahr 2009 unter dem Zeichen der Wirtschaftskrise stand, hat sich der Güterverkehr bis zum Ende des Jahres 2010 deutlich erholt, zumindest was die Beförderungsnachfrage in Westeuropa anbelangt. Folgende Tabelle zeigt, dass in 2010 in wichtigen westeuropäischen Ländern das Binnenschifffahrtsgewerbe deutliche Zuwächse im Güterverkehr zu verzeichnen waren.

Tabelle 1: Güterverkehr auf Wasserstraßen 2010 / 2009

Land	2010 (in 1.000 Tonnen)	Änderung in % 2010 / 2009
Niederlande*	k. A.	+15
Deutschland**	191.525 *	+14
Belgien***	k.A.	+12
Frankreich	60.451	+7,7
Schweiz #	6,5	+11,4

* Schätzung auf Basis des maritimen Umschlags der wichtigsten Seehäfen. ** Deutschland: nur bis November; Frankreich, Schweiz: alle 12 Monate. *** Schätzung nach Hafen Antwerpen und Gent, # Schätzung nach Rheinverkehr in den Schweizerischen Rheinhäfen; Quellen: VNF; Destatis; Haven Rotterdam, Haven Amsterdam; Haven Antwerpen, Haven Gent; Hafen Basel; Berechnungen ZKR

Für 2011 ist vor dem Hintergrund der allgemeinen Wachstums- und Konjunkturprognosen mit einer Verlangsamung zu rechnen, gleichwohl dürfen die Auswirkungen der Finanzkrise von 2008-2009 (zumindest was die Transportnachfrage anbelangt) als grundsätzlich beendet betrachtet werden. Die etwas langsamere Gangart nach den Aufholeffekten der Industrie und des Handels, die in den exportintensiven Ländern Deutschland, Niederlande und Schweiz vorherrschend sein wird, ändert daran nichts,.

Denn in jedem Fall ist mit dem Überschreiten des Vorkrisenniveaus (2008) im kommenden Jahr zu rechnen.

Trockenschifffahrt :

1) Nachfrage und Frachtraten:

Nachfrage

Die folgenden Ergebnisse nach einzelnen Gütergruppen orientieren sich am deutschen und französischen Wasserstraßennetz, angesichts fehlender Daten für die Niederlande und für Belgien.

Die mengenmäßig wichtigsten drei Segmente der Trockenschifffahrt sind die Bauindustrie, die Stahlindustrie und der Energiesektor. Die Entwicklung in 2010 war hier sehr unterschiedlich.

In Deutschland stiegen die Transporte von **Erzen und Metallabfällen** um 45 %, in Frankreich um 57 %. Bei **Eisen- und Stahlprodukten** waren Zuwächse um 14 % (Deutschland) bzw. 31 % (Frankreich) festzustellen.

Bei **Kohle** ist eine etwas geringere Dynamik zu beobachten als bei Erzen. Dies hat mit der Zweiteilung des Kohlemarktes zu tun. Koks- und Braunkohle konnten im Zuge der gestiegenen Stahlherstellung ähnliche Zuwächse wie Erze verzeichnen, während Kraftwerkskohle in Folge von Preisnachteilen gegenüber Erdgas Verluste verbuchte. Im Saldo erhöhte sich in Frankreich der Kohletransport auf Wasserstraßen um 15 % und in Deutschland um 27 %.

Bei **Steinen, Erden und Baustoffen** stagnierte die Beförderung – wie im letzten Konjunkturbericht erwartet – sowohl in Deutschland (+/- 0 %) als auch in Frankreich (-0,8 %).

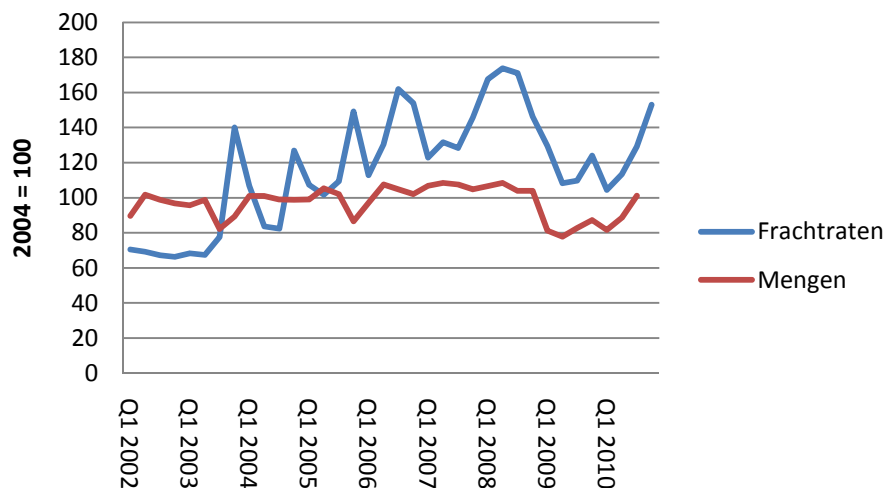
Im **Containerbereich** schreitet die Erholung voran. In Frankreich gab es ein Plus von 11 % und in Deutschland bis einschließlich November +20 %. Die Ereignisse in Japan dürften dem Containermarkt geringe Dämpfer zufügen. Obwohl Japan eine relativ geschlossene Volkswirtschaft ist und der Containerhandel mit China viel bedeutender ist, dürfte die Auswirkung der Ereignisse in diesem Land in einzelnen Verkehrsbeziehungen von größerer Bedeutung sein.

Frachtraten

Im Zuge der anziehenden Nachfrage sind die Frachten in der Trockenschifffahrt ab Beginn des Jahres 2010 deutlich gestiegen. Dennoch muss konstatiert werden, dass der prozentuale Abstand zwischen dem Frachtniveau Ende 2010 und dem Vorkrisenniveau noch größer ist als bei der Mengenentwicklung:

Das Frachtniveau lag im vierten Quartal 2010 noch um 9 % unter dem Gipfel des Vorkrisenniveaus (das im ersten Quartal 2008 erreicht worden war). Bei den Mengen war der Abstand zum Vorkrisenniveau merklich geringer.

Abbildung 1: Entwicklung von Frachtraten und Transportnachfrage* in der Trockenschifffahrt



Quelle: NEA; destatis; Berechnungen ZKR. * Beförderung auf dem Rhein.

In der Trockenschifffahrt bewegten sich die Frachtraten in der ersten Jahreshälfte 2010 noch immer auf einem Niveau, welches in zahlreichen Fällen keinen befriedigenden Betrieb erlaubte.

Dies ist hauptsächlich erklärbar durch die bedeutenden Kapazitätswachst (siehe folgender Abschnitt). Diese Situation führt zahlreiche Schifffahrtsbetriebe, insbesondere Partikuliere, in eine kritische finanzielle Lage, in der ihr Überleben u.a. von der Haltung der Banken abhängig wird.

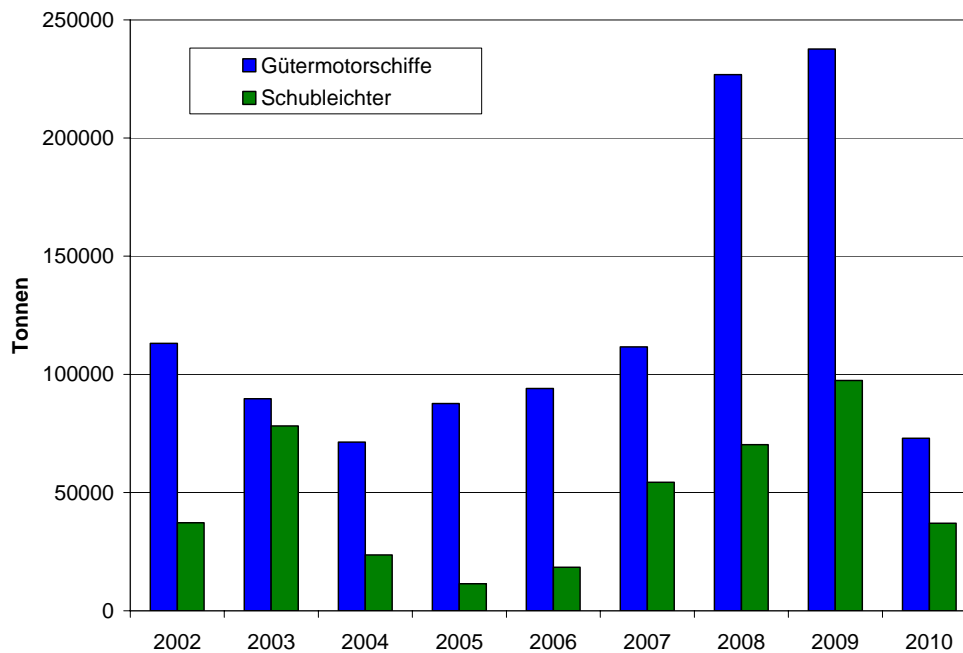
So wurden vor kurzem Schiffe versteigert, die von der betroffenen Bank zu einem relativ hohen Preis erworben wurden.

2) Angebot:

Nach letzten Angaben wurden im Jahr 2010 24 neue Gütermotorschiffe mit einer Kapazität von rund 73.000 Tonnen und 24 Güterschubleichter mit einer Kapazität von 37.000 Tonnen dem Markt hinzugefügt. Somit lässt sich die angekündigte deutliche Reduzierung der Neubauaktivität in diesem Bereich bestätigen.

Wenn auch die Anzahl abgewrackter Trockengüterschiffe im Jahr 2010 im Vergleich zu den Vorjahren deutlich zugenommen hat, so entspricht die dem Markt entzogene Kapazität (etwa 25.000 Tonnen) nur 1/5 der hinzugefügten Kapazität. Zusätzlich muss berücksichtigt werden, dass die hinzugefügte Kapazität eine höhere Produktivität aufweist als die abgewrackte Tonnage.

Abbildung 2: Neubau in der Trockenschifffahrt



Quelle: IVR

3) Ausblick 2011:

Insgesamt dürfte der Stahlverbrauch in 2011 etwas weniger stark steigen als im Vorjahr, angesichts einer deutlichen Verlangsamung der Automobilkonjunktur und einer leichten Abschwächung im Maschinenbau, bei nur geringfügigen Verbesserungen im Bausektor. Die Beförderung von Erzen & Metallabfällen sowie Stahlprodukten wird daher in 2011 weniger stark zunehmen als noch in 2010.

Die Transportnachfrage im mengenmäßig wichtigsten Segment Sand, Erden & Baustoffen dürfte im Jahr 2011 von den leicht steigenden privaten Bauinvestitionen profitieren. Allerdings ist insgesamt für dieses Segment nur ein leichter Anstieg von rund 1-2 % zu erwarten.

In der Summe folgt daraus für die Trockenschifffahrt, dass die Beförderungsnachfrage 2011 deutlich schwächer zunehmen wird als noch im Erholungsjahr 2010. Es ist mit einem Zuwachs um 1 bis 5 % zu rechnen.

Tankschifffahrt :

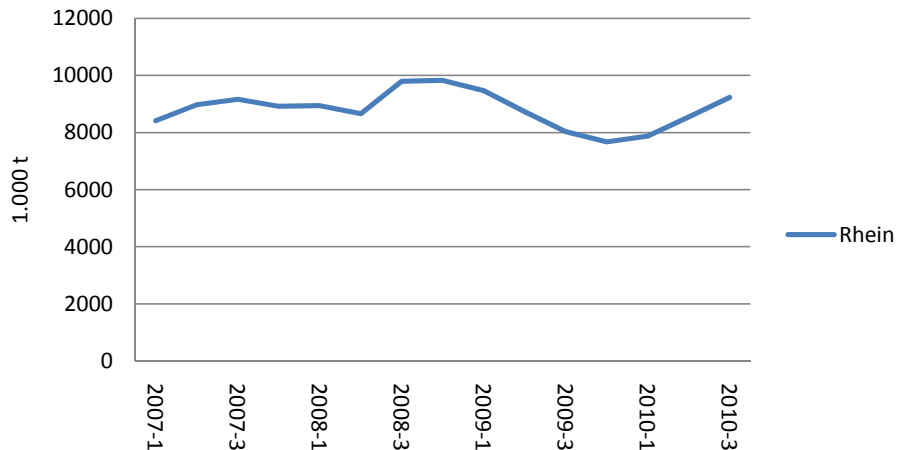
1) Nachfrage und Frachtraten

Nachfrage

Bei der Beförderung von **Mineralölprodukten** zeigte sich im Jahresverlauf 2010 eine Erholung, die für den Rhein wie auch für das Gesamtnetz der deutschen Wasserstraßen gilt. Diese war zum Teil die Folge von Lagerhaltungseffekten.

Im Saldo stagnierte jedoch das Beförderungsvolumen im Vergleich zum Vorjahr, was an der schwachen Nachfrage im ersten Halbjahr lag. Auf französischen Wasserstraßen erhöhten sich die Transporte von Mineralölprodukten um 20 % gegenüber dem Vorjahr.

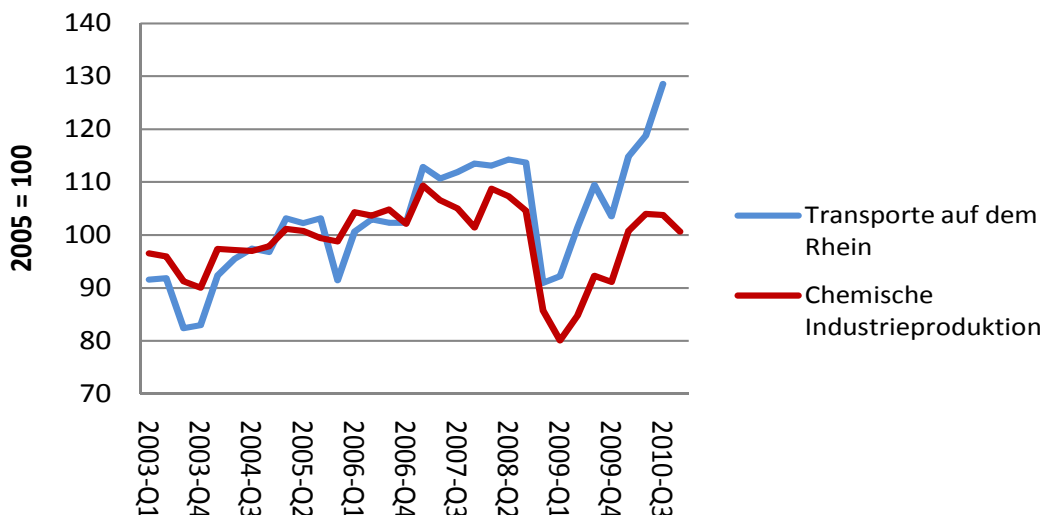
Abbildung 3: Beförderung von Mineralölprodukten auf dem Rhein



Quelle: destatis

Bei **chemischen Erzeugnissen** ist die Erholung 2010 sehr stark gewesen. Auf dem Rhein wurde das Vorkrisenniveau von 4,6 Mio. Tonnen (Wert für drittes Quartal 2008) schon im ersten Quartal 2010 wieder erreicht. Im dritten Quartal 2010 wurden rund 5,2 Mio. Tonnen befördert. Insgesamt ergab sich auf deutschen Wasserstraßen bis Oktober ein Plus von 20% gegenüber dem Vorjahr. In Frankreich war ein Zuwachs um +14,5 % zu vermelden.

Abbildung 4: Transport chemischer Erzeugnisse auf dem Rhein und chemische Industrieproduktion*



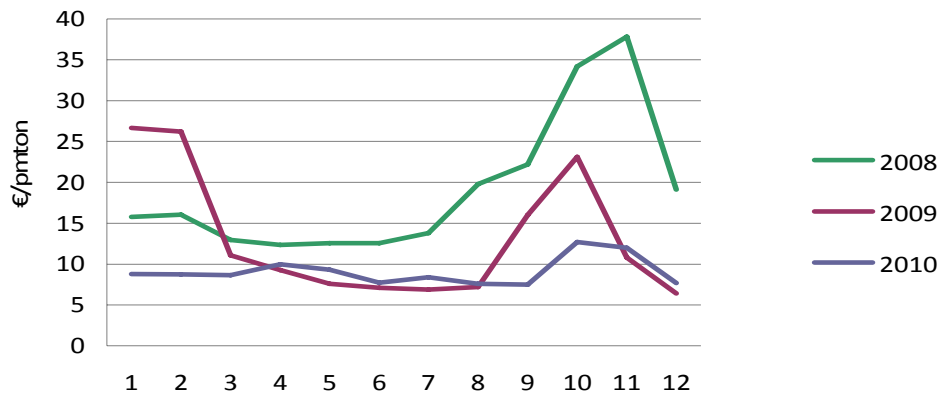
Quelle: destatis. * Chemische Produktion in Deutschland

Frachtraten

Zu Beginn und gegen Ende des Jahres 2010 haben sich die Frachten in der Tankschifffahrt auf einem niedrigeren Niveau bewegt als in den zwei Vorjahren. Im Herbst ist der positive Saisonimpuls geringer

ausgefallen als sonst, was weniger an der Nachfrage, sondern mehr an dem hohen Wasserstand sowie an der starken Angebotsausdehnung (siehe folgender Abschnitt) gelegen hat.

Abbildung 5: Mittleres Frachtraten-Niveau bei Gasöl in 2008, 2009 und 2010 in der Rheinschifffahrt *



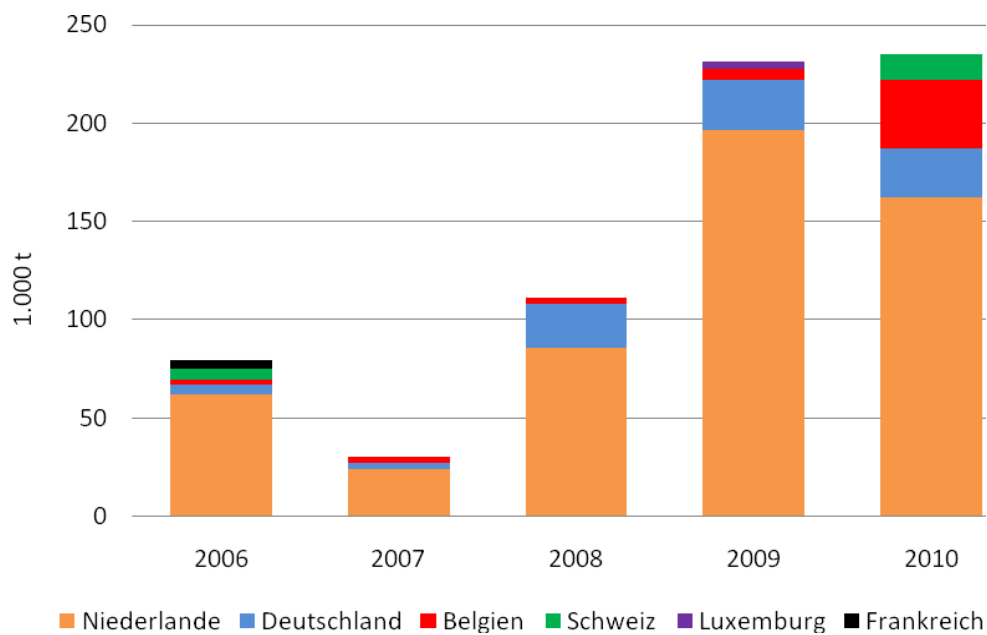
Quelle: Daten von PJK International; Berechnungen ZKR. Zahlen 1 bis 12 = Monate. * Mittelwerte der Gasölfrachten ab Rotterdam für 6 Destinationen entlang des Rheins

Berechnungen zeigen, dass angesichts der geringeren Frachtraten der Branchenumsatz in der Tankschifffahrt trotz höherer Beförderungsmengen gesunken ist. Dies war vor allem im ersten Quartal sowie in der zweiten Jahreshälfte, während es im zweiten Quartal einen höheren Umsatz gab.

2) Angebot:

Das Jahr 2010 war im Tankschifffahrtsmarkt hinsichtlich der Neubauten ähnlich intensiv wie das Vorjahr (siehe Grafik). Der Grund hierfür ist der Umbau der Flotte von Einhülle auf Doppelhülle. In diesem Rahmen erfolgte 2008 angesichts der stärker einbrechenden Trockenschifffahrt im letzten Moment eine bedeutende Umbestellung von Trockenschiffen zu Tankschiffen.

Abbildung 6: Neubauraten in der westeuropäischen Tankschifffahrt



Quelle: IVR; Wasserschifffahrtsdirektion Mainz

Insgesamt baut sich in der Tankschifffahrt durch die unterschiedliche Entwicklung von Angebot und Nachfrage eine strukturelle Überkapazität auf.

So nahm die Nachfrage in der gesamten Tankschifffahrt (auf dem Rhein) zwischen den Jahren 2003 und 2010 nur um 4 % zu. Hingegen ist die Flottenkapazität in der Gesamtheit der Länder Niederlande, Deutschland, Belgien, Schweiz und Luxemburg um rund 35 % gestiegen.

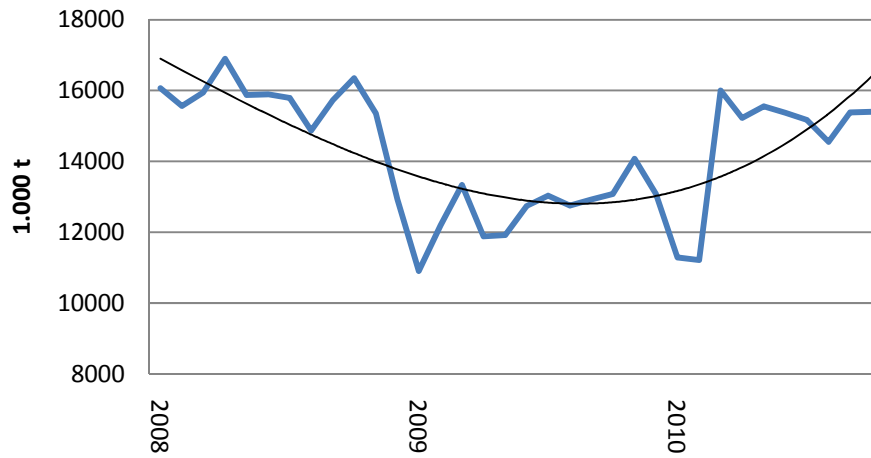
3) Ausblick 2011

Für das Jahr 2011 ist angesichts der zu erwartenden Ölpreissteigerungen und der noch gefüllten Läger für den Rhein und für Deutschland von einem leichten Rückgang bei Mineralölprodukten auszugehen. Das Chemie-Segment steht, ähnlich wie der Trockengüterbereich, unter dem Zeichen einer Verlangsamung seines enormen Aufholtempos. Mit weiteren Zuwächsen ist hier aber dennoch zu rechnen.

Auch in der Tankschifffahrt dürfte das Beförderungsvolumen in 2011 geringer steigen als in 2010. Es ist mit einem Zuwachs um 1 bis 5 % zu rechnen.

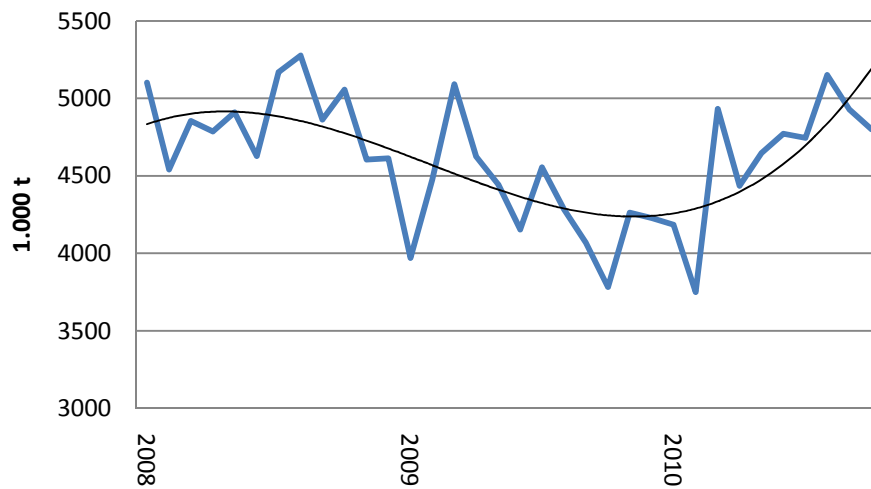
Anhang:

Abbildung 7: Monatliche Beförderungsnachfrage in der Trockenschifffahrt in Deutschland incl. Trend*



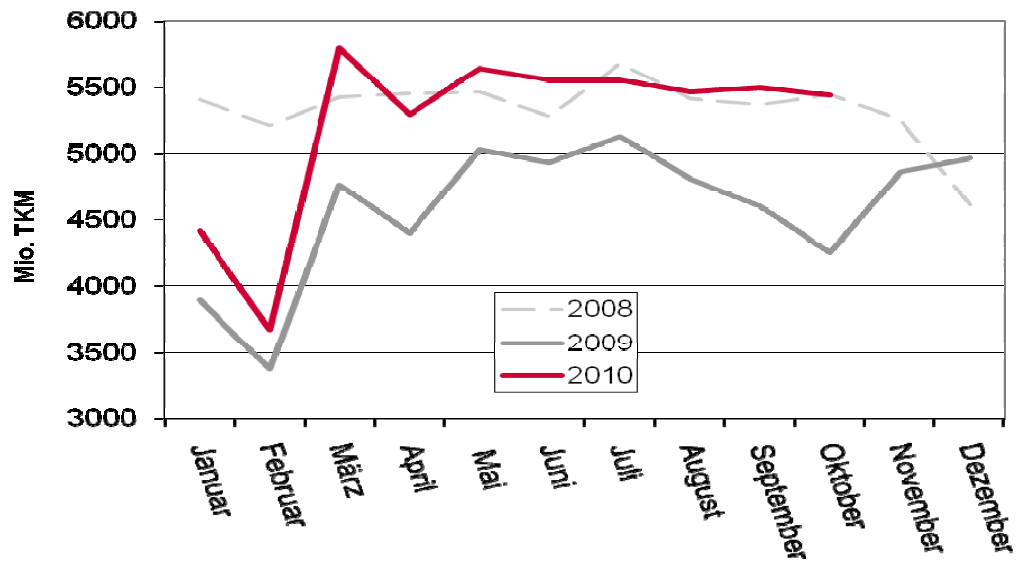
Quelle: Destatis. * bis einschließlich November 2010

Abbildung 8: Monatliche Beförderungsnachfrage in der Tankschifffahrt in Deutschland incl. Trend*



Quelle: Destatis. * bis einschließlich November 2010

Abbildung 9: Beförderungsleistung in der Rheinschifffahrt



Quelle: Destatis.

Prognosen für 2011 (deutsche Binnenschifffahrt)

Bereich	Produktion/ Importe	Anteil am Gesamtverkehr	Voraussehbarer Einfluss auf die Beförderungsnachfrage (gegenüber dem Vorjahr)
Landwirtschaft	Schlechte Ernten werden durch Seehafen-Importe ausgeglichen	16,00%	0
Kohle	Prognose Transporte + 5 % gegen 2010	19,00%	+
Stahlindustrie: Erze	dt. Stahlprod.: in 2011: + 7 % geg. Vorjahr	20%	++
Stahlindustrie: Eisen, Stahl	dt. Stahlprod.: in 2011: + 7 % geg. Vorjahr	8,00%	++
Baustoffe	Leichte Belebung bei der Baunachfrage, aber wiederum kalter Winter	27,00%	+
Andere Güter / Container	Container-Wachstum beständig	10%	+++
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Trockenschifffahrt			+
Erdölprodukte	Hoher Ölpreis, Lagereffekte ausgeschöpft	60%	0
Chemie	Chemische Industrie +5 bis +10 %	40%	++
Gesamtprognose zur Entwicklung der Nachfrage in der Tankschifffahrt			+

Quellen:

Eurofer

Euracoal

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 %	----- / +++ + + +