

NEUES FORMAT FÜR DEN GEMEINSAM MIT DER EUROPÄISCHEN KOMMISSION VERÖFFENTLICHTEN MARKTBEOBACHTUNGSBERICHT DER ZKR FÜR DIE EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

Ref: CC/CP (16)03

Die möglichst häufige und umfangreiche Bereitstellung immer zuverlässiger und vielfältiger Informationen stellt eine Herausforderung dar, der die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission mit einem neuen Format für ihre Marktbeobachtungsberichte für die europäische Binnenschifffahrt gerecht werden möchte.

EIN WICHTIGER BEITRAG

Die Marktbeobachtung für die Binnenschifffahrt soll zur strategischen Entscheidungsfindung in diesem Sektor in Europa beitragen, sei es auf gewerblicher und unternehmerischer sowie auf verkehrs- und verwaltungspolitischer Ebene. Angesichts der Risiken, denen dieser Verkehrssektor ausgesetzt ist, hat sich die ständige Beobachtung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sowie der strukturellen und konjunkturellen Tendenzen als wichtig erwiesen.

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 Jahrzehnten durchführte, von der Rheinschifffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten, soweit zuverlässiges Datenmaterial für entsprechende Analysen verfügbar war.

VIER MARKTBEOBACHTUNGSBERICHTE PRO JAHR

An diesen Ansatz anknüpfend, wird die ZKR von nun an vier Marktbeobachtungsberichte pro Jahr anbieten. Drei dieser Berichte, die im März, September und Dezember erscheinen werden, werden Quartalsberichte sein und sich auf die Märkte und Regionen konzentrieren, die am stärksten von regelmäßigen Aktualisierungen betroffen sind.

Ein vierter umfangreicherer Bericht, der im Juni erscheinen wird, wird einen umfassenderen Überblick über die Tendenzen und Entwicklungen der Binnenschifffahrt in ganz Europa geben, einen vollständigen Rückblick auf das vergangene Jahre enthalten und die mittelfristigen Perspektiven beleuchten.

In diesem Projekt ist die enge Zusammenarbeit mit den europäischen Gewerbeverbänden der Binnenschifffahrt, EBU und ESO, sowie den Flusskommissionen für Donau, Mosel und Save von zentraler Bedeutung für die Qualität und Zuverlässigkeit der erhobenen Informationen.

ZUKÜNFTIG IN NEUER OPTIK UND IN DIGITALER FORM ONLINE ZUGÄNLICH

Der Marktbeobachtungsbericht erscheint zudem in neuer Optik.

Die grafische Gestaltung wurde überarbeitet und der Bericht wird neben der bisherigen PDF-Version künftig auch in digitaler Version auf der Website www.inland-navigation-market.org zur Verfügung stehen. Diese reaktionsfähige viersprachige (Englisch, Französisch, Deutsch und Niederländisch) Website wird es einem möglichst breiten Publikum ermöglichen, den Bericht oder bestimmte Abschnitte leichter online einzusehen, sei es vom Computer, dem Tablet oder dem Smartphone aus.

Eine jährliche Papierversion mit den letzten Quartalsberichten und dem Jahresbericht vom Juni wird im Sommer eines jeden Jahres unter folgender Adresse bestellt werden können: eco@ccr-zkr.org.

Die ZKR freut sich, bereits den ersten Quartalsbericht dieser Art für 2016 präsentieren zu können. Anbei erhalten Sie einen Überblick über die wichtigsten Zahlen dieses Berichts. Die vollständige Version kann als PDF-Datei auf Englisch, Französisch, Deutsch oder Niederländisch unter <http://www.ccr-zkr.org/13020800-de.html> heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter: www.inland-navigation-market.org.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!



Das neue Erscheinungsbild des Berichts



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

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

ccnr@ccr-zkr.org
www.ccr-zkr.org

ZUSAMMENFASSUNG

Der Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein erreichte im ersten Halbjahr 2015 ein Niveau von knapp 99 Mio. t. Dies entsprach einem Zuwachs der Mengen um 3% gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Im dritten Quartal 2015 trübte sich die Entwicklung dann ein, weil die langanhaltende Niedrigwasserphase zu Einschränkungen beim Transport großer Mengen führte. In der Summe der ersten drei Quartale 2015 lag das Resultat bei rund 145 Mio. t, und damit um 1,5% unter dem Ergebnis im Vorjahreszeitraum.

In den Niederlanden und in Deutschland gab es im ersten Halbjahr ebenfalls Anstiege. Auf niederländischen Wasserstraßen erhöhte sich das Aufkommen um knapp 1%, in Deutschland um 3,2%. Im dritten Quartal folgte auch hier ein Rückgang. Durch das Niedrigwasser wurden vor allem die Beförderungen von trockenen Massengütern und Containern in Mitleidenschaft gezogen. Der mehrjährige Trend bei der Beförderung bleibt zwar positiv, ist jedoch anfällig gegenüber Einschränkungen bei den Navigationsbedingungen.

Die Beförderungspreise und der Umsatz zeigten im ersten Halbjahr, trotz der Anstiege bei den Mengen, keine Aufwärtsbewegung. Erst mit dem Einsetzen des Niedrigwassers im August kam es zu einer (deutlichen) Belebung bei den Preisen, und damit auch bei den Umsätzen. Dies zeigt, dass eine deutliche Verbesserung der Einnahmenseite (Frachtraten, Umsätze) in der momentanen Marktlage nur durch äußere Faktoren (Wasserstände) erfolgen kann. Die bestehenden Angebots-Nachfrage-Verhältnisse sind zu ungünstig, als dass sie einen markt-inhärenten Aufwärtstrend auslösen könnten.

Die lange Phase des Niedrigwassers hatte nicht nur Auswirkungen auf Frachtraten und Umsätze, sondern auch auf die operativen Gegebenheiten. So verminderte sich zum einen der Beladungsgrad der eingesetzten Schiffe - je nach Flussabschnitt und Schiffstyp unterschiedlich stark. Gleichzeitig wurden mehr Schiffe eingesetzt (+ 20-30%), um wichtige Transportketten im Rohstoffbereich aufrecht zu erhalten.

Die Angebotsseite war von weiteren Rückgängen bei den Neubauraten geprägt. In der Trockenschiffahrt macht die Summe der in den Jahren 2013, 2014 und 2015 neu auf den Markt gekommenen Schiffe nur rund 1% der westeuropäischen Flottenkapazität aus. In der Tankschiffahrt liegt diese Rate etwas höher, sie erreicht für die Summe der drei Jahre etwa 7%.



Im Gegensatz zu den niedrigen Neubauraten in der Güterschifffahrt erfährt die Passagierschifffahrt (Flusskreuzfahrt) eine ungebremsste Ausdehnung der Flotte. 30 Kreuzfahrtschiffe sind allein im Jahr 2015 neu auf den Markt gekommen. In der Summe der Jahre 2013, 2014 und 2015 waren es rund 80 Schiffe. Dies entspricht einem Zuwachs der Kapazitäten um ein Drittel in nur drei Jahren.

Für die Flusskreuzfahrt lassen sich deutliche Unterschiede bei der Entwicklungs-Geschwindigkeit zwischen Angebots- und Nachfrageseite erkennen. Eine Fortsetzung dieser unterschiedlichen Geschwindigkeiten kann als Besorgnis erregend angesehen werden.

Ungeachtet dieser Ungleichgewichte zeigt sich in der Passagierschifffahrt ein ansteigender Umsatztrend. Hierbei können die auf US-amerikanische Kunden spezialisierte Unternehmen größere Umsatzsteigerungen verbuchen.

Der Ausblick für 2017 ist verhalten positiv; in der Güterschifffahrt ist mit einem Anstieg des Beförderungsvolumens um rund 3-4% zu rechnen. Eine Verbesserung der betrieblichen Rentabilität erfolgt hier jedoch in kleineren Schritten, da ein schnelleres Tempo durch die bestehende Marktsituation verhindert wird.

Für die Flusskreuzfahrt sind weitere Umsatzzuwächse zu erwarten. Mit der fortwährenden Abkopplung der Angebots- von der Nachfrageseite erhöhen sich auf diesem Markt jedoch die Risiken, und es steigt die Anfälligkeit gegenüber plötzlichen ökonomischen „Kursänderungen“.

