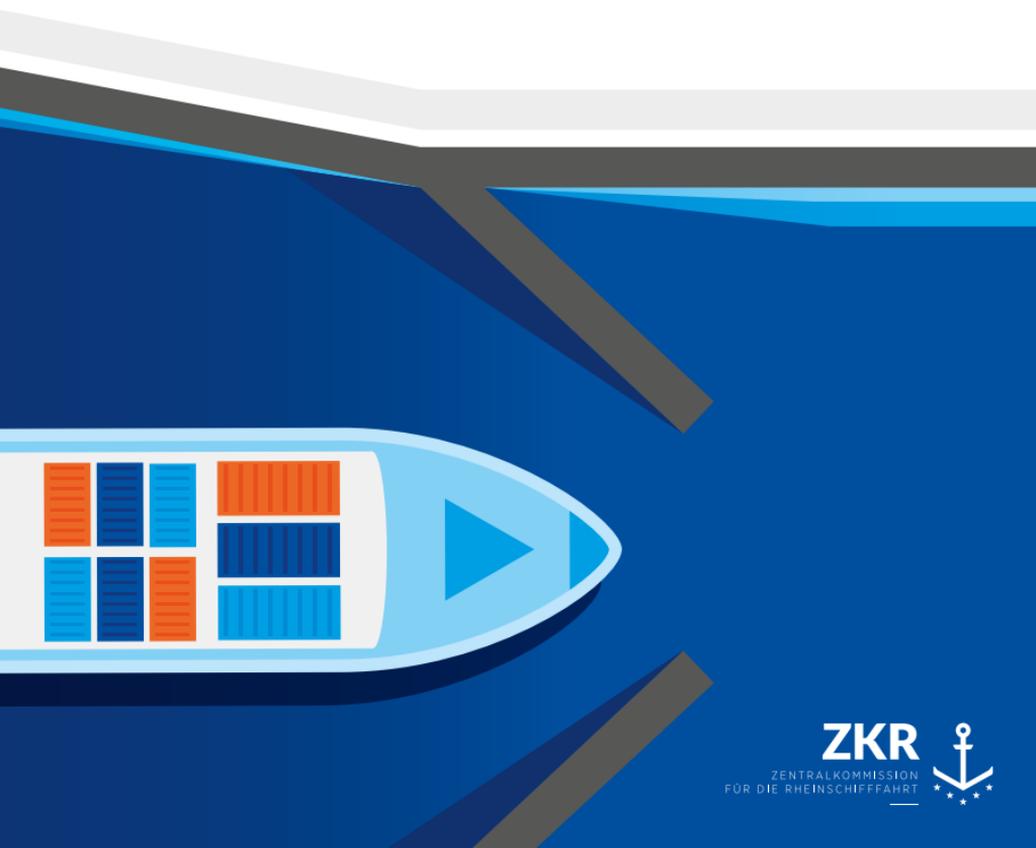


MARKET INSIGHT

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM

HERBST 2017



Market Insight
EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im
Herbst 2017

INHALTSVERZEICHNIS

01

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD (S.5)

Wirtschaftliches Umfeld in Europa **(S.6)**
Industrieaktivität & Binnenschifffahrt **(S.8)**
Wirtschaftslage der Sektoren mit Bezug zur Binnenschifffahrt **(S.10)**

02

GÜTERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN UND IN HÄFEN (S.15)

Verkehrsleistung in Europa **(S.16)**
Verkehrsleistung in wichtigen europäischen Binnenschifffahrtsländern **(S.18)**
Trockengut-, Flüssiggut und Containertransport **(S.20)**
Wasserseitiger Umschlag in europäischen Häfen **(S.22)**
Containerumschlag in europäischen Häfen **(S.24)**

03

BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.27)

Umsatzentwicklung in Europa **(S.28)**
Frachtraten **(S.30)**

04

AUSBLICK (S.35)

Im Fokus: der Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen **(S.36)**
Vorhersagemodell und Ergebnisse **(S.38)**
Aussichten für den Welthandel und Trends **(p.40)**



01

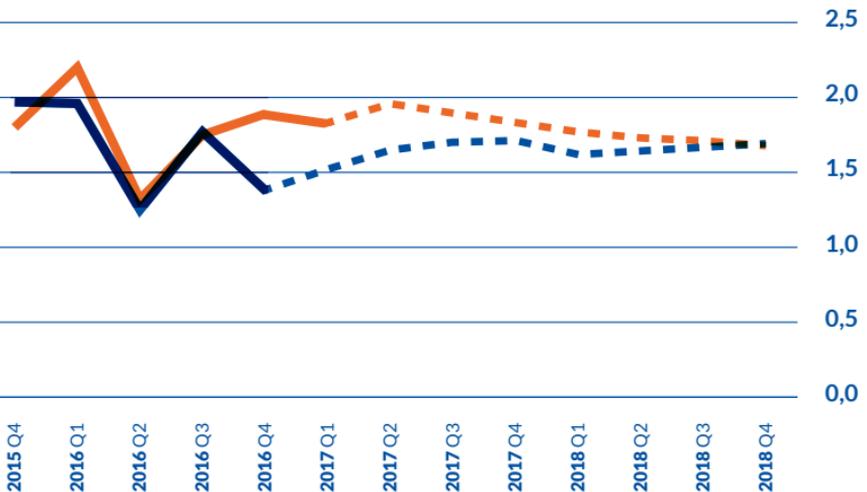
WIRTSCHAFTLICHES
UMFELD

■ WIRTSCHAFTLICHES UMFELD IN EUROPA

VIERTELJÄHRLICHES REALES BIP-WACHSTUM UND VORAUSSCHÄTZUNG FÜR DEN EURORAUM (%)

Quelle: OECD - Economic Outlook, Januar 2017 und Juni 2017

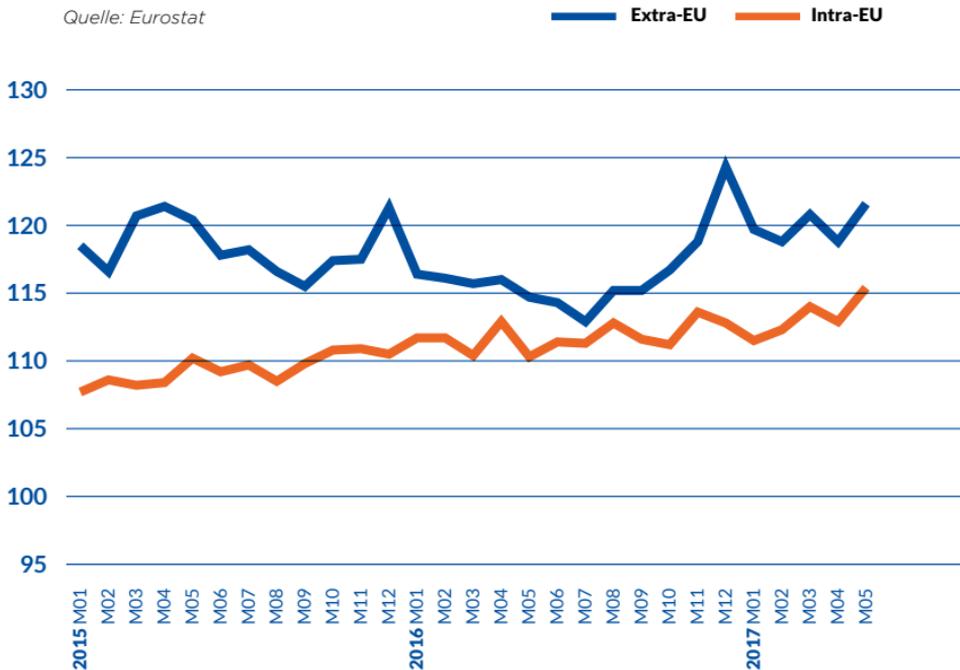
— Ausblick Januar 2017 — Ausblick Juni 2017



- Das reale BIP-Wachstum im vierten Quartal 2016 und in der ersten Jahreshälfte 2017 war höher als in der Vorausschätzung im Januar 2017 erwartet. Für die zweite Jahreshälfte 2017 sagt die OECD eine durchschnittliche vierteljährliche Wachstumsrate von 1,9% in der Eurozone und von 1,7% für das gesamte Jahr 2018 voraus.
- In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum von einer niedrigen Arbeitslosigkeit und steigendem privatem Verbrauch unterstützt, und ist daher höher als das durchschnittliche Wachstum in der Eurozone. In vielen anderen europäischen Ländern beschränken jedoch hohe Arbeitslosenraten und ein schwacher Reallohnzuwachs die Binnennachfrage.

AUSFUHREN AUS LÄNDERN DER EUROPÄISCHEN UNION (EU) IN LÄNDER AUSSERHALB (EXTRA-EU-28) UND INNERHALB (INTRA-EU-28) DER EU (INDEX 2010 = 100)

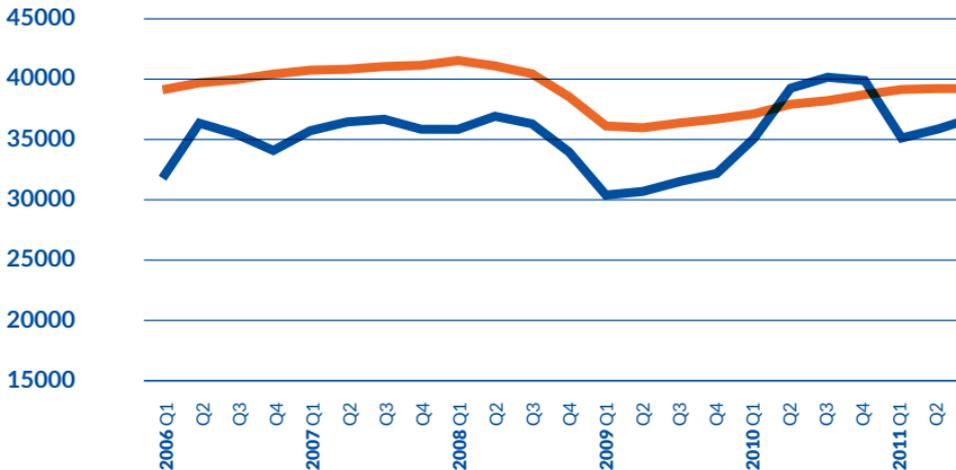
Quelle: Eurostat



- Der Welthandel hat sich seit der zweiten Hälfte des Jahres 2016 substantiell verbessert, indem er von steigenden Rohstoffpreisen und dem Nachfrageaufschwung in den Schwellenländern profitiert. Dies führte zu einem Anstieg der Exporte von Fertigwaren aus den EU-Ländern in die Volkswirtschaften der Schwellenländer außerhalb der EU.
- Der Handel innerhalb der EU befindet sich ebenfalls auf einem ansteigenden Pfad (1,2% höher im ersten Quartal des Jahres 2017 als im ersten Quartal 2016), wenn er auch weniger dynamisch wächst als der Handel zwischen der EU und dem Rest der Welt (3,2% höher im ersten Quartal des Jahres 2017 als im ersten Quartal 2016).

INDUSTRIEAKTIVITÄT UND BINNENSCHIFFFAHRT

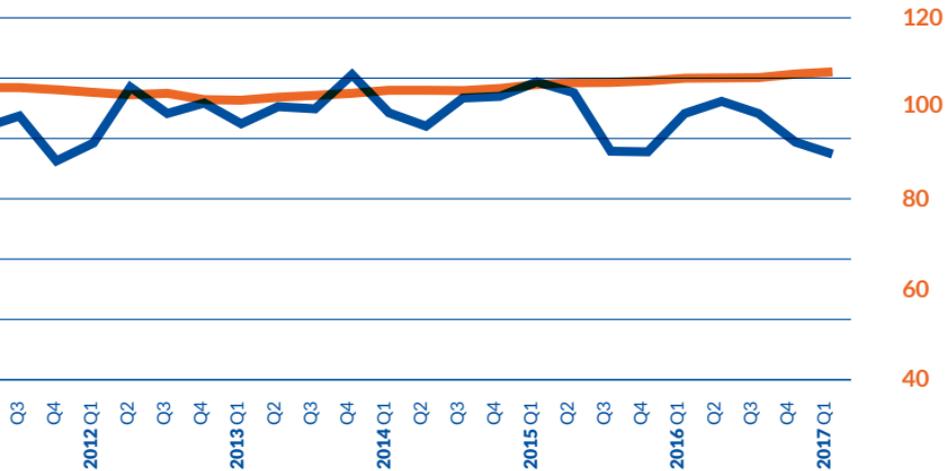
INDUSTRIEPRODUKTIONSINDEX IN DER EU-28
UND GÜTERVERKEHR IN DER EU



- Welthandel und Industrieproduktion verstärkten sich in den Jahren 2016 und 2017 kontinuierlich.
- Allerdings wurde die Binnenschifffahrt, nachdem sie sich von der Niedrigwasserphase im Herbst des Jahres 2015 fast erholt hatte, Ende 2016 und zu Beginn des Jahres 2017 von einer erneuten Niedrigwasserphase getroffen.
- Dieser Niedrigwassereffekt wurde durch einen zweiten Effekt weiter verschärft: Eis auf Flüssen und Kanälen im ersten Quartal des Jahres 2017, sowohl in West- als auch in Osteuropa, behinderte die Schifffahrt über einen bestimmten Zeitraum. Die Aktivität der Binnenschifffahrt litt unter beiden Effekten.

Quelle: Eurostat

Industrieaktivität (Index 100 im Jahr 2010) —
Vierteljährliche Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in der EU (Mio. TKM) —



ANSTIEG DER INDUSTRIEPRODUKTION IN DER EU UM



1,9%

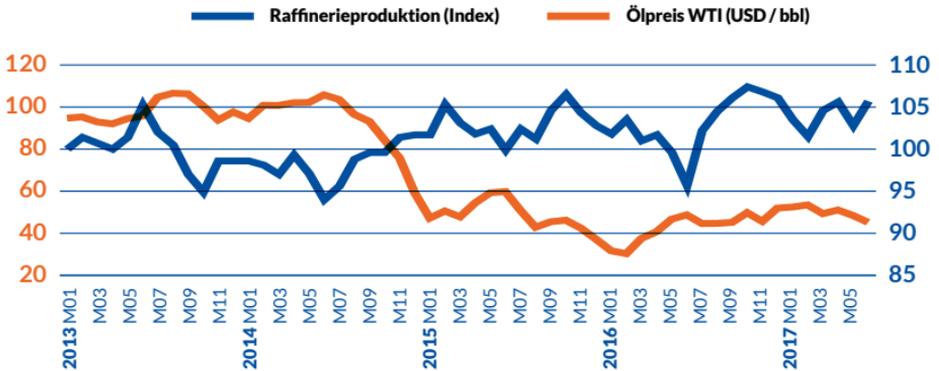
IM ERSTEN QUARTAL DES JAHRES 2017
GEGENÜBER DEM ERSTEN QUARTAL 2016

WIRTSCHAFTSLAGE DER SEKTOREN MIT BEZUG ZUR BINNENSCHIFFFAHRT

Segment Mineralölerzeugnisse

RAFFINERIEPRODUKTION IN DER EU UND ROHÖLPREIS

Quelle: Eurostat (Raffinerieproduktion) und Federal Reserve Bank of St. Louis (Ölpreis)



- Seit dem Frühjahr des Jahres 2016 schwankten die Ölpreise zwischen 50 und 55 USD pro Barrel. Obwohl die Produktionskürzungen der OPEC-Länder für einige Unterstützung sorgten, bremste der Förderanstieg der US-amerikanischen Ölschiefer-Produzenten die Preisentwicklung erheblich.
- Das niedrige Ölpreinsniveau ermöglichte ausreichend hohe Gewinnspannen im Raffineriesektor, was das Niveau der Raffinerieproduktion in der zweiten Hälfte 2016 und der ersten Hälfte des Jahres 2017 erklärt.
- Es wird erwartet, dass sich die Ölpreise auch im Jahr 2018 in einem Bereich von 50 bis 60 USD pro Barrel bewegen werden (Quelle: EU-Kommission / Europäische Wirtschaftsprognose).

- Allgemein im Einklang mit den Ölpreisbewegungen erhöhten sich die Treibstoffkosten in der Binnenschifffahrt im ersten Quartal des Jahres 2017 mäßig; sie waren 12% höher als im ersten Quartal 2016, aber immer noch 12% niedriger als im ersten Quartal 2015.

ENTWICKLUNG DER TREIBSTOFFPREISE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (€/100 L)

Quelle: CBRB



Segment Stahlindustrie

- Um 1,8 Prozent stieg die Produktion der deutschen Stahlindustrie im ersten Quartal des Jahres 2017 im Vergleich zum ersten Quartal 2016 an, und um 1,5% im zweiten Quartal 2017 im Vergleich zum zweiten Quartal 2016.
- Die Wirtschaftsvereinigung Stahl bewertet die wirtschaftliche Lage der deutschen Stahlindustrie als ziemlich positiv, da die Nachfrage aus den wichtigsten Stahl verarbeitenden Branchen zunimmt. Dies betrifft besonders die Nachfrage aus der Bauwirtschaft. Dennoch bleiben Risiken auf Grund des hohen Drucks aus den weltweit ansteigenden Stahlproduktionskapazitäten.
- Bei der Stahlindustrie im Donauraum war ein starker Anstieg in Österreich zu beobachten, sowohl im ersten Quartal des Jahres 2017 (+ 5,8%) als auch zweiten Quartal 2017 (+ 11,7%).¹

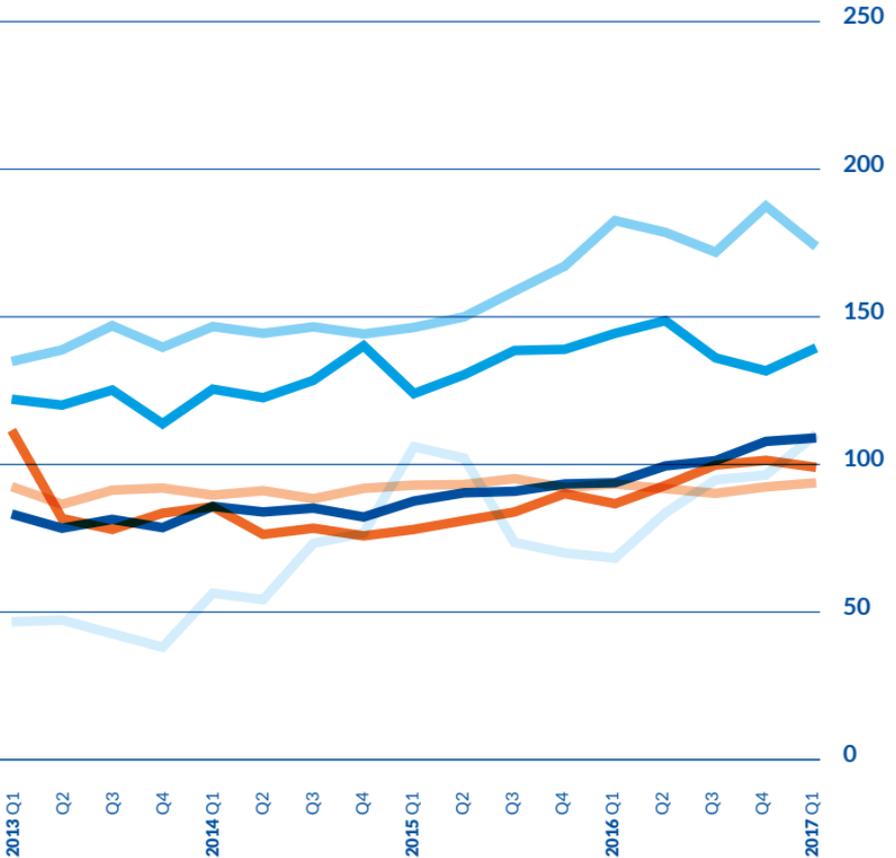
¹ Quelle: World Steel Association

Segment Bauwirtschaft

ENTWICKLUNG DER BAUGENEHMIGUNGEN
FÜR WOHNUNGEN IN DER EU (INDEX 2010=100)

Quelle: Eurostat

— Niederlande — Deutschland — Österreich
— Rumänien — Frankreich — EU-28



- Der Transport von Sand, Kies und anderen Baustoffen auf Binnenwasserstraßen wurde gefördert durch steigende und sich beschleunigende Bauinvestitionen im Jahr 2017 und 2018.
- Das Investitionsklima im Wohnungssektor ist gegenwärtig sehr positiv, sowohl auf der Nachfrageseite (steigende Haushaltseinkommen, niedrige Hypothekenraten) als auch auf der Anbieterseite, wo ein steigendes Preisniveau mehr Investitionen anzieht).

Segment Landwirtschaftliche Erzeugnisse

- Die außergewöhnlich schlechten Ernteergebnisse in Westeuropa im Jahr 2016 wirkten sich immer noch auf den Transport von landwirtschaftlichen Erzeugnissen im ersten Quartal des Jahres 2017 aus. Neue Erntezahlen aus der ersten Hälfte des Jahres 2017 weisen jedoch auf eine Erholung hin.
- Laut der Statistik des französischen Ministeriums für Landwirtschaft (Agreste), liegt die französische Getreideernte im Jahr 2017 23% höher als im Jahr 2016 und 3% über dem Durchschnitt des Zeitraums 2012-2016.
- In Ungarn, einem wichtigen Produzenten landwirtschaftlicher Erzeugnisse im Donauraum, sind die veranschlagten Ernteergebnisse des Jahres 2017 niedriger als die des Vorjahres (-16%).²

+23%

**ANSTIEG DER FRANZÖSISCHEN
GETREIDEERNTE
IM JAHR 2017 GEGENÜBER 2016**

² Quelle: EU 28 - 2017 Production Forecast - EU Cereals Balance sheet 2016/17 and forecast 2017/18



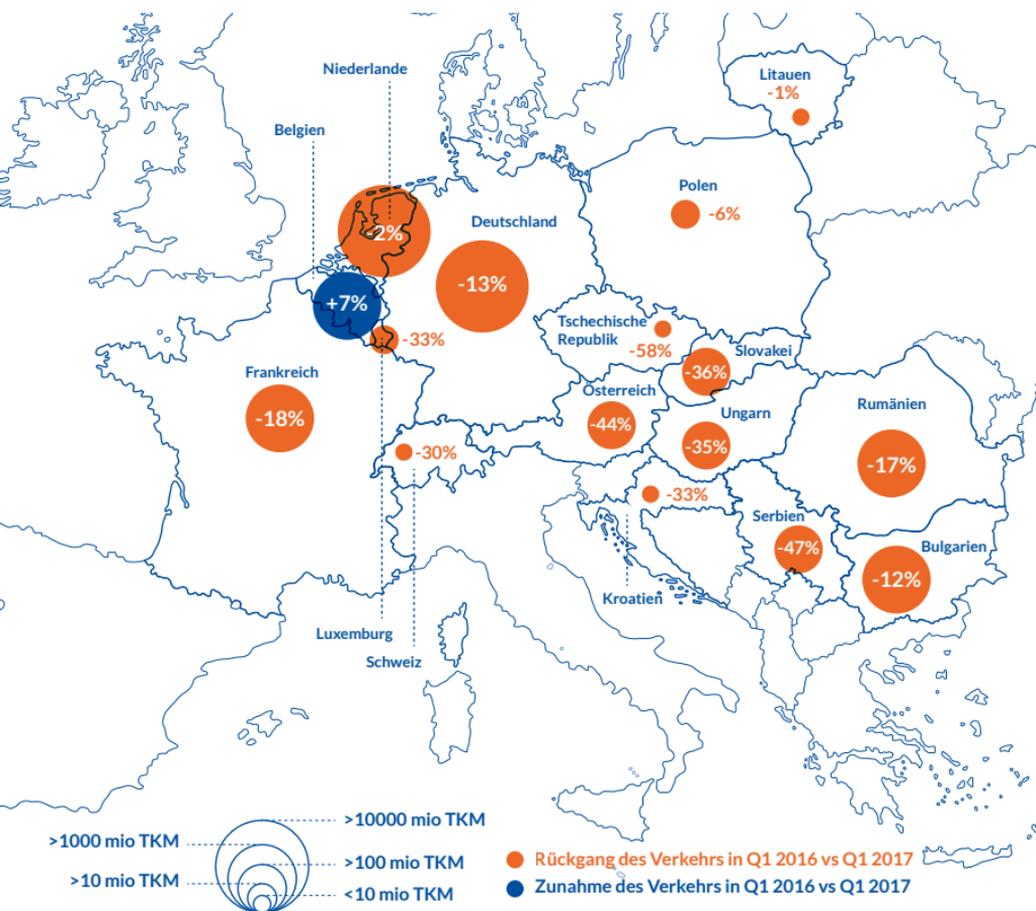
02

GÜTERVERKEHR
AUF BINNEN-
WASSERSTRASSEN
UND IN HÄFEN

■ VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

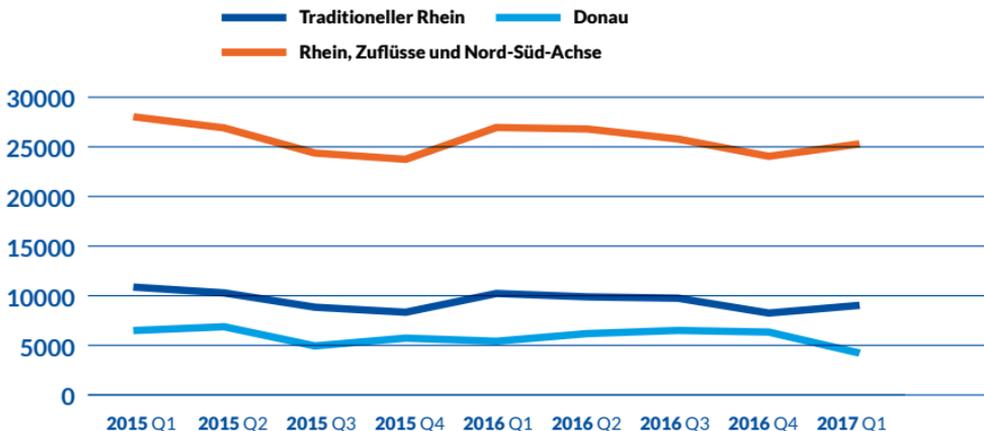
**VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IM STAATSGEBIET
 DES JEWEILIGEN EUROPÄISCHEN LANDES - VERGLEICH ZWISCHEN
 DEM ERSTEN QUARTAL 2016 UND DEM ERSTEN QUARTAL 2017
 (VERKEHRSLEISTUNG IN MILLIONEN TKM)**

Quelle: Nationale Statistikämter, Eurostat, ZKR



ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT AUF RHEIN UND DONAU (VERKEHRSLEISTUNG IN MILLIONEN TKM)

Quelle: Destatis, Nationale Statistikämter



- In Europa entfielen im ersten Quartal 2017 87% der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen auf die Rheinstaat; der Anteil der Donaustaat lag demgegenüber bei 13%.
- Der Rhein war auch von Niedrigwasserphasen betroffen, aber in geringerem Maße als die Donau. Im ersten Quartal des Jahres 2017 wurden auf dem traditionellen Rhein 45,5 Mio. Tonnen Güter befördert, was einen Rückgang von 6,2% im Vergleich zum ersten Quartal 2016 darstellt, aber einen Zuwachs von 7,4% im Vergleich zum vierten Quartal 2016. Die Verkehrsleistung ging im Vergleich zum ersten Quartal 2016 um 11,7% zurück, war aber um 9,4% höher als im vierten Quartal 2016.
- Die Donauschiffahrt litt schwer unter den niedrigen Wasserständen und dem Eis im Winter 2017. Dieser Effekt betraf besonders stark die mittlere und obere Donau.³

³ Siehe auch: Reuters (10.1.2017), Hungary, Bulgaria banshipping on Danube as river freezes over (Ungarn und Bulgarien sperren Schifffahrt auf der Donau, da der Fluss zugefroren ist)

- Der Verkehr in den Rheinstaaen Deutschland und Niederlande war durch die Niedrigwasserphase auf dem Rhein gekennzeichnet, die im September 2016 begann und bis Februar 2017 andauerte; eine sehr hohe Transportintensität im März 2017 half, den Gesamtverkehr im ersten Quartal des Jahres 2017 über das Niveau des vierten Quartals des Jahres 2016 zu heben; aber dies reichte nicht aus, um die Güterverkehrsleistung des ersten Quartals 2016 zu erreichen.
- Belgien war das einzige europäische Land, in dem die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2017 höher lag als im Vorjahreszeitraum. Verschiedene positive Trends in Belgien erklären dies, besonders der boomende Containertransport und der Aufwärtstrend der Binnenschifffahrt in wichtigen Fluss- und Seehäfen.⁴
- Auf Grund niedriger Wasserstände und Eisphasen war in den mittleren Donauländern der Flussverkehr im ersten Quartal des Jahres 2017 stark reduziert. Für die meisten mittleren Donaustaaten fiel die Verkehrsleistung rund ein Drittel niedriger aus als im ersten Quartal 2016 (Ungarn: -35%, Slowakei: -36%, Kroatien: -33%).
- An der oberen Donau (Österreich) wurde der Flussverkehr mit einem Rückgang um 44% im Vergleich zum ersten Quartal 2016 noch stärker getroffen. Die Donauschifffahrt in Österreich war von ihrer westlichen Handelsrichtung abgeschnitten: die Schifffahrt auf dem Rhein-Main-Donau-Kanal, als westliche Verbindung zwischen Österreich und dem Rhein, war auf Grund von Eis für mehr als drei Wochen abgeschnitten.⁵
- Die Anliegerstaaten der unteren Donau, Rumänien und Bulgarien, litten verhältnismäßig weniger unter den Eis- und Niedrigwasserbedingungen im ersten Quartal des Jahres 2017, was auch durch die Ergebnisse des Hafenerverkehrs in Galati und Constanza bestätigt wurde.

⁴ Laut Informationen des Hafens Brüssel stieg der Binnenschifffahrtsverkehr um fast 10% im ersten Halbjahr 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

⁵ Siehe auch die Informationen über die Sperrung der Schifffahrt durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg: Pressemitteilungen vom 23. Januar 2017 und vom 14. Februar 2017.

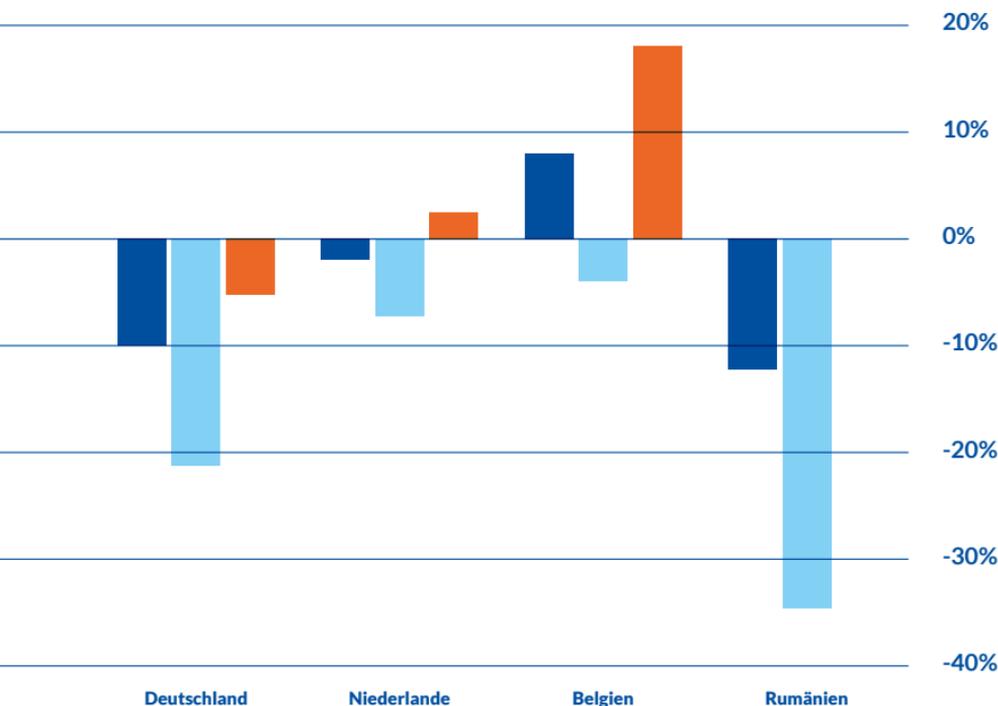
TROCKENGUT-, FLÜSSIGGUT- UND CONTAINERTRANSPORT

ÄNDERUNGSRATE DER VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN WICHTIGEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

(Q1 2017 VS. Q1 2016 -%)

Quelle: Eurostat und Nationale Statistikämter

Trockengut **Flüssiggut** **Container**



- Bei Betrachtung der Verkehrsleistung nach Güterarten zeigt sich, dass der Containertransport in den Niederlanden und Belgien anstieg, was den starken Aufwärtstrend des Containertransports in diesen beiden Ländern widerspiegelt.
- Der Rückgang des Gütertransportvolumens fällt in Deutschland höher aus als in den Niederlanden, da der deutsche Rheinabschnitt stärker von den Niedrigwasserbedingungen betroffen war, als der Rheinabschnitt in den Niederlanden.
- Neue Containerverbindungen wurden eingerichtet. Der Hafen von Gent berichtet beispielsweise von einem Anstieg von 20% beim Containertransport in der Binnenschifffahrt während des ersten Quartals 2017. Zwischen Gent und Lille, Rotterdam, den Zeeland-Seehäfen und Antwerpen wurden neue Containerverbindungen eingeführt. Auch im Hafen Brüssel führen neue Verbindungen zwischen Brüssel und Antwerpen, beispielsweise für Kühlcontainer für die Früchtebeförderung, zu einem Anstieg des Containerverkehrs.⁶
- Für Rumänien erklärt sich der Rückgang durch die harten Winterbedingungen in den Monaten Januar und Februar, die für einen bestimmten Zeitraum zu einer Unterbrechung der Binnenschifffahrt führten.

⁶ Siehe auch: *Hafen von Gent (2017), Best quarter ever for port of Ghent (bestes Quartal aller Zeiten für Gent) (Pressemitteilung vom 5. April 2017)*, und: *Hafen von Brüssel (2017), 1^{er} semestre 2017 - importante progression du transport de marchandises par la voie d'eau au port de Bruxelles (starker Anstieg beim Güterverkehr auf der Wasserstraße im Hafen Brüssel) (25. August 2017)*

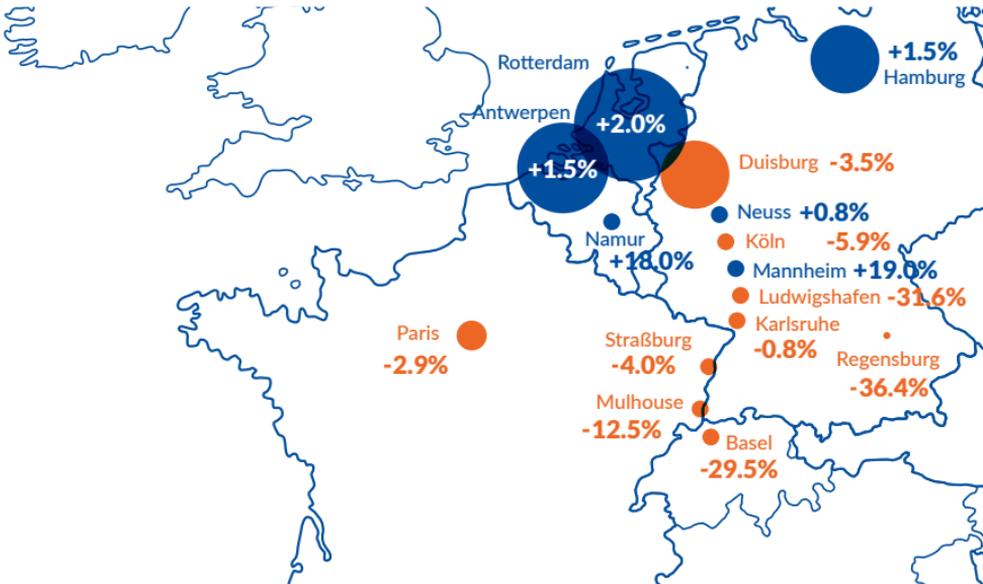
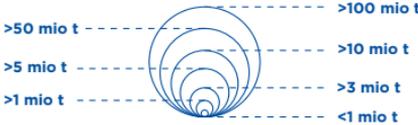


WASSERSEITIGER UMSCHLAG IN EUROPÄISCHEN HÄFEN

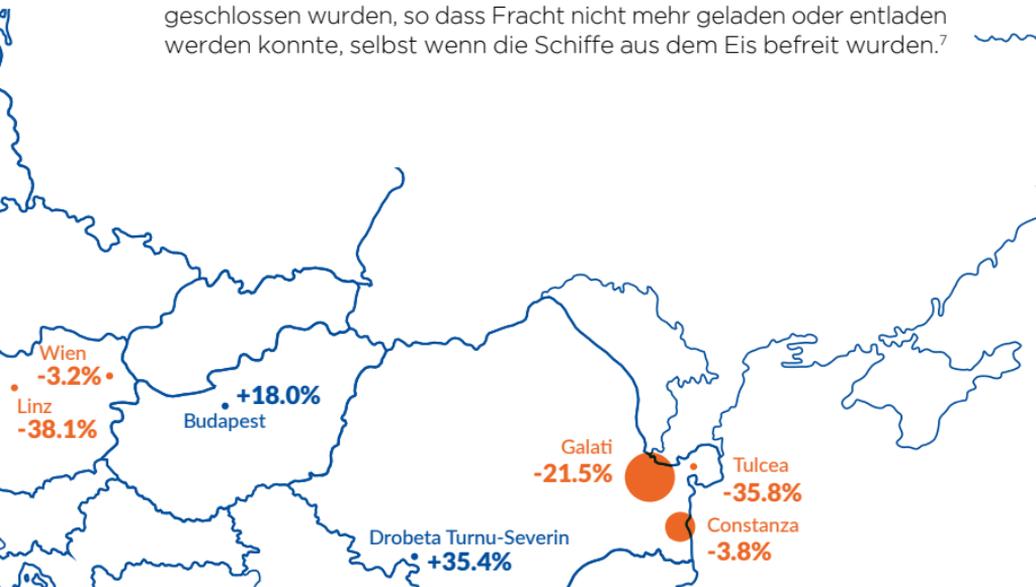
UMSCHLAG IN Q1 2017, UMSCHLAG IN Q1 2016
 UND ÄNDERUNGSRATE ZWISCHEN BEIDEN ZEITRÄUMEN

Quelle: Destatis, Häfen genannt

- Anstieg des Verkehrs zwischen Q1 2016 und Q1 2017
- Rückgang des Verkehrs zwischen Q1 2016 und Q1 2017



- Der Binnenschiffsverkehr in den größten Rheinhäfen sank im ersten Quartal des Jahres 2017 um 6% – die gleiche Veränderungsrate, die bei den Transportmengen auf dem traditionellen Rhein beobachtet wurde.
- Die meisten Rheinhäfen registrierten im ersten Quartal des Jahres 2017 Rückgänge, mit Ausnahme von Mannheim. Das starke Wachstum in Mannheim und der deutliche Rückgang in Ludwigshafen hängen in der Tat zusammen: ein Unfall im Hafen Ludwigshafen im Herbst 2016 führte dazu, dass der Verkehr zwischen den beiden benachbarten Häfen wechselte.
- In den Häfen von Paris war das Ergebnis durch die Konsequenzen der schlechten Ernte im Jahr 2016 in Frankreich immer noch stark beeinflusst. Ohne diesen Effekt wäre die Rate im Vergleich zum Vorjahresquartal positiv gewesen. Positives Signal: Baumaterial, das wichtigste Produktsegment, setzt seinen positiven Trend mit einem Wachstum von 2% weiter fort.
- Der Verkehr in den Donauhäfen war durch eine Eisperiode im Januar und Februar 2017 schwer betroffen. Der starke Rückgang erklärt sich durch die Tatsache, dass einige Donauhäfen zugefroren waren und geschlossen wurden, so dass Fracht nicht mehr geladen oder entladen werden konnte, selbst wenn die Schiffe aus dem Eis befreit wurden.⁷



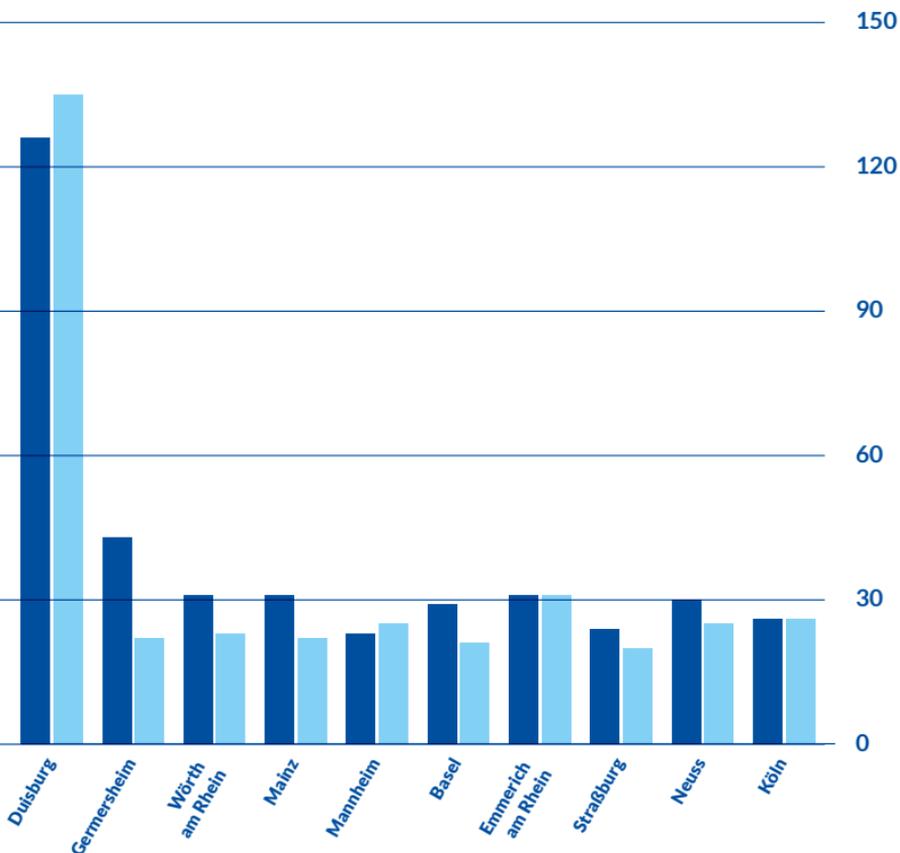
⁷ Siehe auch: Total Croatia News (23.1.2017), IcecausesmajorlossesforCroatia's River Shipping Company (Eis verursacht erhebliche Verluste für Binnenschiffahrtsunternehmen Kroatiens)

CONTAINERUMSCHLAG IN EUROPÄISCHEN HÄFEN

WASSERSEITIGER UMSCHLAG VON CONTAINERN
 IN EUROPÄISCHEN BINNENHÄFEN IM ERSTEN QUARTAL 2016
 UND 2017 (1000 TEU)

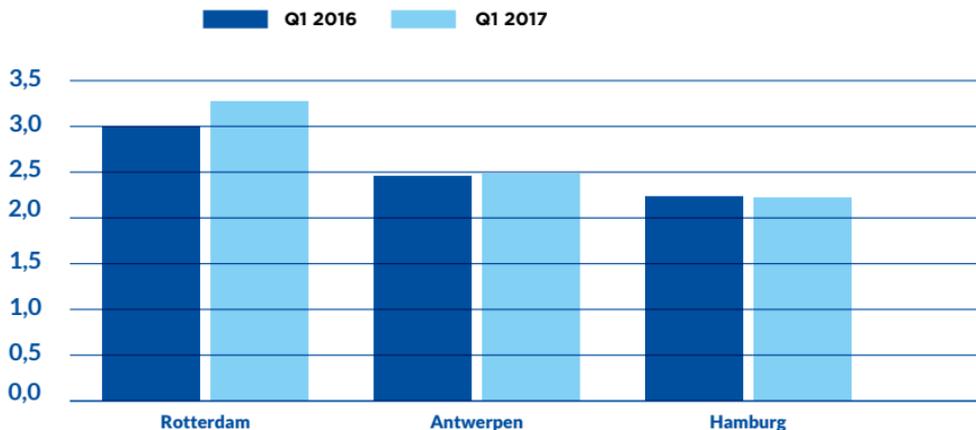
Quelle: Destatis, Port autonome de Strasbourg, Schweizerische Rheinhäfen

■ Q1 2016 ■ Q1 2017



SEEUMSCHLAG VON CONTAINERN IN EUROPÄISCHEN SEEHÄFEN IM ERSTEN QUARTAL 2016 UND 2017 (IN MIO TEU)

Quelle: Hafen Rotterdam, Hafen Antwerpen, Hamburger Hafen



- Der größte europäische Seehafen, der Hafen von Rotterdam, wies ein Wachstum von 9% in TEU-Mengen auf; ein Hauptgrund waren die wachstumsfördernden Auswirkungen des neuen Terminals Maasvlakte 2.
- Ein Großteil dieses Wachstums kommt allerdings vom Feederverkehr und hat daher keine Auswirkungen auf den Hinterlandverkehr per Schiene, Binnenschifffahrt oder Straße. Der Feederverkehr betrifft den intra-kontinentalen Seehandel zwischen größeren und kleineren Seehäfen in Europa.
- Die Entwicklung des Containerverkehrs in den wichtigen Rheinhäfen zeigt starke Unterschiede. Die Häfen in Duisburg und Mannheim verbuchten ein Wachstum, während Basel, Gernersheim, Straßburg, Neuss und Köln einen Rückgang erlebten.
- In den Häfen von Paris stieg der Containertransport durch die Binnenschifffahrt um 6,2% im ersten Quartal des Jahres 2017, und setzt seinen Aufwärtstrend fort. Der Containertransport auf der Schiene entwickelte sich schlechter (+0,8%), der Containertransport auf der Straße besser (+ 8,8%).



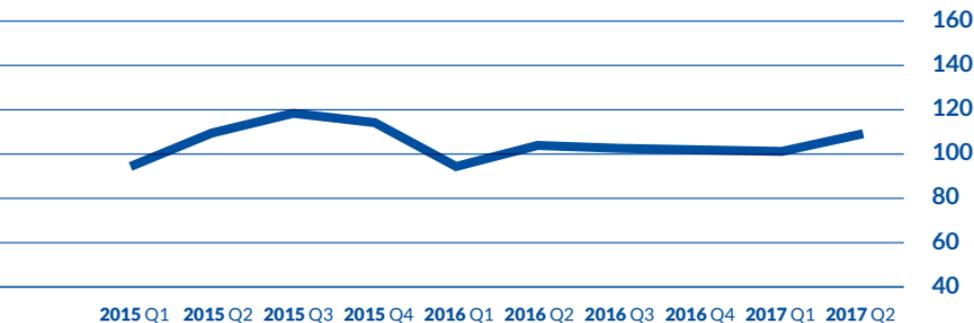
03

BETRIEBS- BEDINGUNGEN

■ UMSATZENTWICKLUNG IN EUROPA

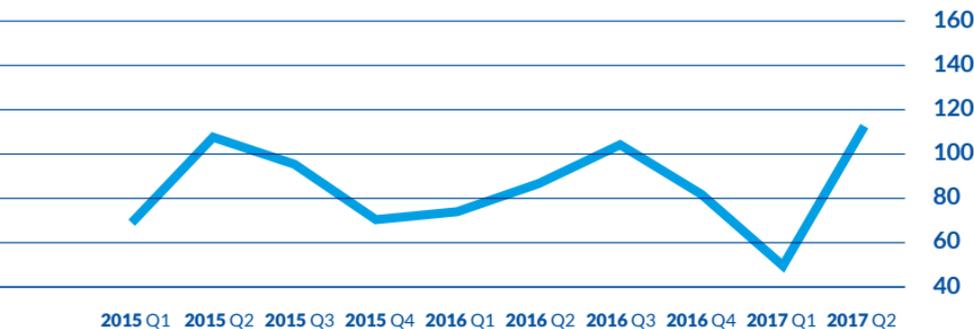
UMSATZENTWICKLUNG IN DEN NIEDERLANDEN (2010=100) - RHEINSTAAT MIT SCHWERPUNKT GÜTERSCHIFFFAHRT

Quelle: CBS



UMSATZENTWICKLUNG IN UNGARN (2010=100) - DONAUSTAAT MIT SCHWERPUNKT GÜTERSCHIFFFAHRT

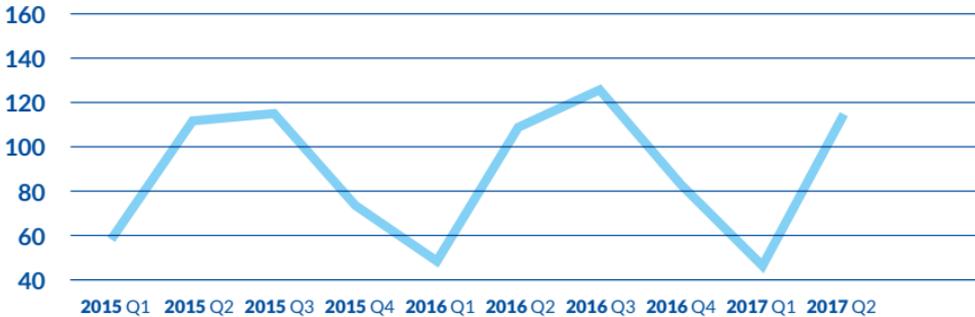
Quelle: Eurostat



Notiz: Auf Grund statistischer Einschränkungen sind Quartalsdaten über die Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt gegenwärtig nur für sehr wenige Länder verfügbar. EUROSTAT präsentiert Daten für den NACE-Sektor H50 (Watertransport), der See- und Binnenschifffahrtsverkehr zusammen abdeckt. Basierend auf diesem Datensatz kann die Umsatzentwicklung in der Binnenschifffahrt nur für Länder mit praktisch keiner Seeschifffahrt (Österreich, Ungarn) ermittelt werden. Für die Niederlande werden Umsatzdaten auf Quartalsbasis vom nationalen Statistikbüro (CBS) bereitgestellt.

UMSATZENTWICKLUNG IN ÖSTERREICH (2010=100) - DONAUSTAAT MIT SCHWERPUNKT FAHRGASTSCHIFFFAHRT

Quelle: Statistik Austria

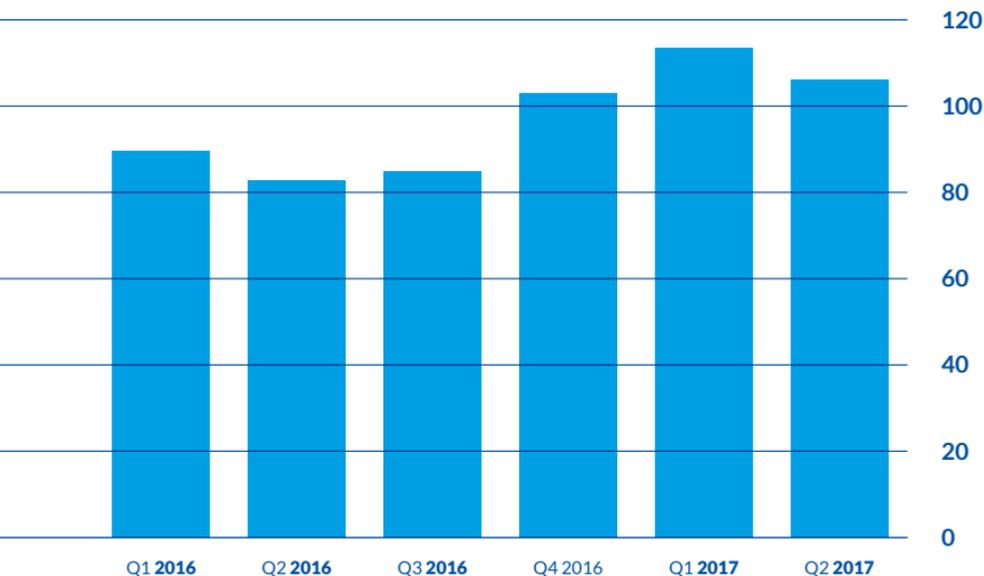


- In einem Quartalsvergleich stieg der Umsatz in der Binnenschifffahrt in den Niederlanden im ersten Quartal 2017 um rund 6%. Der Umsatz wurde unterstützt durch sehr hohe Frachtraten, verursacht durch die Niedrigwasserphase im Januar 2017.
- Das Umsatzergebnis für andere Verkehrsträger in den Niederlanden im ersten Quartal 2017 war: Seeschifffahrt (+6%), Straße (+8%), Schiene (+4%), gesamter Verkehrssektor (+ 5%).
- Ungarn ist ein Land der (mittleren) Donau, in dem der Güterverkehr einen hohen Anteil am Umsatz der Binnenschifffahrt (fast 3/4) ausmacht. Auf der Donau wirkten sich Niedrigwasserstände und Eis sehr negativ auf den Güterverkehr im ersten Quartal des Jahres 2017 aus. Binnenschifffahrtunternehmen registrierten starke Umsatzverluste, die sich in Ungarn auf einen Rückgang um 33% summierten.
- Österreich erlebte nicht den gleichen Rückgang beim Umsatz, auch wenn das Transportvolumen stärker zurück ging als in Ungarn. Der Grund dafür liegt darin, dass der Güterverkehr nur einen Anteil von einem Drittel am österreichischen Umsatz hat, so dass Umsatzergebnisse hauptsächlich durch die Fahrgastschifffahrt dominiert sind - deren Aktivität allgemein im Winterquartal sehr gering ist.

FRACHTRATEN

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN IN DEN NIEDERLANDEN (JAHRESMITTEL 2015 = 100)

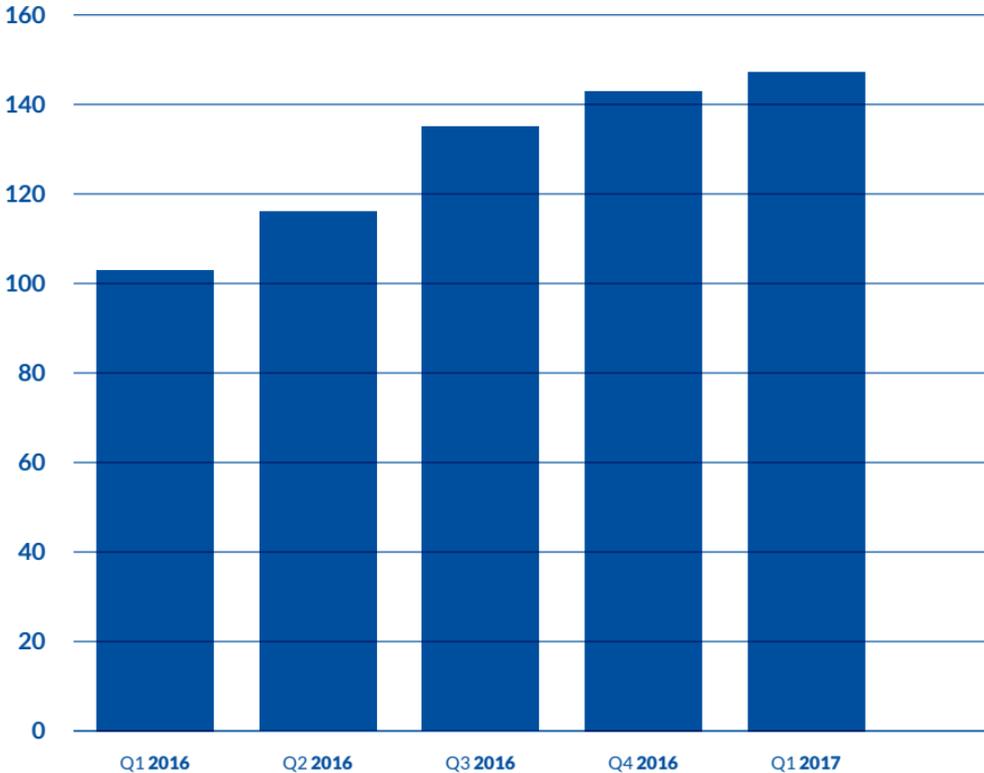
Quelle: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek



- Die durchschnittlichen Transportpreise in den Niederlanden waren im ersten Quartal 2017 weit höher als im ersten Quartal 2016, und lagen deutlich über dem Niveau des vierten Quartals 2016. Grund hierfür war die Niedrigwasserphase im Januar, die die Preise und den Umsatz für einen kurzen Zeitraum ansteigen ließen.
- Auf Grund der Niedrigwasserphase im Januar wurde der Beladungsgrad der Schiffe reduziert, und somit konnte weniger Fracht transportiert werden.

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN IM DONAURAUM (JAHRESMITTEL 2015 =100)

Quelle: Donaukommission



- Auf der Donau waren die Frachtraten im ersten Quartal des Jahres 2017 3% höher als im vierten Quartal des Jahres 2016. Laut Donaukommission wurde dieser Anstieg durch eine veränderte Relation von Angebot und Nachfrage verursacht. Viele Schiffe lagen während der Eisperioden fest, so dass das verfügbare Angebot niedriger als üblich war und, als eine Konsequenz, die Frachtraten stiegen. Die Frachtraten im ersten Quartal des Jahres 2017 waren um mehr als 40% höher als ein Jahr zuvor.

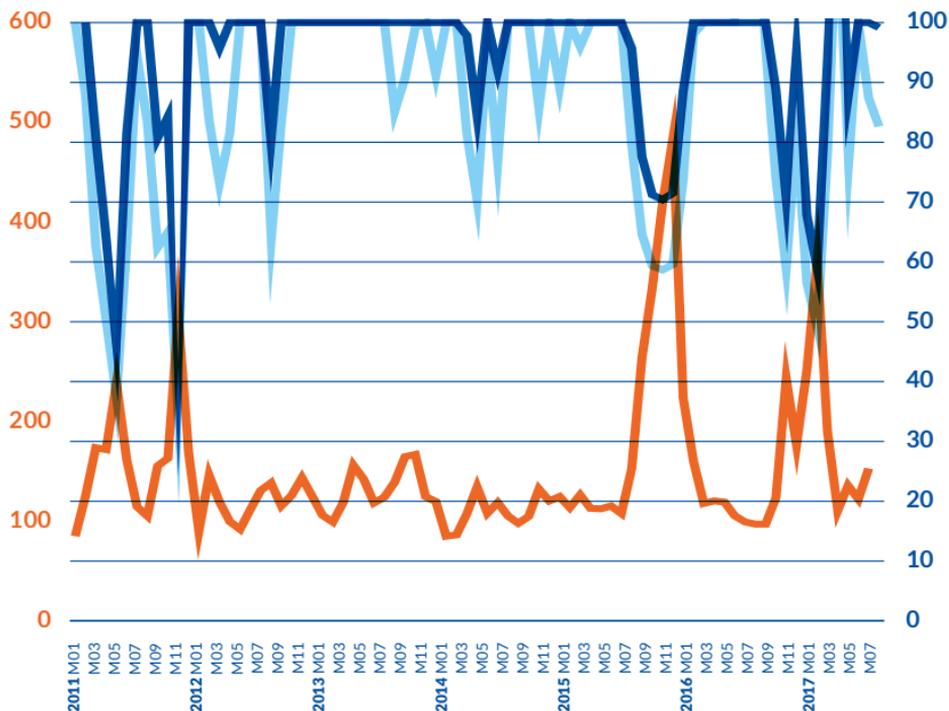
- Die Frachtraten in der Tankschifffahrt auf dem Rhein waren im ersten Quartal des Jahres 2017 im Durchschnitt 1,3% niedriger als im vierten Quartal 2016, aber 66% höher als im ersten Quartal des Jahres 2016; der Grund dafür war die Niedrigwasserphase im Januar 2017, die die Beladungsgrade der Schiffe deutlich reduzierte (siehe Abbildung), was im Vorjahr nicht der Fall war.

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

Quelle: ZKR und PJK International.

* Frachtraten in der Tankschifffahrt auf dem Rhein

— Beladungsgrad (2,5 Meter) — Beladungsgrad (3,0 Meter)
— Frachtratenindex (2010 = 100)





1.00.00 8.50
1.00.00 8.50
EU Nr. 2023440



04

AUSBLICK

IM FOKUS: DER TRANSPORT VON LANDWIRTSCHAFTLICHEN ERZEUGNISSEN

- Landwirtschaftliche Erzeugnisse sind ein traditionelles Marktsegment in der Binnenschifffahrt, aber eines mit einer positiven langfristigen Tendenz. In diesem Sektor wird die Binnenschifffahrt für die Beförderung von Getreide und anderen Ernteerzeugnissen zu Unternehmen der Agrarindustrie und zu den Häfen genutzt.
- Ein positiver Trendfaktor für dieses Segment ist die wachsende Rolle der Biomasse im Energiesektor, für die Erzeugung von Elektrizität und Wärme. Daneben werden landwirtschaftliche Erzeugnisse auch für die Herstellung von Biokraftstoffen verwendet. Die Binnenschifffahrt ist hier der bevorzugte Verkehrsträger für die Anlieferung der landwirtschaftlichen Rohstoffe.⁹
- In Westeuropa sind die vier wichtigsten Seehäfen für landwirtschaftliche Erzeugnisse die Häfen Rotterdam, Hamburg, Rouen und Amsterdam, mit einer Gesamtmenge an umgeschlagenen landwirtschaftlichen Erzeugnissen im Jahr 2016 von 10 Millionen Tonnen in Rotterdam bis zu 6 Millionen Tonnen in Amsterdam. Von Rouen werden jedes Jahr um die 7 bis 8 Millionen Tonnen Getreide exportiert, meist nach Nordafrika, Asien und Amerika. Etwa ein Viertel dieser Mengen kommt in Rouen per Binnenschiff an.
- In Osteuropa spielt der Hafen von Constanza eine ähnliche Rolle. Landwirtschaftliche Erzeugnisse treffen per Binnenschiff aus dem mittleren Donauraum ein, und das Getreide wird zu Zielen in Südeuropa, Nordafrika und Asien exportiert.
- Landwirtschaftliche Erzeugnisse machen einen hohen Anteil am Gesamtverkehr im Donauraum aus; sie erreichen in Bulgarien einen Anteil von mehr als 40%, in Rumänien 38% und in Kroatien 36%. Wichtige westeuropäische Länder für landwirtschaftliche Erzeugnisse sind Luxemburg (47%) und Frankreich (28%), wo Getreide besonders auf dem Rhein, der Mosel, der Seine und den Kanälen Nordfrankreichs transportiert wird.

⁹Ein wichtiges Beispiel ist die Produktion von Bioethanol am Fluss Maas in der Nähe von Lüttich, und die steigende Nachfrage nach landwirtschaftlichen Erzeugnissen, die durch die Binnenschifffahrt geliefert werden. (Navigation, Ports & Intermodalité, Article «Port de Liège - Le retour de la croissance» (HafenLüttich - die Rückkehr des Wachstums) vom 8. März 2017.

ANTEIL VON LANDWIRTSCHAFTLICHEN ERZEUGNISSEN AN DER GESAMTEN VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT (% BASIEREND AUF TKM)

Quelle: Eurostat

50

40

30

20

10

0

Luxemburg

Bulgarien

Rumänien

Kroatien

Ungarn

Frankreich

Österreich

Europäische Union

Deutschland

Belgien

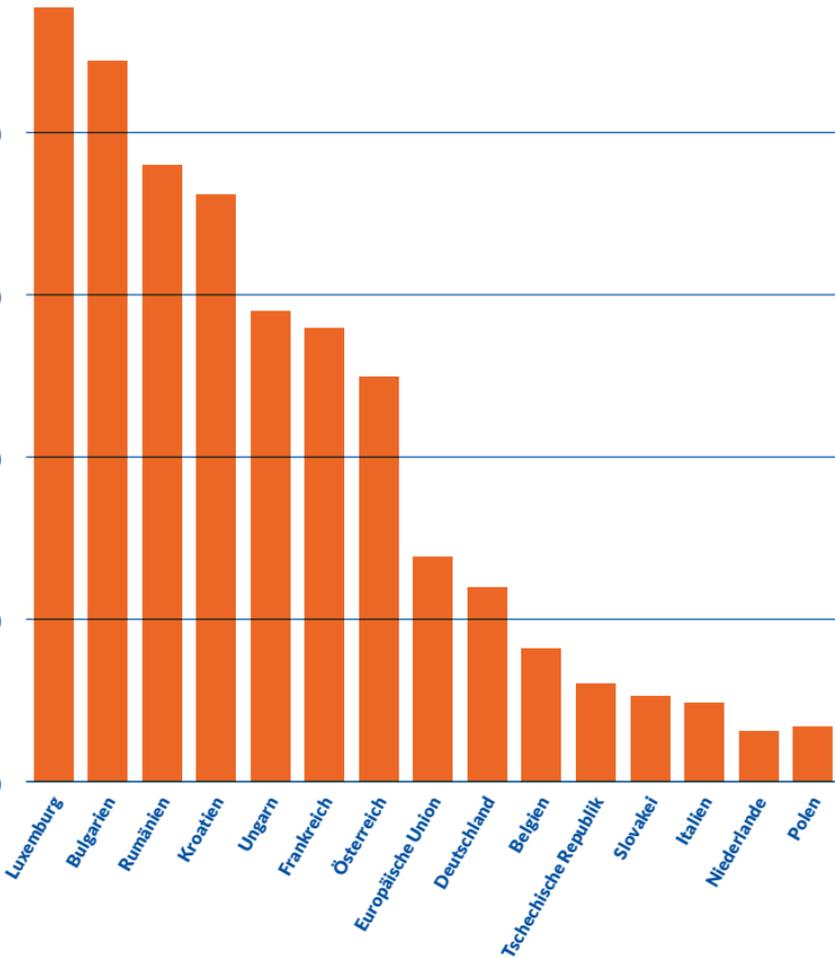
Tschechische Republik

Slowakei

Italien

Niederlande

Polen

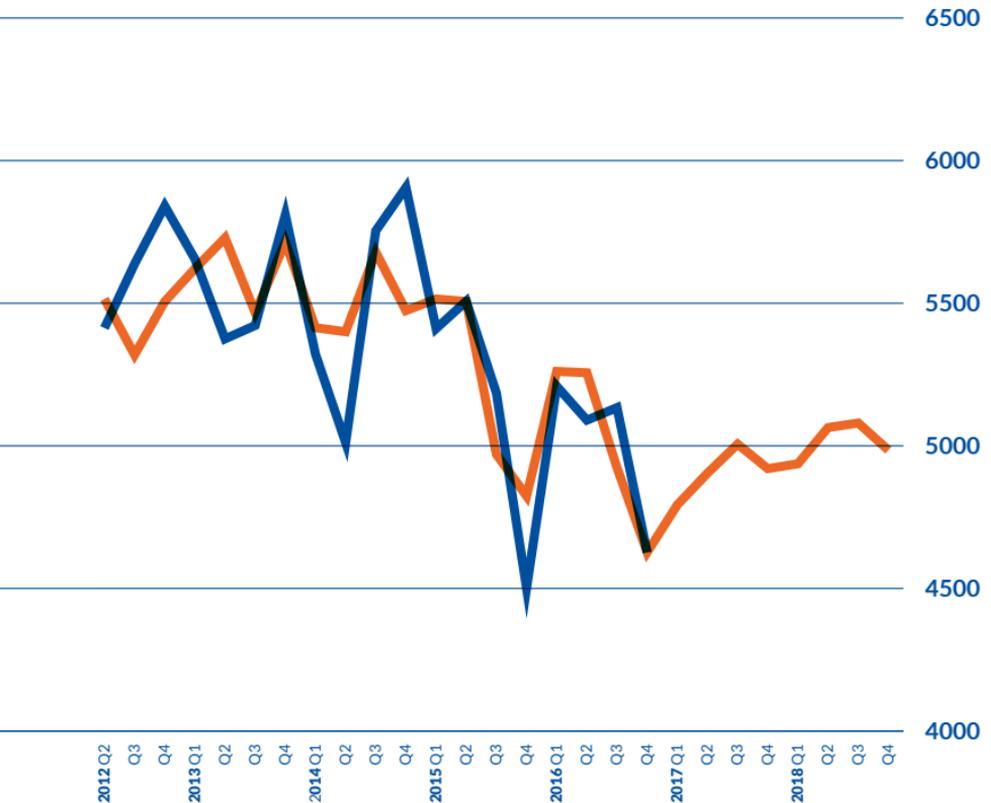


VORHERSAGEMODELL UND ERGEBNISSE

VERKEHRSLAISTUNG BEI LANDWIRTSCHAFTLICHEN
ERZEUGNISSEN AUF DEM TRADITIONELLEN RHEIN
UND VORHERSAGEMODELL (IN 1 000 TKM)

Quelle: ZKR

— Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse — Vorhersagemodell



- Die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf dem Rhein steht in einem positiven Zusammenhang mit der Agrarproduktion in Frankreich und Deutschland und den Wasserständen auf dem Rhein.
- Die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen in Westeuropa wird in den Jahren 2017 und 2018 voraussichtlich steigen, auf Grund einer Erholung der Erntemengen im Vergleich zu der sehr schlechten Erntesaison 2016.
- Laut Informationen des französischen Ministeriums für Landwirtschaft wird erwartet, dass die Getreideernte im Jahr 2017 23% höher ausfällt als im Jahr 2016.
- Die Vorhersage zieht ein Wachstum von 22% der landwirtschaftlichen Produktion in Frankreich bis zum Ende des Jahres 2018 in Betracht, während für Deutschland ein gleich hohes Produktionsniveau wie in 2016 erwartet wird. Innerhalb des veranschlagten Vorhersagemodells hat die Agrarproduktion in Frankreich einen stärkeren Einfluss auf die Transportnachfrage als das Produktionsniveau in Deutschland.

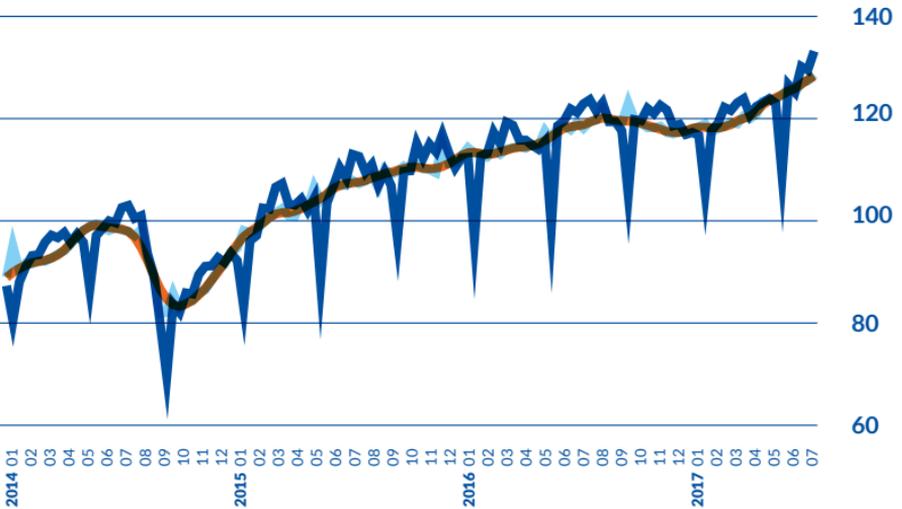


AUSSICHTEN FÜR DEN WELTHANDEL UND TRENDS

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAGINDEX

Quelle: Berechnungen des RWI und ISL basierend auf den Daten von 82 Häfen; Juli 2017: Schnellschätzung

Original saison- und arbeitstagbereinigt Trendzykluskomponente



- 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 aktuellen Indexzahlen weisen für 2017 auf einen Zuwachs beim Containertransport und im Welthandel hin, der sich auch positiv auf den Containertransport in der Binnenschifffahrt im Jahr 2017 auswirken sollte.



TRENDS FÜR DIE TRANSPORTNACHFRAGE 2018 IN RHEINSTAATEN

Quelle: ZKR-Analyse auf der Basis von makroökonomischen und sektorbezogenen Daten

| | Haupttreiber | Nachfrage­trend für Beförderungen 2018 vs. 2017 |
|---------------------------------|--|---|
| Landwirtschaftliche Erzeugnisse | Ernteergebnisse | Anstieg |
| Eisenerze | Stahlproduktion | Anstieg |
| Metalle | Stahlproduktion | Anstieg |
| Kohle | Wetter und Energiepolitik, teilweise Stahlproduktion | Rückgang |
| Sande, Erden und Baustoffe | Bautätigkeit | Anstieg |
| Container | Welthandel | Anstieg |
| Mineralölprodukte | Ölpreise und Raffinerieausstoß | Stabil |
| Chemikalien | Chemieproduktion | Stabil |

- Die beiden einzigen Unterschiede zu den vorherigen Market Insight-Berichten betreffen die landwirtschaftlichen Erzeugnisse und das Stahlsegment; die Informationen über die positiven Ernteergebnisse in Frankreich im Jahr 2017 deuten auf eine Erholung im Vergleich zur schlechten Ernte des Jahres 2016 hin. Im Donaauraum werden die Ernteergebnisse für das Jahr 2017 jedoch schwächer sein als im Jahr 2016.
- Für das Stahlsegment sind die Daten über die Produktionsentwicklung in Deutschland und Österreich positiv, was auch zu einem leichten Anstieg der Beförderung führen sollte.
- Der Verbrauch an Kohle geht weiter zurück. In Deutschland ist bei der Nutzung der Kohle im ersten Halbjahr 2017 ein Rückgang um 6,7% zu verzeichnen. Dabei sank der Kohleverbrauch im Energiesektor um 9%, in der Stahlindustrie ging er nur geringfügig zurück. Die gegenwärtigen Trends werden sich voraussichtlich fortsetzen. Die Aussichten für Kohle bleiben weiterhin rückläufig.
- Die Aufwärtsbewegung in der Bauindustrie setzt sich fort, wie neue Zahlen bestätigen, und der Transport von Sanden, Steinen und Baustoffen wird durch diese Entwicklung weiter befördert.
- Der Indikator für den Welthandel (der RWI/ISL-Index) folgte in den vergangenen Monaten einer ansteigenden Kurve, die ein Wachstum beim Seeumschlag von Containern hervorhebt. Dies legt die Basis für weiteres Wachstum beim Containertransport auf Binnenwasserstraßen.
- Die Ölpreise gaben in der ersten Jahreshälfte 2017 leicht nach. Es wird erwartet, dass sich die Preise auch im Jahr 2018 in einem Bereich zwischen 50-60 USD pro Barrel bewegen werden. Die Transportnachfrage im Jahr 2018 bleibt voraussichtlich stabil, mit einem positiven kurzfristigen Trend, der einen negativen langfristigen Trend ausgleicht.
- Die Chemieproduktion wird im Jahr 2018 insgesamt stabil bleiben, oder nur sehr bescheiden wachsen. Daher ist die Aussicht für die Beförderung von Chemikalien ebenso stabil, mit der Möglichkeit einer geringfügigen Belebung.

■ GLOSSAR

MRD.: Milliarde

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

BIP: Bruttoinlandsprodukt

IWT (INLAND WATERWAY TRANSPORT): Transport auf Binnenwasserstraßen

BELADUNGSGRAD: Prozentsatz der maximalen Schiffsbeladung

MIO.: Million

OECD: Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

PP: Prozentpunkte

Q1: Erstes Quartal

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

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAG-INDEX: Index des weltweiten Containerumschlags in Häfen

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 & INSTITUTIONEN

| Kurzbezeichnung | Originalbezeichnung | Deutsche Bezeichnung | Land |
|-----------------|--|---|------------------------|
| Statistik | StatistikAustria | Bundesanstalt Statistik Österreich | Österreich |
| Statbel | Algemene Directie Statistiek / Direction générale Statistique | Generaldirektion Statistik Belgien | Belgien |
| NSI | Национален статистически институт | Nationales Statistisches Institut | Bulgarien |
| DZS | Državni Zavod za Statistiku | Zentrales Statistiskamt Kroatiens | Kroatien |
| MDCR | Ministerstvo dopravy České republiky | Verkehrsministerium der Tschechischen Republik | Tschechische Republik |
| FTA | Liikennevirasto | Finnisches Verkehrsamt | Finnland |
| VNF | Voies Navigables de France | Staatl. Wasserstraßenverwaltung in Frankreich | Frankreich |
| destatis | Statistisches Bundesamt | Statistisches Bundesamt Deutschland | Deutschland |
| KSH / HCSO | Központi Statisztikai Hivatal | Ungarisches Zentrales Statistiskamt | 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 | Nationales Institut für Statistik | Rumänien |
| 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 | Country |
|---|--|------------------------|
| EUROSTAT | EUROSTAT | EU |
| European Commission | Europäische Kommission | EU |
| Ports mentioned in the report | Im Bericht genannte Häfen | EU |
| International Monetary Fund (IMF) | Internationaler Währungsfond (IWF) | Welt |
| OECD | OECD | Welt |
| World Steel Association | Weltstahlverband | Welt |
| AG Energiebilanzen | AG Energiebilanzen | Deutschland |
| Bundesamt für Güterverkehr | Bundesamt für Güterverkehr | Deutschland |
| Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart | Zentralbüro für die Rhein- und Binnenschifffahrt | Niederlande |
| Federal Reserve Bank of St. Louis | US-Amerikanische Notenbank / Distrikt St. Louis | USA |
| Agreste | Agreste | Frankreich |
| Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik | Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik | Deutschland |
| PJK International | PJK International | Niederlande |
| Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung | RWI - Leibniz-Institute for Economic Research | Deutschland |
| Wirtschaftsvereinigung Stahl | Wirtschaftsvereinigung Stahl | Deutschland |
| Oilprice.com | Oilprice.com | Vereinigtes Königreich |

■ 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 (siehe Karte in Kapitel 2) 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.

■ 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

SEKRETARIAT DER ZKR

Guillaume LEGEAY (Projektleitung)

Norbert KRIEDEL (Ökonom)

Lucie FAHRNER (Kommunikation)

Angelika ESPENHAHN (Projektkoordination)

Kontakt: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission

Moselkommission

Sava Commission

EBU

ESO

IVR

DESIGN VON PRESS-AGRUM

Nicolas LAURENT (Koordination)

Lucie GANGLOFF (Design)

www.press-agrum.com

ÜBERSETZUNG

Christophe HENER (Französisch)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Deutsch)

Pauline de ZINGER (Niederländisch)

Jane SWIFT (English-Proofreading)

Impressum: November 2017

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

In Partnerschaft
mit

