

MARKET INSIGHT

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

HERAUSGEGEBEN IM

FRÜHJAHR 2017



In Partnerschaft
mit



ZKR
ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



Market Insight
EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im

Frühjahr 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.22)**

Trockengut-, Flüssiggut und Containertransport
(S.24)

Wasserseitiger Güterumschlag in europäischen
Häfen **(S.26)**

Containerumschlag in europäischen Häfen **(S.28)**

03

BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.31)

Umsatzentwicklung in Europa **(S.32)**

Frachtraten **(S.36)**

04

AUSBLICK (S.41)

Schwerpunkt Transport von Mineralölprodukten
(S.42)

Aussichten für den Welthandel und Trends **(S.44)**



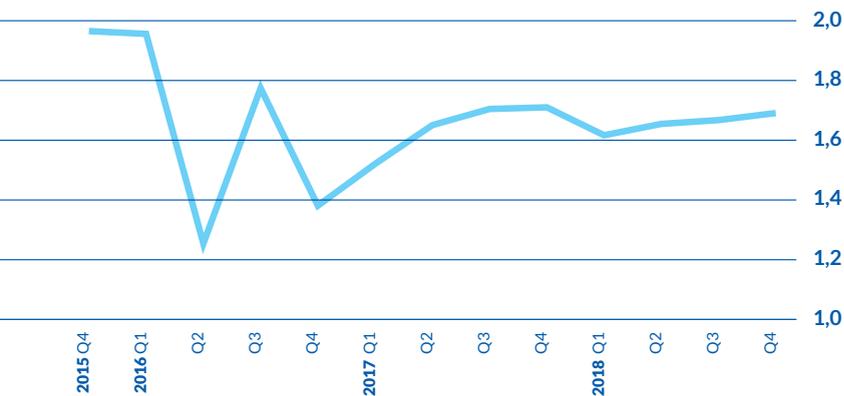
01

WIRTSCHAFTLICHES
UMFELD

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD IN EUROPA

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

Quelle: OECD - Economic Outlook, Januar 2017

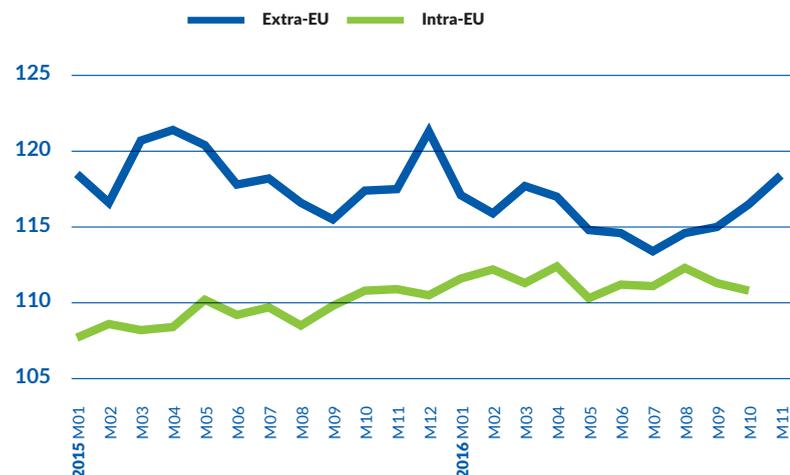


- Für das dritte Quartal 2016 wird das BIP-Wachstum im Vergleich zum dritten Quartal 2015 weltweit auf 3% geschätzt, und auf 1,8% für den Euroraum; diese Schätzungen liegen etwas höher als die Zahlen von Ende 2016 (+0,2 pp) in dem vorherigen ökonomischen Ausblick der OECD und des IWF.
- Die geänderte Prognose erklärt sich hauptsächlich aus zwei Gründen:
 - Der Welthandel hat Auftrieb erhalten, im Anschluss an die steigenden Rohstoffpreise, die rohstoffreichen Schwellenländern mehr Handel mit fortgeschrittenen Ländern ermöglichen. Die Schwellenländer genießen diesen sogenannten Terms-of-Trade-Effekt, der den gesamten Welthandel begünstigt.
 - Fiskalische Anreize für die gesamte Weltwirtschaft, die mit der neuen wirtschaftspolitischen Ausrichtung der US-Administration einhergehen sollen.

- Für den gesamten Zeitraum 2017-2018 prognostizieren OECD und IWF eine ähnliche Wachstumsrate, die für den Euroraum für das dritte Quartal 2016 festgelegt wurde (zwischen +1,6 % und +1,8%).

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

Quelle: Eurostat



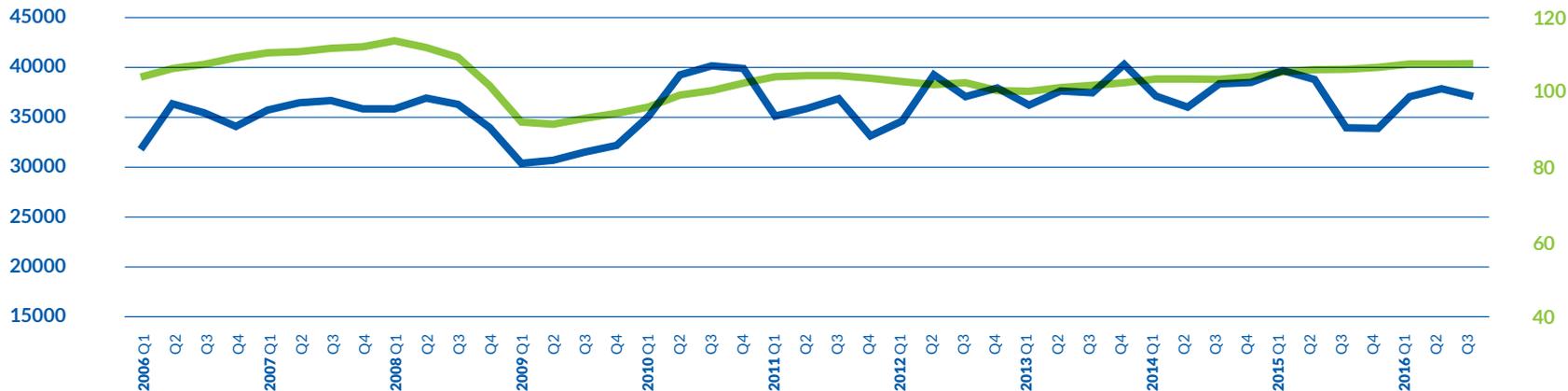
- Nach der Abschwächung des Welthandels in der ersten Hälfte 2016 erholten sich die Exporte von Waren und Dienstleistungen in der zweiten Hälfte 2016 und werden sich 2017 und 2018 erwartungsgemäß weiter erholen.
- Der Grund dafür liegt im Anstieg der Rohstoffpreise, durch den rohstoffreiche Entwicklungsländer ihre Handelsbedingungen verbessern und mehr Waren aus EU-Ländern importieren können.¹

¹ Siehe auch: Europäische Kommission (2016), Wirtschaftsprognose Herbst 2016 und Winter 2017. [Terms of Trade = Verhältnis zwischen Exportpreisen und Importpreisen eines Landes]

INDUSTRIEAKTIVITÄT & BINNENSCHIFFFAHRT

Quelle: Eurostat

INDUSTRIEPRODUKTIONSINDEX IN DER EU-28
UND GÜTERVERKEHR IN DER EU



- Die Industrieaktivität in der EU macht kontinuierliche Fortschritte und wird diesen Trend wahrscheinlich auch 2017 und 2018 fortsetzen, gestützt durch die stärkere Dynamik im Welthandel und positive Spillover-Effekte der expansiven Steuerpolitik in den USA.
- Zwar hat sich die Binnenschifffahrt teilweise von den Frachtverlusten aus dem Herbst 2015 (Frachtverluste, die auf der Donau bereits im Lauf des Sommers 2015 begannen) erholt, eine Niedrigwasserperiode im Herbst 2016 führte jedoch erneut zu einigen Frachtverlusten.

ANSTIEG DER INDUSTRIEPRODUKTION IN DER EU UM

1,4%

IM DRITTEN QUARTAL 2016
IM VERGLEICH ZUM VORJAHR

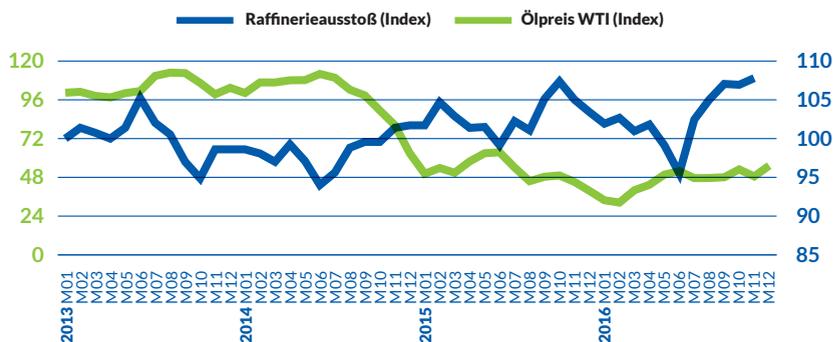


WIRTSCHAFTSLAGE DER SEKTOREN MIT BEZUG ZUR BINNENSCHIFFFAHRT

Das Segment der Mineralölerzeugnisse

RAFFINERIEPRODUKTION IN DER EU UND ROHÖLPREIS (INDEX M1/2013 = 100)

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

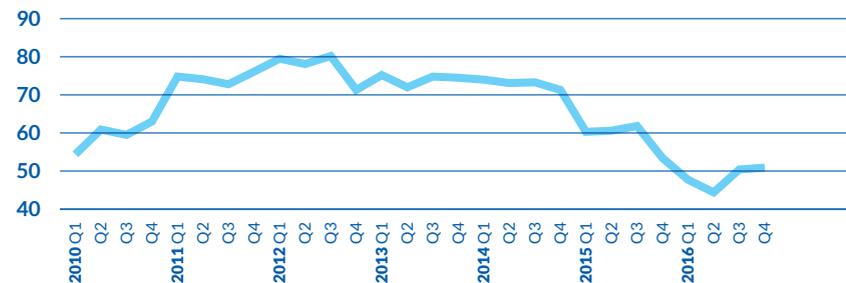


- Nach der Erholung von einem mehrjährigen Tiefstand im Februar 2016 (30 USD pro Barrel), stabilisierten sich die Ölpreise in der zweiten Hälfte des Jahres 2016 bei 45-55 USD pro Barrel.
- Diese Stabilisierung ermöglichte noch ausreichend hohe Gewinnspannen im Raffineriesektor und erklärt den Aufschwung der Raffinerieproduktion in der zweiten Hälfte 2016.
- Das OPEC-Abkommen von November 2016 wird die Ölpreise im Jahr 2017 weiter in die Höhe treiben, da es ab Januar 2017 eine weltweite Begrenzung der Fördermenge von 1,2 Mio. Barrel pro Tag vorschreibt.
- Die steigenden Ölpreise haben allerdings einige gravierende Nebeneffekte: Unkonventionelle Ölfelder werden wieder rentabel und erreichen ihre Gewinnschwelle, wenn der Ölpreis die Grenze von ca. 50 USD überschreitet. Somit gelangen neue Ölvorräte auf den Markt und begrenzen dadurch den Anstieg der Ölpreise.

- Insgesamt deutet dies darauf hin, dass sich die Ölpreise erwartungsgemäß zwischen 50 und 60 USD pro Barrel einpendeln werden. Dies hat nur ein bescheidenes Nachlassen der Raffinerieproduktion und der Transportnachfrage für Mineralölerzeugnisse zur Folge (Quelle: OilPrice.com und Europäische Wirtschaftsprognose).
- Parallel zu den erwarteten Schwankungen beim Ölpreis werden die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt im Jahr 2017 erwartungsgemäß zwischen 50 und 60€/100L liegen.

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

Quelle: CBRB



Das Segment Stahlindustrie

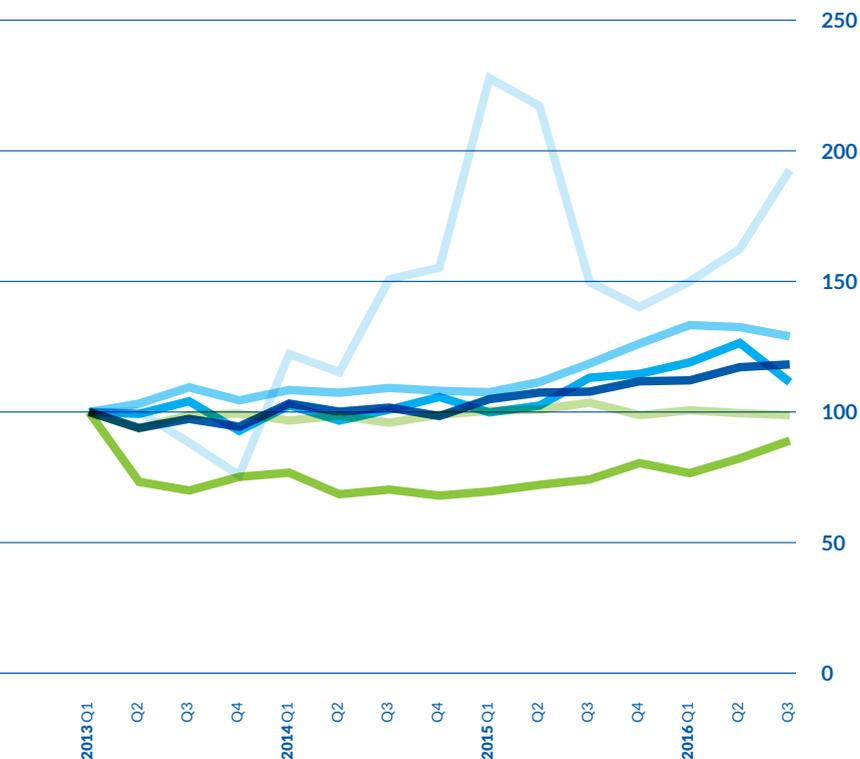
- Die aktuelle Situation ist durch Stabilisierung und Stagnation gekennzeichnet; laut der deutschen Wirtschaftsvereinigung Stahl ist die Zahl der Auftragseingänge in der deutschen Stahlindustrie geringfügig gestiegen, so dass die Stahlproduktion im Jahr 2017 leicht anziehen sollte (+1%).
- Bei der Stahlproduktion in Österreich ist zwischen 2015 und 2016 ein Rückgang von 3,2% zu beobachten (Quelle: World Steel Association).
- Die rumänische Stahlproduktion ist 2016 um 2% gefallen, die serbische Produktion stieg jedoch um 23%, dank chinesischer Direktinvestitionen (Übernahme des Stahlwerks in Smederovo/Donau).

Das Segment Bauwirtschaft

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

Quelle: Eurostat

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



- Der Transport von Sand, Kies und anderen Baustoffen ist eng mit den Aktivitäten im Bausektor und der Entwicklung der Abbaustätten in Flüssen verbunden.
- Die Bautätigkeit in der EU zieht leicht an, zeigt in den Niederlanden jedoch ein sehr starkes Wachstum. In Frankreich verzeichnete dieser Sektor seit 2015 Zuwachsraten und wird sich erwartungsgemäß weiterhin positiv entwickeln.

Das Segment der Agrarprodukte

- Die Ernteergebnisse in der zweiten Hälfte des Jahres 2016 weisen in Europa starke Schwankungen auf. In Westeuropa führten ungünstige Klimaverhältnisse zu großen Verlusten: Laut der Organisation Agrimer wird die Weizenproduktion in Frankreich im Jahr 2016 auf ein Viertel weniger als der Durchschnitt der letzten fünf Jahre und auf ein Drittel weniger als im Jahr 2015 geschätzt. Auch die Ernteergebnisse in Deutschland waren 2016 deutlich schlechter. Dies wirkt sich negativ auf den Transport von Weizen auf dem Rhein, auf der Seine und anderen Wasserstraßen in Frankreich und Deutschland aus.
- In der Donauregion war die Produktion von Ernteerzeugnissen 2016 höher als im Vorjahr (Quelle: Agrimer). Die Getreideexporte über die Donau und den Seehafen Constanza, einschließlich der Transporte aus Serbien und Ungarn in Länder Südeuropas und Nordafrikas, verzeichneten daher Zuwachsraten. Im Jahr 2016 wurde Rumänien das größte Weizenausfuhrland Europas, noch vor Frankreich und Deutschland.

20%

**ANTEIL DER AGRARPRODUKTE
AM JÄHRLICHEN GÜTERTRANSPORT
AUF FRANZÖSISCHEN WASSERSTRASSEN**



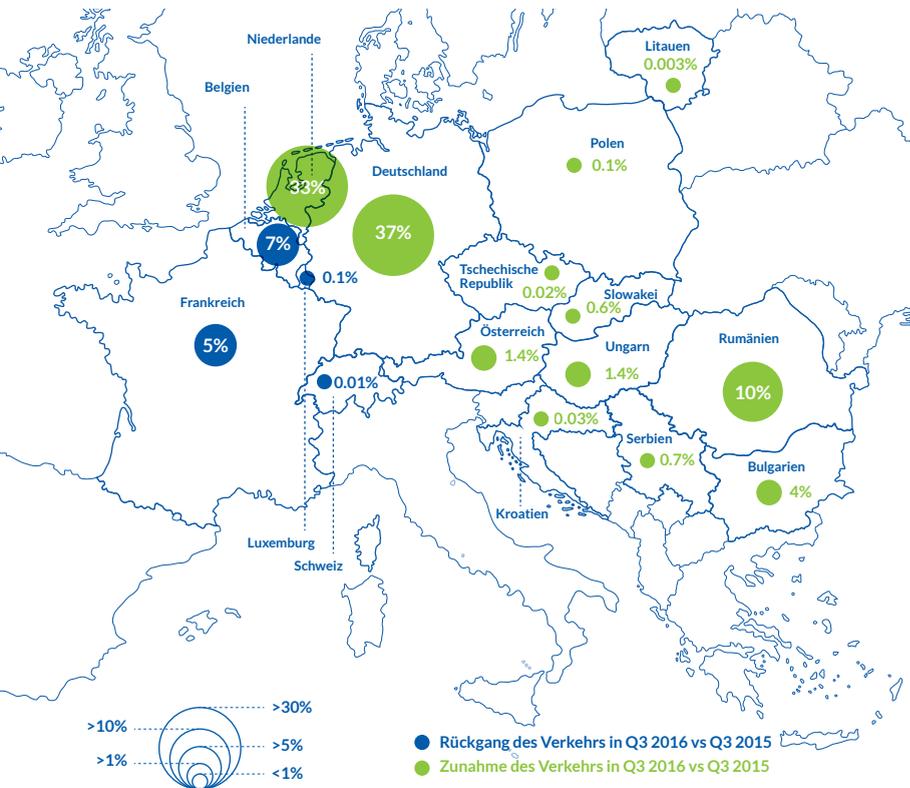
02

GÜTERVERKEHR
AUF BINNEN-
WASSERSTRASSEN
UND IN HÄFEN

VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

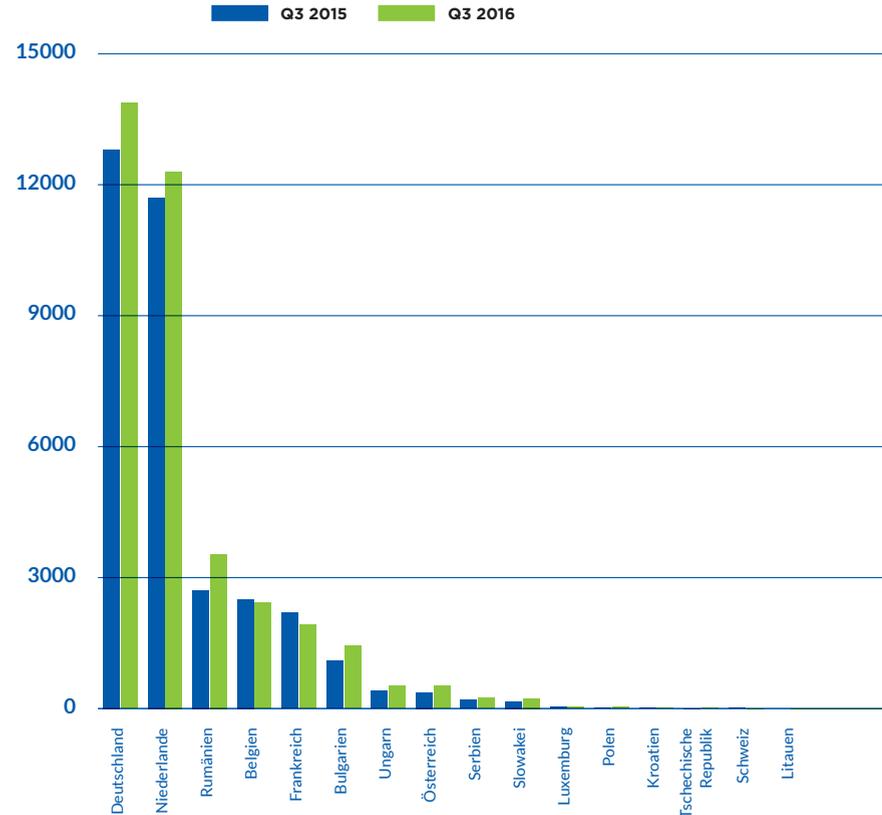
VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT IM STAATSGEBIET DES JEWEILIGEN EUROPÄISCHEN LANDES – VERGLEICH ZWISCHEN DEM DRITTEN QUARTAL 2015 UND DEM DRITTEN QUARTAL 2016 (VERKEHRSLEISTUNG IN MIO. TKM)

Anteil TKM der Länder an der gesamten Verkehrsleistung in Europa



Quelle: Nationale Statistikämter, Eurostat, ZKR

Beförderungsleistung (in Mio. tkm)

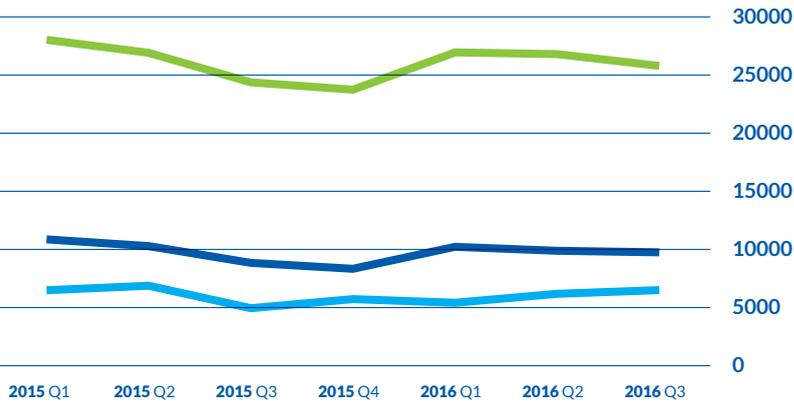


- In Europa entfielen im dritten Quartal 2016 82% der Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen auf die Rheinstaat; der Anteil der Donaustaaten lag demgegenüber bei 17%.

**ENTWICKLUNG DER VERKEHRSLEISTUNG
IN DER BINNENSCHIFFFAHRT AUF RHEIN UND DONAU
(VERKEHRSLEISTUNG IN MIO. TKM)**

Quelle: Destatis, Nationale Statistikämter

— Traditioneller Rhein — Donau
— Rhein, Nebenflüsse und Nord-Süd-Achse

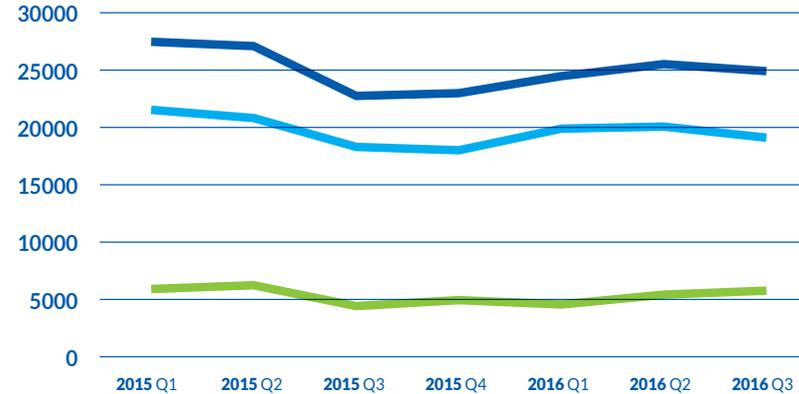


- Im dritten Quartal 2016 wurden 47,5 Mio. Tonnen Güter auf dem traditionellen Rhein befördert (Rhein von der Schweiz bis zur deutsch-niederländischen Grenze). Dies entspricht einem Zuwachs von 8,8% im Vergleich zum Niedrigwasserzeitraum im dritten Quartal 2015, jedoch eine Stagnation gegenüber dem zweiten Quartal 2016. Die Verkehrsleistung lag im Vergleich zum dritten Quartal 2015 um 10% höher und blieb im Hinblick auf das zweite Quartal 2016 auch konstant.
- Der Verkehr auf der Donau verzeichnete im dritten Quartal 2016 einen deutlichen Zuwachs (+30% im Quartal in den Anliegern der mittleren und unteren Donau und +40% an der oberen Donau in Österreich und der Slowakei). Dieser Zuwachs ist das Ergebnis der enormen Aufholleffekte bei Massengütern (Eisenerz, Koks, Kohle, Getreide), die in den Niedrigwasserperioden im Zeitraum Q3 bis Q4 2015 stark eingebrochen waren.

**VERKEHRSLEISTUNG DER TROCKENGÜTERSCHIFFFAHRT
IN EUROPA (QUARTALS DATEN - MIO. TKM)**

Quelle: Nationale Statistikämter, ZKR

— Trockengüter Europa — Trockengüter Rheinstaaten — Trockengüter Donaustaaten

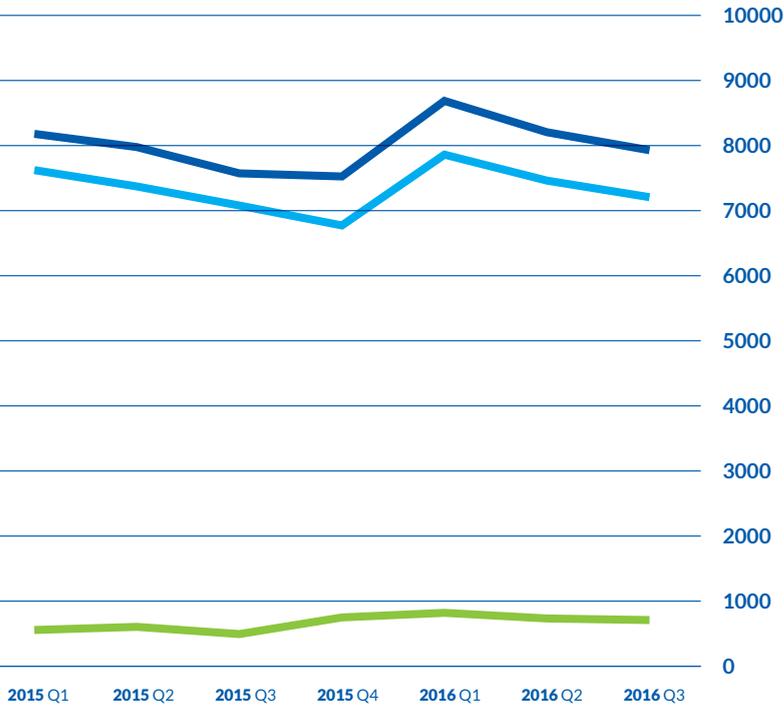


- Beim Vergleich der Trockengüterbeförderung in den Rheinländern mit den vorhergehenden Jahren, konnte dieses Segment trotz der Erholung seit dem dritten Quartal 2015 das Niveau von Anfang 2015 nicht wieder erreichen. Die Erholung stoppte auf halbem Weg und begann im dritten Quartal 2016 bereits wieder nachzulassen.
- Die Schifffahrtsverhältnisse in den Donaustaaten waren im dritten Quartal 2016 besser als im Vorjahreszeitraum. Die Donaustaaten profitierten außerdem von den guten Erntergebnissen des Jahres 2016, die zu dem Anstieg der Verkehrsleistung im Trockengütersegment in den Donaustaaten führten.

VERKEHRSLAISTUNG DER TANKSCHIFFFAHRT IN EUROPA
(QUARTALS DATEN – MIO. TKM)

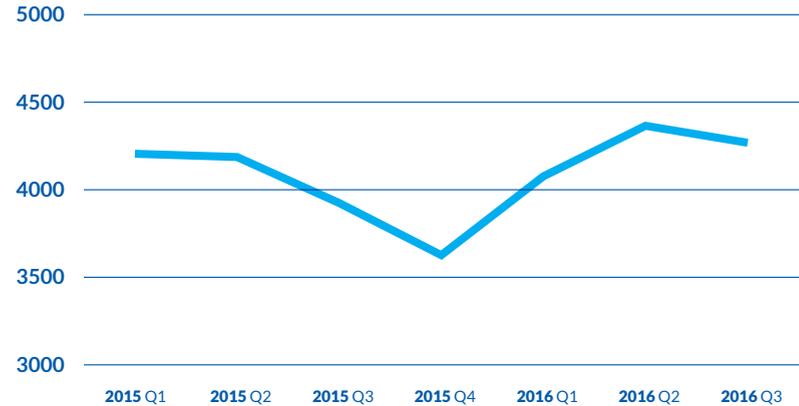
Quelle: Nationale Statistikämter, ZKR

- Flüssiggüter - Europa
- Flüssiggüter - Rheinstaaten
- Flüssiggüter - Donaustaaten



VERKEHRSLAISTUNG DER CONTAINERSCHIFFFAHRT IN EUROPA
(QUARTALS DATEN – MIO. TKM)

Quelle: Nationale Statistikämter, ZKR

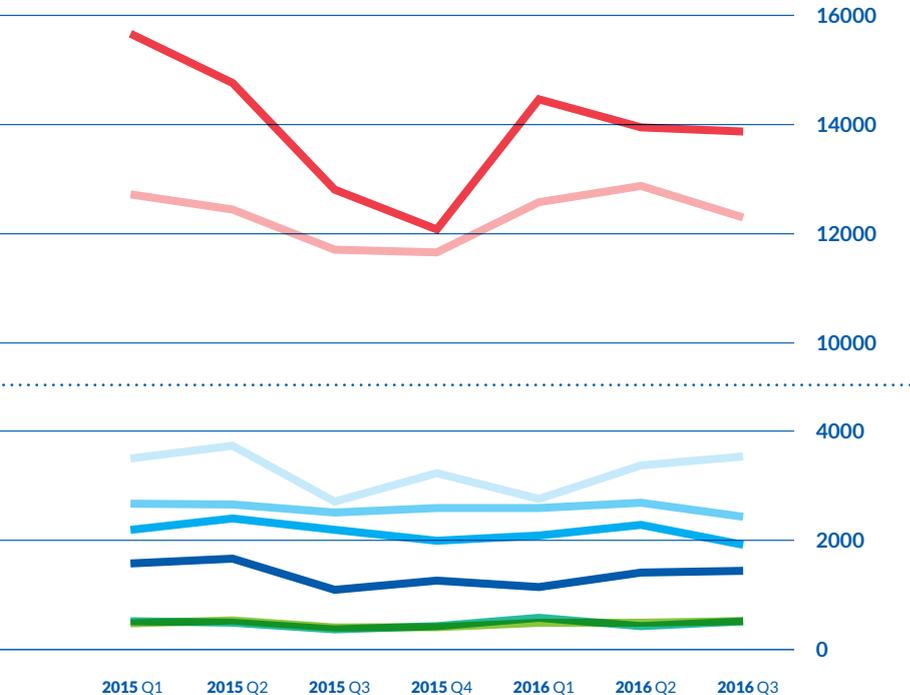


- In der Tankschiffahrt und bei der Containerschiffahrt konnten dagegen nicht nur die jeweiligen Werte von Q3 2015 wieder erreicht, sondern sogar überschritten werden. Die Verkehrsleistung der Tankschiffahrt ließ jedoch nach ihrem Höchststand im ersten Quartal 2016 wieder nach, während die Containerschiffahrt weiterhin eine Verkehrsleistung von über 4 Mrd. TKM verzeichnet.
- Die Containerschiffahrt auf der Donau spielt nur eine geringe Rolle, daher entspricht der Containerverkehr in Europa ungefähr dem in den Rheinstaaten.
- Die Containerschiffahrt auf dem traditionellen Rhein belief sich auf 4,2 Mio. Tonnen Güter und 581.000 TEU. Verglichen mit dem dritten Quartal 2015 lag die Zahl der beförderten Tonnen um 8% höher, die TEU-Zahlen um 6%.

VERKEHRSLEISTUNG IN WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN

VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN
WICHTIGEN EUROPÄISCHEN BINNENSCHIFFFAHRTSLÄNDERN
(QUARTALSDATEN - MIO. TKM)

— Deutschland — Niederlande — Rumänien — Belgien
— Frankreich — Bulgarien — Österreich — Ungarn



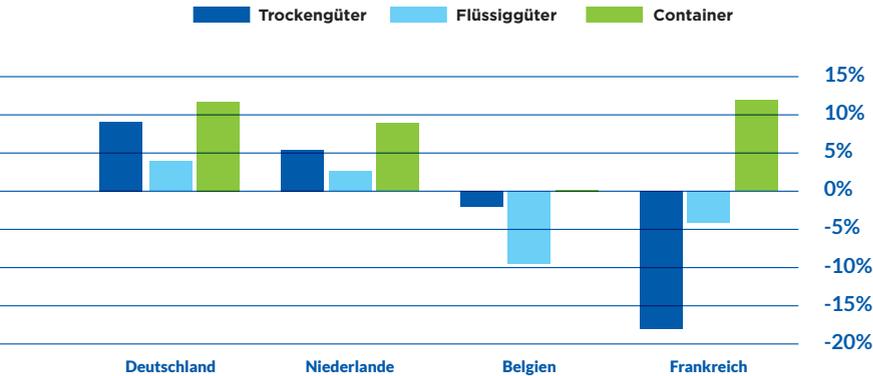
Quelle: Eurostat und Nationale Statistikämter

- Verglichen mit dem zweiten Quartal 2016 ging die Verkehrsleistung in den Niederlanden um 4% und in Deutschland um 1% zurück.
- Verglichen mit dem dritten Quartal 2015 war die Verkehrsleistung im dritten Quartal 2016 in den Niederlanden um 5% und in Deutschland um 8% höher. Die höhere Wachstumsrate in Deutschland spiegelt den immer noch enormen Aufholprozess wider, der die Lücke im Trockengütersegment schließt.
- In Frankreich litt die Binnenschifffahrt im dritten Quartal 2016 massiv, zum Teil wegen der schlechten Ernteergebnisse. Laut dem Agrarverband Agrimer brachen die Weizenexporte nach Übersee im zweiten Halbjahr 2016 um die Hälfte ein (-50%), verglichen mit den Ausfuhrmengen im Vorjahreszeitraum. Durch diesen Effekt verlor das Trockengütersegment 18% im Vergleich mit seiner Verkehrsleistung im dritten Quartal 2015 und im zweiten Quartal 2016.
- Während das Flüssiggütersegment in Frankreich im dritten Quartal 2016 nur geringfügig nachließ, verzeichnete das Containersegment einen Anstieg: +12% im Vergleich zum dritten Quartal 2015 und +2% im Vergleich zum zweiten Quartal 2016.
- In den Donaustaaten konnte ein äußerst starker Anstieg der Beförderungsnachfrage beobachtet werden, sowohl an der oberen Donau (Österreich, Slowakei) als auch an der mittleren Donau (Ungarn, Serbien, Kroatien) und der unteren Donau (Rumänien, Bulgarien). Dies liegt hauptsächlich an der Erholung der Massengüterbeförderungen bei wichtigen Marktsegmenten der Donauschifffahrt, wie der Stahlindustrie, der chemischen Industrie und bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Nahrungsmitteln.
- In Kroatien und Serbien ließ die Beförderungsnachfrage im dritten Quartal 2016 im Vergleich zum vorhergehenden Quartal nach, während sie zwischen dem zweiten Quartal 2016 und dem dritten Quartal 2016 in Österreich, der Slowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien weiterhin anzog.

TROCKENGUT-, FLÜSSIGGUT UND CONTAINERTRANSPORT

ÄNDERUNGSRATE DER VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN RHEINSTAATEN (Q3 2016 VS. Q3 2015 - %)

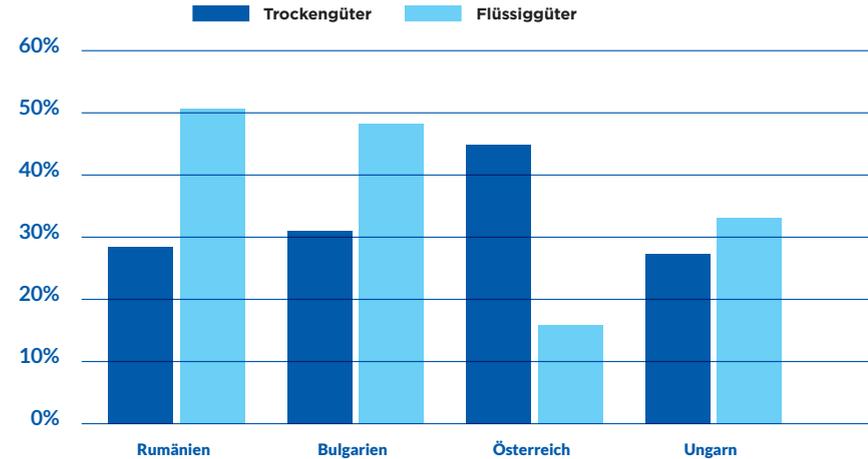
Quelle: Eurostat und Nationale Statistikämter



- Obwohl die Werte des dritten Quartals 2015 bei weitem übertrafen wurden (+12% in Deutschland; +9% in den Niederlanden), sah die stets erfolgreiche Containerschiffahrt in diesen beiden Ländern einen leichten Rückgang der Verkehrsleistung verglichen mit dem vorherigen Quartal Q2 2016: -3% (DE) / -2% (NL). Die Containerschiffahrt verfolgt jedoch weiterhin einen Aufwärtstrend, besonders in diesen beiden Ländern. Zwischen dem ersten Quartal 2011 und dem dritten Quartal 2016 stieg die vierteljährliche Verkehrsleistung bei Containern in Deutschland wie in den Niederlanden um 33%.
- Die Verkehrsleistung der Trockengüterschiffahrt legte in Deutschland stark zu (+ 8%), vor allem dank der Aufholeffekte, und lag auch in den Niederlanden höher (+5%). In Frankreich führten vor allem schlechte Ernteergebnisse zu einem deutlichen Rückgang von 18%.

ÄNDERUNGSRATE DER VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN DONAUSTAATEN (Q3 2016 VS. Q3 2015 - %)

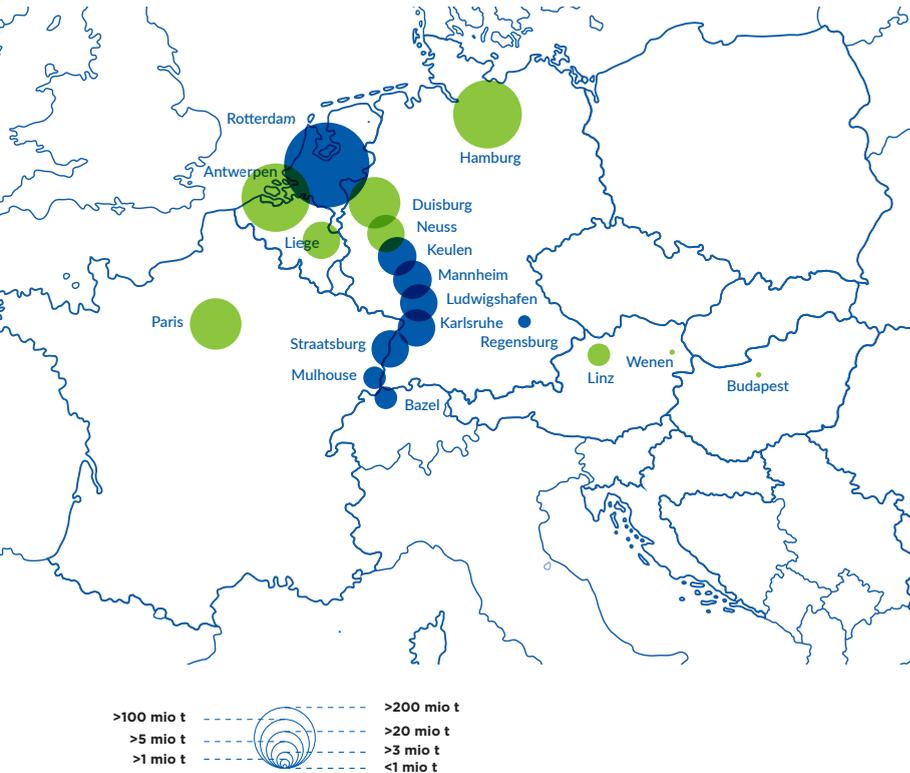
Quelle: Eurostat und Nationale Statistikämter



- Das alles dominierende Marktsegment im Donauraum, die Trockengüterschiffahrt, ist durch die große Bedeutung landwirtschaftlicher Erzeugnisse und aufgrund der Besonderheiten der Wasserstandsschwankungen der Donau von einer hohen Volatilität geprägt.
- An der oberen Donau in Österreich verzeichnete das wichtige Trockengütersegment mit Eisenerz- und Metalltransporten einen sehr starken Zuwachs von 50% im Vergleich zum dritten Quartal 2015. Dies erklärt sich aus dem starken Anstieg der Eisenerztransporte stromaufwärts nach Österreich und von Metallprodukten stromabwärts zur mittleren und unteren Donau. Auch bei landwirtschaftlichen Erzeugnissen wurde eine hohe Zuwachsrates beobachtet.
- Im mittleren und im unteren Donauraum stieg der Transport von Mineralölprodukten stark an. An der mittleren Donau lag dies an der höheren Beförderungsrate von Ölprodukten von Ungarn in die Slowakei.

WASSERSEITIGER GÜTERUMSCHLAG IN EUROPÄISCHEN HÄFEN

ENTWICKLUNG DES HAFENUMSCHLAGS
Q1-Q3 2016 VERSUS Q1-Q3 2015



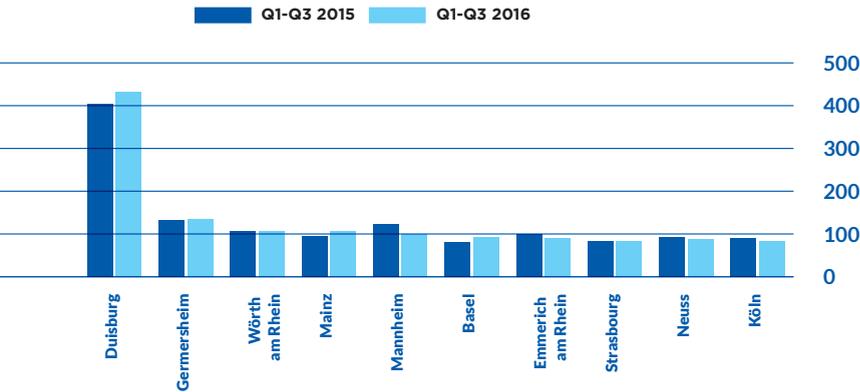
● Anstieg des Verkehrs zwischen Q1-Q3 2015 und Q1-Q3 2016
● Rückgang des Verkehrs zwischen Q1-Q3 2015 und Q1-Q3 2016

- Der Seeumschlag im Hafen Rotterdam sank um 2% in den ersten drei Quartalen 2016, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Dies lag vor allem am Rückgang der Kohle- und Eisenerzbeförderungen. Der Hafen Antwerpen steigerte seinen Umschlag um 3,3% dank der verbesserten Zahlen beim Flüssiggüterverkehr, während der Trockengüterverkehr nachließ. Der Güterumschlag im Hamburger Hafen stagnierte (+0,3%).
- Der Umschlag im größten europäischen Binnenhafen, Duisburg, erreichte 47 Mio. Tonnen in den ersten neun Monaten 2016 (+3,8% im Vergleich zum Vorjahr). Ca. 90% des Schiffsverkehrs in Duisburg ist internationaler Verkehr, der mit der Stahlindustrie verbunden ist. Im Rahmen dieses internationalen Schiffsverkehrs werden die meisten Güter (Eisenerz, Kohle usw.) eingeführt (82%), wohingegen nur 12% (Stahlerzeugnisse usw.) exportiert werden.
- Der zweitgrößte Binnenhafen in Europa, der Pariser Hafen, verzeichnete in der Binnenschifffahrt ein Wachstum von 1%. Dies lag an der erhöhten Beförderungsrate von Baustoffen, die 50% der Binnenschifffahrt in Paris ausmachen, und damit – in Bezug auf die Umschlagszahlen – das wichtigste Gütersegment darstellen. Ein weiteres wichtiges Segment, landwirtschaftliche Erzeugnisse und Nahrungsmittel, litt stark unter den schlechten Ernteergebnissen in Frankreich, und ging um 19% zurück.
- Der drittgrößte Binnenhafen Europas, der Hafen von Lüttich, konnte einen Anstieg der Binnenschifffahrt von 6% verzeichnen. Wie in Paris, stellen auch hier Baustoffe das wichtigste Gütersegment für die Binnenschifffahrt dar, die 2016 einen Zuwachs hatte.
- Nach dem Umschlagszuwachs 2016 in den Donaustaaten legten auch die Güterumschlagszahlen in den Binnenhäfen zwischen 2015 und 2016 zu (laut den kumulierten Umschlagszahlen im Zeitraum Q1, Q2 und Q3). Das allgemeine Umschlagswachstum in allen nationalen Binnenhäfen ist ein positives Zeichen für alle Donaustaaten: in Österreich (+3,6%), in Kroatien (+28,8%), in Serbien (+25,8%) und in Rumänien (+3,5%).
- Im Hafen Izmail (Ukraine) stieg der Umschlag im 2016 um 7% (Q1-Q3), hauptsächlich aufgrund des Anstiegs der Eisenerztransporte in die Häfen Linz (Österreich) und Smederevo (Serbien).

CONTAINERUMSCHLAG IN EUROPÄISCHEN HÄFEN

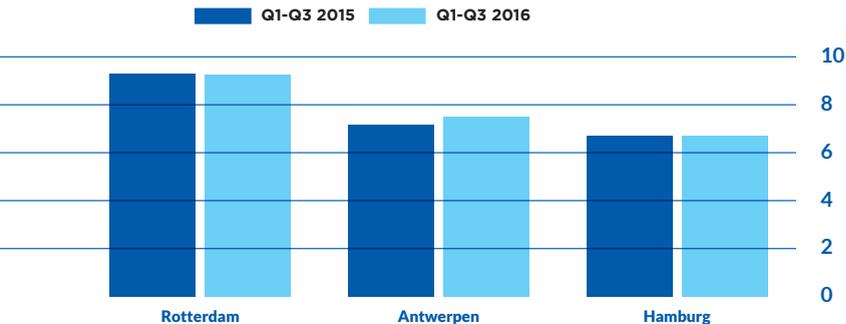
BINNENUMSCHLAG VON CONTAINERN IN EUROPÄISCHEN BINNENHÄFEN IN DEN ERSTEN DREI QUARTALEN 2016 UND 2015 (1000 TEU)

Quelle: destatis, Port autonome de Strasbourg, Schweizerische Rheinhäfen



SEEUMSCHLAG VON CONTAINERN IN EUROPÄISCHEN SEEHÄFEN IN DEN ERSTEN DREI QUARTALEN 2016 UND 2015 (IN MIO. TEU)

Quelle: Hafen Rotterdam, Hafen Antwerpen, Hamburger Hafen



- Unter den drei größten Seehäfen Europas konnte der Hafen Antwerpen in den ersten neun Monaten 2016 einen Anstieg im Seeumschlag von Containern von 5% verzeichnen, im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.
- In Rotterdam lagen die Zahlen für die ersten neun Monate 2016 geringfügig (-0,4%) unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. In Hamburg waren die Ergebnisse so hoch wie im Zeitraum Q1-Q3 2015.
- Der größte Binnenhafen in Europa, der Hafen Duisburg verzeichnete in der Containerschifffahrt ein Wachstum von 7%. Das Niveau im Zeitraum Q1-Q3 2016 lag bei 431.210 TEU.
- Im Hafen Paris, für den keine Quartalszahlen vorlagen, wurden im gesamten Jahr 2016 ca. 400.000 TEU umgeschlagen (+7,3%).
- In Lüttich legte der Containerumschlag mit 40% im Jahr 2016 stark zu und erreichte fast 57.000 TEU. Das Niveau liegt jedoch nach wie vor deutlich unter dem der beiden anderen großen Binnenhäfen Duisburg und Paris.
- Die Umschlagsergebnisse in der Containerschifffahrt in den großen Rheinhäfen, ausgenommen Duisburg, waren sehr unterschiedlich. In Germersheim am Oberrhein war ein leichter Zuwachs zu beobachten (+2,4%), Mainz (+11%) und Basel (+13%) konnten dagegen einen deutlichen Zuwachs verzeichnen. Die Rheinhäfen, in denen der Containerumschlag im Zeitraum Q1-Q3 2016 unter den Werten des Vorjahreszeitraums lag, waren Mannheim, Emmerich, Neuss und Köln. In Straßburg lag die Änderungsrate bei 0,2%.



03

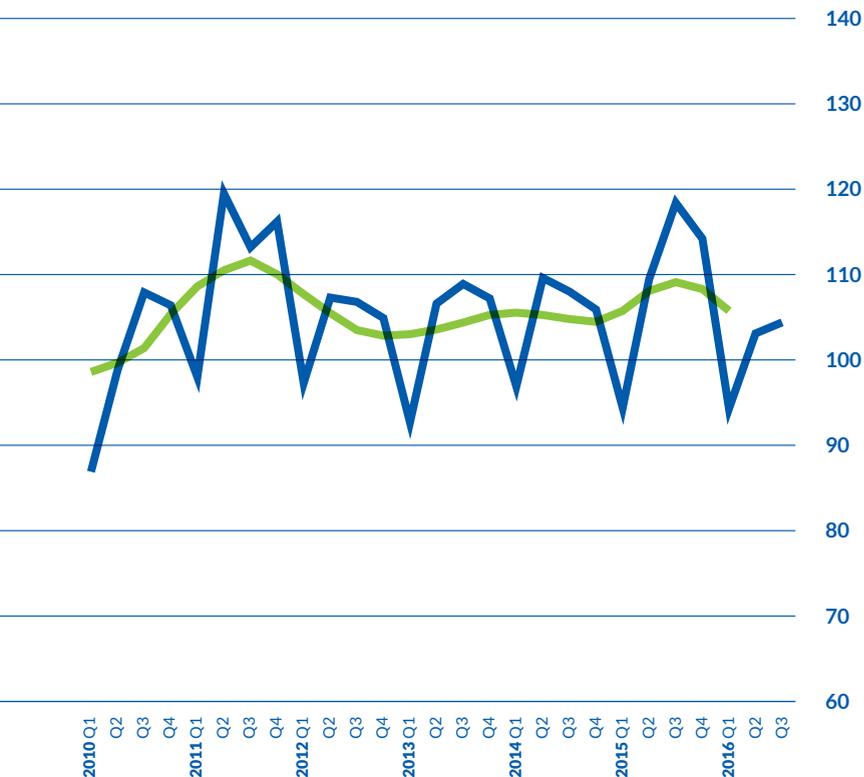
BETRIEBS- BEDINGUNGEN

■ UMSATZENTWICKLUNG IN EUROPA

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

Quelle: CBS

— Urspr. Reihe — Saisonbereinigt



- In einem Quartalsvergleich ging der Umsatz in der Binnenschifffahrt in den Niederlanden im dritten Quartal 2016 um 12% zurück. Im Vergleich dazu ging der Umsatz in der Seeschifffahrt um 8,5%, und der Umsatz im gesamten Landtransportsektor um 1,5% zurück.
- Verglichen mit beiden Wasserstraßenverkehrsträgern konnte der niederländische Transportsektor seinen Umsatz steigern: der Straßenverkehr stieg um 2,8% und der Schienenverkehr um 3,5% (Quelle: CBS).
- Zwar ist der drastische Umsatzrückgang im Schiffsverkehr vor allem ein Ergebnis der außergewöhnlichen hohen Zahlen des Vorjahres (im dritten Quartal 2015 wurden die Preise und Umsatzzahlen durch die niedrigen Wasserstände in die Höhe getrieben), die Daten offenbaren jedoch weitere Beobachtungen: der Umsatz in der Binnenschifffahrt im dritten Quartal 2016 war um ca. 5% niedriger als der Durchschnitt im Zeitraum von 2005 bis 2016, wenn nur die dritten Quartale dieser Jahre betrachtet werden.

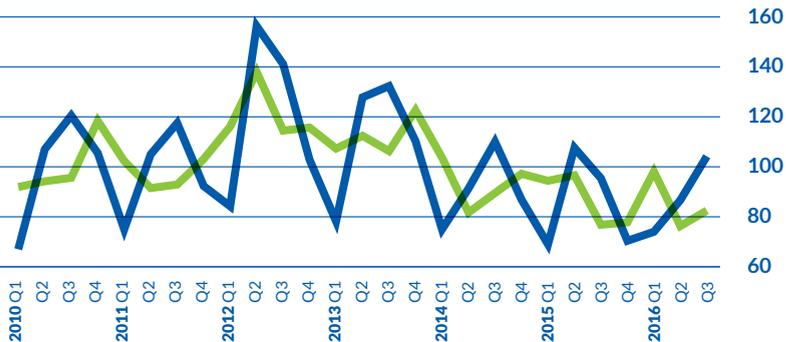
+1,2%

VERGLEICHEN MIT DEM ZWEITEN QUARTAL 2016
VERZEICHNETE DER UMSATZ IN DER NIEDERLÄNDISCHEN
BINNENSCHIFFFAHRT IM DRITTEN QUARTAL 2016
EINEN LEICHTEN ZUWACHS VON 1,2%, IN ÜBEREINSTIMMUNG
MIT DEN ÜBLICHEN SAISONBEDINGTEN SPITZEN
BEIM GÜTERVERKEHR IN DER ZWEITEN JAHRESHÄLFTE.

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

Quelle: Eurostat

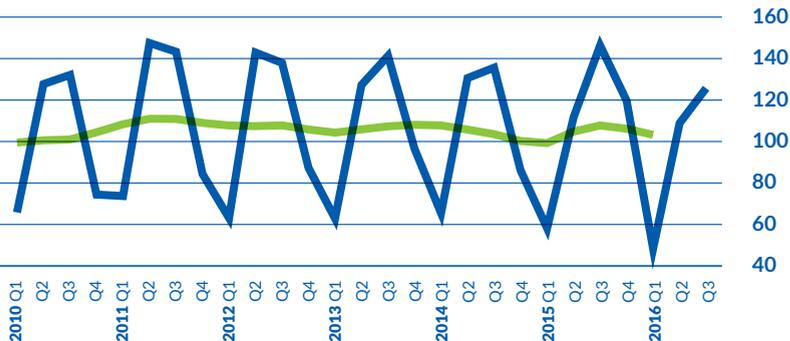
— Urspr. Reihe — Saisonbereinigt



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

Quelle: Statistik Austria

— Urspr. Reihe — Saisonbereinigt



- In Österreich, wo der Anteil der Fahrgastschiffahrt am Umsatz in der Binnenschiffahrt 2/3 ausmacht, während der Güterverkehr nur ein Drittel beträgt, stieg der Umsatz im dritten Quartal 2016 um 15% verglichen mit dem zweiten Quartal 2016. Dies liegt hauptsächlich an den saisonalen Effekten, da das dritte Quartal - in der Fahrgastschiffahrt - bei weitem die besten Umsätze des ganzen Jahres liefert.
- Verglichen mit dem dritten Quartal 2015, ging der Umsatz um 14% zurück. Dieser Rückgang erklärt sich aus der extremen Niedrigwasserperiode im Jahr 2015, die zu höheren Preisen und Umsätzen führte. Selbst ein leichter Zuwachs bei den Fahrgastzahlen, die 2016 an der oberen Donau beobachtet wurden, konnte den Umsatzrückgang nicht verhindern (Quelle: Donaukommission).
- Ungarn ist ein Donaustaats, in dem, im Gegensatz zu Österreich, der Güterverkehr einen höheren Anteil am Umsatz der Binnenschiffahrt hat (fast 3/4) als der Fahrgastverkehr (ca. 1/4).
- Der Umsatz in der ungarischen Binnenschiffahrt legte im Lauf des Jahres 2016 zu, dies lag jedoch vor allem an den üblichen saisonalen Schwankungen beim Güterverkehr. Im dritten Quartal 2016 ist dennoch ein Umsatzanstieg um 9% in Ungarn zu beobachten, verglichen mit dem dritten Quartal 2015.

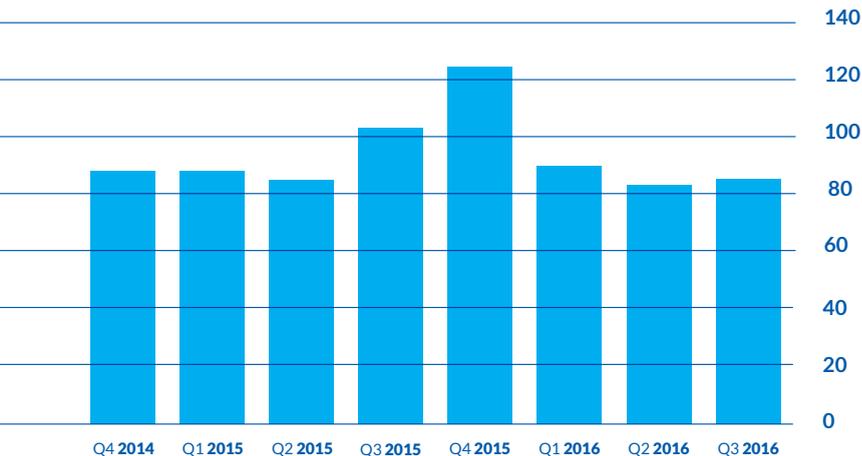
2/3

**ANTEIL DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT
AM GESAMTUMSATZ
DER BINNENSCHIFFFAHRT
IN ÖSTERREICH**

FRACHTRATEN

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

Quelle: CBS - Centraal Bureau voor de Statistiek

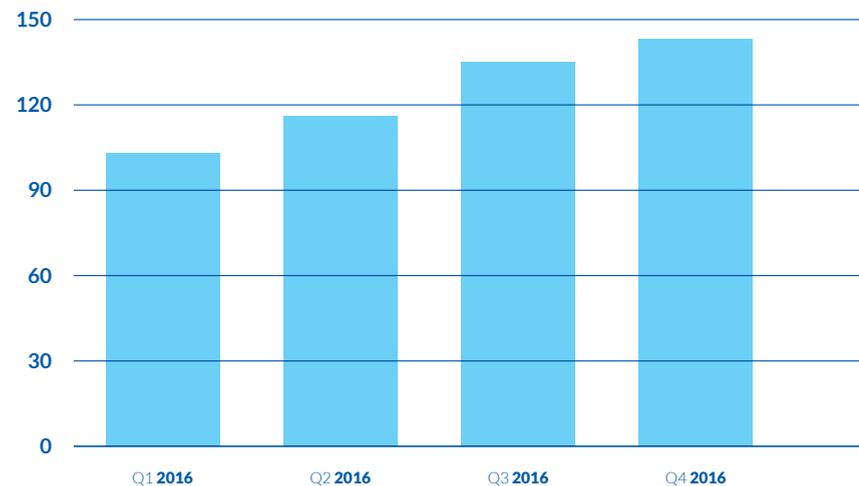


- Die durchschnittlichen Transportpreise beim Güterverkehr in den Niederlanden (Durchschnitt von Trockengüter-, Flüssiggüter- und Containerverkehr) im dritten Quartal 2016 lagen weit unter dem Niveau des dritten Quartals 2015 (-17,5%). Verglichen mit dem Quartal davor (Q2 2016), waren die Transportpreise im dritten Quartal 2016 etwas höher (+2,6%).
- In der Tankschifffahrt (Flüssiggütertransport) waren die Frachtraten im dritten Quartal 2016, wie der Durchschnitt der drei Segmente, etwas höher (+2%) als im zweiten Quartal 2016.
- Im Vergleich zum dritten Quartal 2015 waren die Frachtraten in der Tankschifffahrt um ca. 50% niedriger (siehe auch die Abbildung S.38). Die Frachtraten bewegten sich im vierten Quartal 2016 weiter nach oben, analog zu den sehr niedrigen Wasserständen Ende des Jahres 2016.

- Der Beladungsgrad der Schiffe wurde reduziert, so dass mehr Schiffe eingesetzt werden mussten und die Flotten ihre Kapazitäten voll auslasteten. Die führte zu höheren Betriebskosten, da mehr Schiffe eingeplant werden mussten.

ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN IM DONAURAUM (JAHRESMITTEL 2015 = 100)

Quelle: Donaukommission

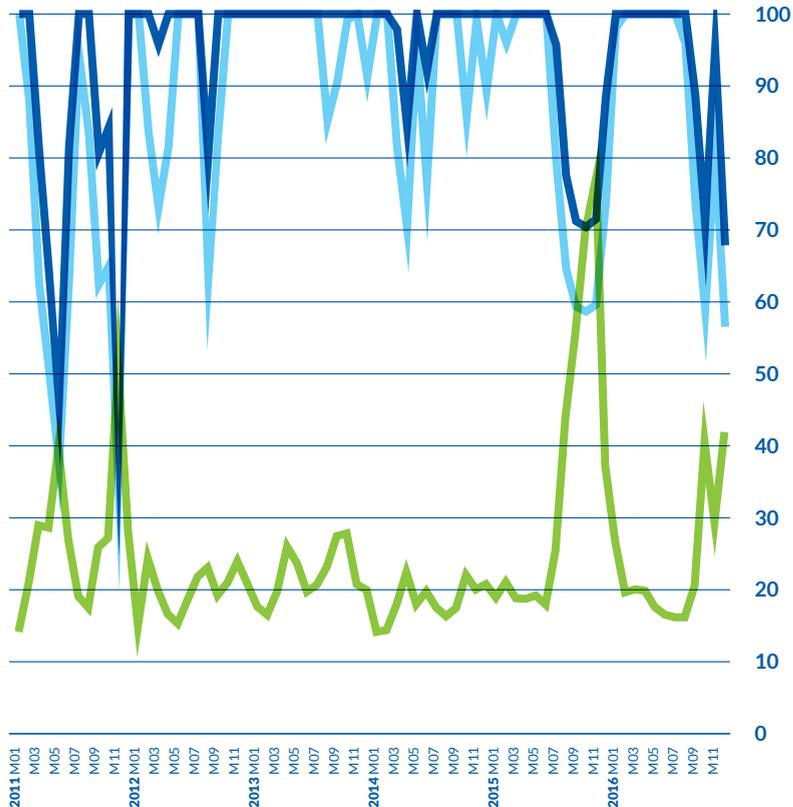


- Auf der Donau werden die Frachtraten vor allem durch die Bunkertreibstoffkosten bestimmt. Diese Bunkertreibstoffkosten erlebten 2016 einen starken Aufwärtstrend. Laut der Donaukommission stiegen die Frachtraten im Lauf des Jahres 2016 stark an (Frachtraten basierend auf dem Transport von Getreide und chemischen Erzeugnissen von Binnenhäfen der mittleren Donau).

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

Quelle: ZKR und PJK International. * Frachtraten in der Tankschifffahrt

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



- Laut den Umfragen des deutschen Bundesamtes für Güterverkehr ist zu beobachten, dass die fahrende Flotte und die Angebotsseite am Markt durch die Reaktivierung von Schiffen in Niedrigwasserperioden dauerhaft zulegen. Der Grund dafür liegt darin, dass zahlreiche reaktivierte Schiffe nicht vom Markt genommen werden, wenn sich die Wasserstände erholen. Dies erhöht den Druck auf die Transportpreise nach einem Niedrigwasserzeitraum.
- Weiterer Preisdruck entsteht durch die fortgesetzte Marktkonsolidierung: die Konzentration der Frachtunternehmen in größere Gesellschaften ermöglicht diesen, die Kosten ihrer Betriebseinheiten zu senken und damit die Preise unter Druck zu setzen. Diese Konsolidierung ist zwar vorteilhaft für die Integration der Binnenschifffahrt am Logistik-Markt, kann jedoch die Rentabilität und damit das Geschäftsmodell für kleinere Unternehmen erschweren.





04

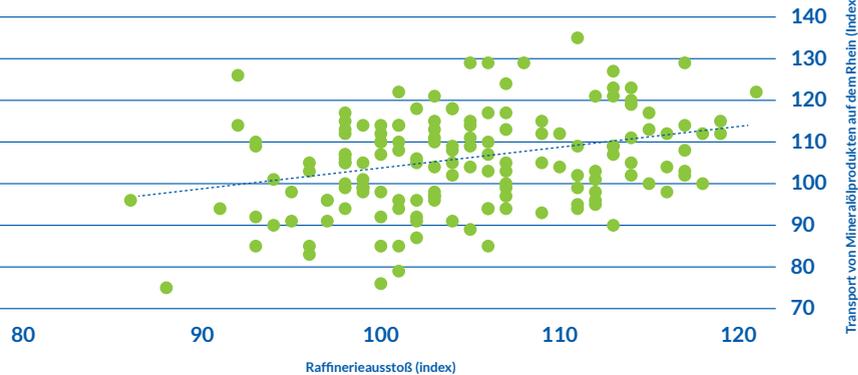
AUSBLICK

SCHWERPUNKT TRANSPORT VON MINERALÖLPRODUKTEN

- In diesem Sektor dient die Binnenschifffahrt der Logistik von Endprodukten: Die Tankschifffahrt liefert Heizöl, Benzin, Diesel und andere Erzeugnisse von den Raffinerien zu Mineralöl-Depots und Handelsunternehmen. Der Verkehrsträgeranteil der Binnenschifffahrt kann hier die 50%-Marke übersteigen und erreicht sogar 90% in den Niederlanden, für die Beförderung raffinierter Erdölprodukte (Quelle: Eurostat).
- Rohöl allerdings – das Ausgangsprodukt für Raffinerien – wird vor allem durch Pipelines oder über die Seeschifffahrt geliefert (wenn die Raffinerien an der Küste liegen).
- In Europa befinden sich die größten Raffinerien im Rheingebiet mit den wichtigsten Produktionsstätten in den Hafengebieten von Rotterdam, Antwerpen und Köln.
- Die Beförderungsnachfrage nach Mineralölprodukten wird durch einen hohen Raffinerieausstoß und den niedrigen Ölpreis angekurbelt.

VERHÄLTNISS ZWISCHEN DEM RAFFINERIEAUSSTOSS IN DEUTSCHLAND UND DER BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE FÜR MINERALÖLPRODUKTE AUF DEM RHEIN

Quelle: Eurostat und destatis. * Monatliche Zahlen von 1/2004 bis 11/2016



90%

**VERKEHRSTRÄGERANTEIL
DER BINNENSCHIFFFAHRT IN DEN
NIEDERLANDEN FÜR DIE BEFÖRDERUNG
RAFFINierter ERDÖLPRODUKTE**

- Der Transport von Mineralölprodukten auf dem Rhein steigt mit einem hohen Raffinerieausstoß.
- Der Ausblick für den Raffinerieausstoß im Jahr 2017 hängt mit der erwarteten Entwicklung der Ölpreise zusammen. Die Ölpreise erreichten Anfang 2017 einen Stand von über 50 USD pro Barrel.
- 2017 sollen die Ölpreise leicht anziehen und wirken sich damit eher negativ auf den Raffinerieausstoß und damit auf die Beförderungsnachfrage für Mineralölprodukte aus.
- Der Rückgang der Beförderungsnachfrage fällt erwartungsgemäß eher bescheiden aus, da die Ölpreise im Jahr 2017 aufgrund der Wiedereröffnung nicht-konventioneller Bohrfelder die Schwelle von 60-70 USD im Jahr 2017 nicht übersteigen dürften.
- Der Transport von Mineralölprodukten wird im Jahr 2017 voraussichtlich leicht zurückgehen, da ein leichter Anstieg beim Ölpreis und damit ein geringfügiges Sinken der Raffinerieproduktion erwartet wird.

AUSSICHTEN FÜR DEN WELTHANDEL UND TRENDS

RWI/ISL-CONTAINERUMSCHLAGINDEX

Quelle: Berechnung RWI und ISL nach Daten von 81 Häfen

— ursprüngliche Daten
 — saisonal und arbeitstäglich bereinigt
— Trend-Zyklus-Komponente



- 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 BEFÖRDERUNGSNACHFRAGE 2017 IN RHEINSTAATEN

Quelle: ZKR

	Hauptfaktor(en)	Nachfragetrend für Beförderungen 2017
Landwirtschaftliche Erzeugnisse	Ernteergebnisse	Rückgang (1. Halbjahr) und Anstieg (2. Halbjahr)
Eisenerze	Stahlproduktion	Stagnation
Metalle	Stahlproduktion	Stagnation
Kohle	Wetter und Energiepolitik, teilweise Stahlproduktion	Rückgang
Sande, Erden und Baustoffe	Bautätigkeit	Anstieg
Container	Welthandel	Anstieg
Mineralölprodukte	Ölpreise und Raffinerieausstoß	Rückgang
Chemikalien	Chemieproduktion	Anstieg

- Der einzige Unterschied zu den vorhergehenden Market Insight-Berichten betrifft das Segment der Mineralölprodukte, in dem wir wegen des erwarteten Ölpreisanstiegs im Jahr 2017 den Trend von Stagnation in Rückgang geändert haben. Bei den anderen Segmenten behielten die Haupttrends ihre Gültigkeit.
- Die schlechten Ernteergebnisse in Westeuropa im Jahr 2016 wirken sich weiterhin negativ auf die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen aus, jedenfalls mindestens bis zur Mitte des Jahres 2017. Auf der anderen Seite steigern die guten Ernteergebnisse im Donauraum die Beförderungsnachfrage in diesem Segment.
- Auch im Stahlbereich werden für das Rheingebiet und den Donauraum unterschiedliche Entwicklungen erwartet: Wie im letzten Bericht ist die Stahlindustrie in Westeuropa stagnierend, und damit voraussichtlich auch die Beförderungsnachfrage für Eisenerze und Metalle, während für den Donauraum eine steigende Beförderungsnachfrage erwartet wird.
- Die Aussichten für Kohle in Westeuropa bleiben aufgrund des fortgesetzten Umstiegs auf erneuerbare Energien weiterhin schwach. Laut der Statistik der Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen - AGEB ging der Kohleverbrauch im deutschen Energiesektor im Jahr 2016 um 4% zurück, während der Kohleverbrauch in der deutschen Stahlindustrie stagnierte.
- Durch den steigenden Trend im RWI/ISL-Containerumschlag-Index sind die Aussichten für den Containertransport in Westeuropa gut, im Donauraum leidet der Containertransport immer noch unter der schlechten Flussinfrastruktur.
- Die Aussichten für die Tankschifffahrt sind gemischt. In Westeuropa dürfte die anhaltende Normalisierung der Ölpreise einen leichten Rückgang bei der Beförderungsnachfrage für Mineralölprodukte nach sich ziehen. Die Beförderungsnachfrage bei Chemikalien sollte ihren Aufwärtstrend jedoch erwartungsgemäß fortsetzen. Im Donauraum fällt die Beförderungsnachfrage in diesem Sektor schwächer aus als in Westeuropa.

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	Statistik Austria	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
France Agrimer	Nationales Institut für landwirtschaftliche Erzeugnisse und Erzeugnisse des Meeres	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.

Die Aufteilung der ungarischen und bulgarischen Verkehrsleistung nach Segmenten basiert auf der Aufteilung der vierteljährlichen ungarischen und bulgarischen Verkehrsvolumina seitens der nationalen Statistikämter.

HAFTUNGSAUSSCHLUSSEKKLÄRUNG

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 (Marktbeobachtung)

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: April 2017

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