

# DIE ZKR VERÖFFENTLICHT IHREN THEMATISCHEN BERICHT / DER ARBEITSMARKT IM EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSSEKTOR

Ref: CC/CP (21)01

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) veröffentlicht in Partnerschaft mit der Europäischen Kommission jährliche und zweijährliche Berichte zu Themen des europäischen Binnenschifffahrtsmarkts. Seit einem Jahr werden auch thematische Berichte veröffentlicht, die einen bestimmten Bereich des Binnenschifffahrtsmarkts beleuchten.

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

Die Kurzfassung des Berichts finden Sie unten. Der vollständige Bericht (in Englisch) kann im PDF-Format heruntergeladen oder direkt online unter: [www.inland-navigation-market.org/](http://www.inland-navigation-market.org/) angezeigt werden.

## KURZFASSUNG

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

Im Passagierverkehr der Binnenschifffahrt nahm die Beschäftigung in den letzten Jahren zu, insbesondere auf Grund der boomenden Flusskreuzfahrten. Das Beschäftigungswachstum auf Ebene der gesamten EU betrug zwischen 2008 und 2018 26%. Die Beschäftigung im Passagierverkehr der Binnenschifffahrt erreichte im Jahr 2018 26.156 Personen und hat damit den Binnengüterverkehr hinsichtlich der Beschäftigung im Jahr 2015/2016 überholt (23.520 im Jahr 2018).

Dieser positive Trend bei der Beschäftigung im Passagierverkehr der Binnenschifffahrt ist in den Rheinstaaten (z. B. Deutschland, Schweiz), den Donaustaaten (z. B. Österreich, Ungarn, Rumänien) und auch in Italien zu beobachten.

In der Binnengüterschifffahrt war die Entwicklung der Gesamtbeschäftigung in Mittel- und Osteuropa eher negativ. Dieser Trend wird im aktuellen Bericht anhand der verfügbaren Daten für Österreich, Kroatien, die Tschechische Republik, Ungarn und die Slowakei aufgezeigt. Für Rumänien, den größten Donaustaat der Binnenschifffahrt, erwies

sich die Beschäftigungsentwicklung positiver. Westeuropäische Staaten konnten im Güterverkehr in den vergangenen zehn Jahren keine positive Beschäftigungsentwicklung verzeichnen. Ob sie jedoch tatsächlich rückläufig war oder auf einem nahezu konstanten Niveau blieb, hängt hauptsächlich von der herangezogenen Datenbank ab.

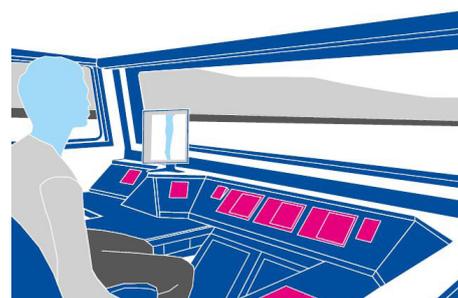
Es gibt Hinweise darauf, dass eine wesentliche Erklärung für die negative Beschäftigungsentwicklung in der Binnengüterschifffahrt in Mittel- und Osteuropa in einem zu niedrigen Lohnniveau liegen könnte. Laut offiziellen Zahlen lag der durchschnittliche Monatsbruttolohn im Schifffahrtssektor in der Tschechischen Republik im Jahr 2017 bei 872 Euro, und damit 16% niedriger als das durchschnittliche Lohnniveau im tschechischen Transportsektor und 23% niedriger als das durchschnittliche Lohnniveau in der gesamten tschechischen Wirtschaft. Im ungarischen Binnenschifffahrtssektor lagen die durchschnittlichen Monateinkommen für Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt bei 602 Euro, was ungefähr 29% unter dem Niveau des Durchschnittslohns in der gesamten ungarischen Wirtschaft liegt. In der serbischen Binnenschifffahrt betrug der Lohn der dort Beschäftigten im Jahr 2019 im Durchschnitt 616 Euro.

Im Vergleich zum Lohnniveau in Westeuropa sind die Löhne in Osteuropa sehr niedrig: das monatliche Brutto-Medianeinkommen für sozialversicherungspflichtige Vollzeitbeschäftigte in der Binnenschifffahrt in Deutschland betrug 2017 im Binnengüterverkehr 2.780 Euro und im Binnenpersonenverkehr 2.917 Euro. Selbst wenn man die Möglichkeit in Betracht zieht, dass die tatsächlichen Löhne vielleicht höher sind, als in den offiziellen Zahlen angegeben, kann man davon ausgehen, dass es ein signifikantes Lohngefälle zwischen Mittel- und Osteuropa einerseits und Westeuropa andererseits gibt. Dies wird durch statistische Daten zum Niveau der Personalkosten pro Beschäftigtem pro Land in der EU bestätigt.

Die statistischen Daten legen eine ziemlich hohe Migrationsrate von Beschäftigten der Binnenschifffahrt aus Zentral- und Osteuropa nach Westeuropa nahe. Diese Art der Migration nimmt tendenziell zu, beispielsweise in Deutschland, einem Hauptzielland, besonders für tschechische, polnische und rumänische Beschäftigte in der Binnenschifffahrt. Eine ähnliche Beobachtung kann hinsichtlich Luxemburg gemacht werden, wo eine hohe Zahl von Arbeitnehmern der Binnenschifffahrt aus der Tschechischen Republik, Polen und Rumänien (aber auch aus westeuropäischen Ländern) für Unternehmen arbeitet, die sich in Luxemburg niedergelassen haben. Serben und Ungarn sind oft im österreichischen und deutschen Binnenschifffahrtssektor beschäftigt.

## THEMATIC REPORT THE EUROPEAN INLAND NAVIGATION SECTOR LABOUR MARKET

PUBLISHED IN  
**FEBRUARY 2021**



## ÜBER DIE ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation, die die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt trägt. Sie übernimmt Aufgaben im technischen, juristischen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Bereich. In allen Arbeitsbereichen sind Effizienz des Transports auf dem Rhein, Sicherheit, soziale Belange und Umweltschutz die Leitlinien des Handelns der ZKR. Viele Aktivitäten der ZKR gehen heute über den Rhein hinaus und beziehen sich in einem weiteren Sinne auf alle europäischen Binnenwasserstraßen. Die ZKR arbeitet eng mit der Europäischen Kommission sowie den anderen Flusskommissionen und internationalen Organisationen zusammen.



# ZKR

ZENTRAKKOMMISSION  
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**Palais du Rhin**

2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10

Fax +33 (0)3 88 32 10 72

[ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)



Ein weiteres Phänomen des Arbeitsmarkts der Binnenschifffahrt ist der Alterungsprozess. Detaillierte Langzeitdaten für Belgien zeigen, dass die Alterung insbesondere ein Problem in der Gruppe der selbstständigen Schiffsbetreiber ist, aber auch in der Gruppe der Beschäftigten. Dieser höhere Grad der Überalterung bei den Selbstständigen verlangt nach weiteren Erklärungen, die in den Experteninterviews mit den Banken gefunden wurden. Sie deuten auf eine Kombination von sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Einflussfaktoren hin.

Insbesondere bringt das Leben auf einem Schiff gewisse Herausforderungen mit sich, und es kann beobachtet werden, dass viele junge Menschen landbasierte Berufe mit regulären Arbeitszeiten und Wochenenden zu Hause bevorzugen. Dieser Faktor ist beispielsweise in Westeuropa von großer Bedeutung, wo rund 80% der Unternehmen in der Binnengüterschifffahrt unabhängige Eigenbetriebe sind, deren Arbeitszeiten auf einen regelmäßigen Plan beschränkt werden können.

Zusammengefasst führen die oben beschriebenen Faktoren zu einem gewissen Arbeitskräftemangel in der Binnenschifffahrt, der für den Markt sowohl der Binnenpassagierschifffahrt als auch der Binnengüterschifffahrt besorgniserregend ist, und insbesondere bei qualifiziertem Personal auf Managementebene und qualifizierten Schiffsführern im Flüssiggütersegment zu beobachten ist.

Weitere Faktoren, die zu diesem beobachteten Arbeitskräftemangel beitragen, sind technischer Natur. Da die Arbeit der Crewmitglieder technisch immer anspruchsvoller wird, suchen Binnenschiffsunternehmen oft sogar noch mehr spezialisierte Profile als vorher, und diese sind schwer zu finden.

Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den unterschiedlichen Marktsegmenten der Binnenschifffahrt sind weitere Einflussfaktoren. Der Passagierverkehrsmarkt der Binnenschifffahrt, besonders das Flusskreuzfahrtsegment, folgte in den letzten Jahren einem positiven Trend.

Die Passagierzahlen bei Flusskreuzfahrten in der EU stiegen im Jahr 2019 um 10% im Vergleich zum Vorjahr; zwischen 2012 und 2019 haben sich die Zahlen mehr als verdoppelt und erreichten 1,8 Millionen Passagiere im Jahr 2019.<sup>1</sup> Im Güterverkehr ist die Entwicklung mit einem Rückgang der gesamten Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt in der EU von 7% von 2014 bis 2019 insgesamt weniger positiv.<sup>2</sup> Schon jetzt werden diese Schwierigkeiten in der wirtschaftlichen Entwicklung der Marktsegmente in den Beschäftigungszahlen wiederspiegelt.

In Anbetracht dessen müssen daher Wege zur Stärkung der Attraktivität des Sektors weiterhin Priorität haben. Grundlegendere Maßnahmen mit Auswirkungen auf all diese Faktoren (seien sie sozio-kulturell, wirtschaftlich oder finanziell) sollten in Betracht gezogen werden, um die Attraktivität des Arbeitsmarktes der Binnenschifffahrt zu erhöhen, insbesondere für die jüngere Generation. Verschiedene Optionen wurden während der Interviews mit den Banken hervorgehoben, die in der Finanzierung der Binnenschifffahrt engagiert sind. Beispielsweise die Reorganisation der logistischen Versorgungskette, mit größerer Vertikalintegration rückwärts und vorwärts, als eine Möglichkeit, die Position der Binnenschifffahrt in der gesamten Versorgungskette zu stärken und um ihre Verhandlungs- und Wirtschaftsmacht zu erhöhen. Die Entwicklung von Genossenschaften wurde ebenfalls als eine wichtige Option gesehen, um wirtschaftliche Notwendigkeiten (Effektivität, Profitabilität, hohe Auslastung) besser auf soziale und kulturelle Aspekte (Privat- und Sozialleben, Familie usw.) der Binnenschifffahrtsbeschäftigten auszurichten. Schließlich ist auch die fortgesetzte Förderung des Spektrums verschiedener Arbeitsmöglichkeiten, sowohl an Bord als auch an Land, in diesem Sektor von wesentlicher Bedeutung.

## ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. halbjährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschifffahrtmarkt in Europa. Einmal jährlich erscheint zudem ein thematischer Bericht der ZKR, dessen Thema in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt wird. Diese Analysen der wirtschaftlichen Lage sind kostenlos erhältlich und sollen zur strategischen Entscheidungsfindung in diesem Sektor in Europa beitragen, sei es auf gewerblicher und unternehmerischer oder auf verkehrs- und verwaltungspolitischer Ebene. Die Erhebung und Analyse der entsprechenden Daten durch die ZKR wird seit 2005 von der Europäischen Kommission mitfinanziert. Dank dieser erfolgreichen Zusammenarbeit konnte die ZKR diese Tätigkeit, die sie bereits seit knapp zwei Jahrhunderten durchführte, von der Rheinschifffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.

**Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!**



**ZKR**

ZENTRAKKOMMISSION  
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

**Palais du Rhin**  
2, place de la République - CS10023  
F - 67082 Straßburg Cedex

Tel. +33 (0)3 88 52 20 10  
Fax +33 (0)3 88 32 10 72

[ccnr@ccr-zkr.org](mailto:ccnr@ccr-zkr.org)  
[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

<sup>1</sup> Siehe auch: *Binnenschifffahrt in Europa, Marktbeobachtung, Jahresbericht 2020*: [https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2020/09/CCNR\\_annual\\_report\\_DE\\_2020\\_BD.pdf](https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2020/09/CCNR_annual_report_DE_2020_BD.pdf), Seite 133

<sup>2</sup> Eurostat [[www.go.atygo](http://www.go.atygo)]