

JAHRESBERICHT DER MARKTBEOBACHTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA: AUSGABE 2021

Ref: CC/CP (21)5

In Fortsetzung ihrer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission freut sich die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR), ihren Jahresbericht der Marktbeobachtung der Binnenschiffahrt in Europa für 2021 vorzustellen.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschiffahrt in Europa ist ein Beispiel für eine gelungene Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, bei der alle Akteure und beteiligten Interessenvertreter, einschließlich der Flusskommissionen und der Vertreter des Gewerbes, eingebunden werden. Herr Seitz, Generaldirektor des Sekretariats der Donaukommission, und Herr Georges, Generalsekretär der ZKR, veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht 2021 gibt einen ausführlichen Überblick über die Marktlage und die Entwicklungen der Binnenschiffahrt in Europa im Jahr 2020.

Nachstehend finden Sie die Zusammenfassung dieses Berichts. Die vollständige Version kann als PDF Datei auf Französisch, Deutsch, Niederländisch oder Englisch heruntergeladen werden oder direkt online eingesehen werden unter: www.inland-navigation-market.org.

Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre!

ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. halbjährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschiffahrtsmarkt 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 Rheinschiffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.

ÜBER DIE ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation, die die Hauptverantwortung für die verordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschiffahrt 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

www.ccr-zkr.org



ZUSAMMENFASSUNG

Das Jahr 2020 war von einer außergewöhnlichen Wirtschaftskrise geprägt. Lockdowns, Einschränkungen der individuellen Mobilität und soziale Distanzierung wirkten sich in einem noch nie dagewesenen Ausmaß auf das ökonomische Verhalten ganzer Gesellschaften aus. Das reale Bruttoinlandsprodukt¹ schrumpfte in der EU im Jahr 2020 um 6%, stärker als in der Finanzkrise 2009 (-4%).

Die Auswirkungen, die diese Pandemie auf die Wirtschaft hatte, spürten der Transportsektor im Allgemeinen, und die Binnenschifffahrt im Besonderen. Der Güterverkehr in der Binnenschifffahrt erwies sich jedoch als resilienter im Vergleich zu früheren Krisensituationen, wahrscheinlich vor allem auf Grund des ungleichmäßigen Rückgangs der wirtschaftlichen Aktivität in den unterschiedlichen Wirtschaftssektoren.² Der prozentuale Rückgang der auf dem Rhein beförderten Güter betrug im Jahr 2020 -8,4% im Vergleich zu -18,3% im Jahr 2009.

Ein Beispiel für diese Resilienz ist der Containertransport, der sich im Jahr 2020 auf dem Rhein auf 15 Millionen Tonnen summierte, eine geringe Differenz gegenüber dem Wert von 2019 (15,2 Millionen Tonnen). Alle Gütersegmente jedoch, die mit der Stahlproduktion zusammenhängen (25% des Rheinverkehrs), erlebten recht deutliche Rückgänge (Eisenerz: -14,2%; Metalle: -14,6%). Die Beförderung von Sanden, Steinen, Kies und Baustoffen sank um 8,4%. Die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen zeigte sich als positive Ausnahme und erreichte bei der Güterbeförderung auf dem Rhein im Jahr 2020 einen Anstieg (+10,7%).

Die Resilienz der Binnenschifffahrt während der Pandemie findet sich nicht nur bei Betrachtung der Rheinschifffahrt, sondern auch beim Blick auf die Binnenschifffahrt in den großen europäischen Seehäfen, deren Hinterland stark mit der Rheinregion verknüpft ist:

- Im Hafen von Rotterdam erreichte der Binnenschiffsverkehr einen Güterumschlag von 149,7 Millionen Tonnen (-2%).

- Im Hafen von Antwerpen war das Ergebnis im Vergleich zu 2019 (101,3 Millionen Tonnen) im Jahr 2020 nahezu stabil (101,0 Millionen Tonnen).
- Im North Sea Port (Ghent, Terneuzen, Borsele, Flushing) betrug das Ergebnis 55,0 Millionen Tonnen, was einen begrenzten Rückgang von 6% darstellt.

Die Entwicklung der Transportpreise oder Frachtraten im Jahr 2020 folgte insgesamt der Transportnachfrage: Nach einem Rückgang in der ersten Jahreshälfte konnten sich die Frachtraten für Trockengüter auf dem Rhein zum zweiten Halbjahr hin wieder erholen. Bei den Frachtraten für Flüssiggüter löste der Rückgang der Ölpreise im März einen temporären Anstieg der Transportnachfrage im April und Mai aus. Dies führte zu zwischenzeitlich höheren Frachtraten für Gasöl und seine Komponenten. Sobald dieser Effekt nachließ, pendelten sich die Frachtraten in der zweiten Jahreshälfte jedoch auf einem wesentlich niedrigeren Niveau ein.

Beim Güterverkehr geht der Ausblick insgesamt von einer Erholung für die Jahre 2021-2024 aus, auf Grund des voraussichtlichen Anstiegs der Industrieproduktion in den wichtigsten Quellmärkten der Binnenschifffahrt (Stahl- und Chemieproduktion, Raffineriebranche und Nachfrage nach Mineralölprodukten, Baubranche). Es wird jedoch erwartet, dass die Wirtschaftsaktivität bis zum Jahr 2022 unter dem Jahresendniveau von 2019 bleiben wird.

Auf Grund der Folgen der Pandemie (Distanzregeln, Reiseeinschränkungen usw.) wurde der Passagierverkehr im März 2020 vollständig eingestellt und musste auch im gesamten Jahresverlauf 2020 starke Einschränkungen hinnehmen.

Die Anzahl von Kreuzfahrtschiffen, die die Schleuse Iffezheim am Oberrhein passierten, fiel von 2.929 Schiffsdurchfahrten im Jahr 2019 auf 534 Durchfahrten im Jahr 2020 (-82%). Auf anderen europäischen Flüssen mit viel Kreuzfahrtverkehr war ebenfalls ein deutlicher Rückgang spürbar: Für die Donau an der deutschösterreichischen Grenze brachen die Zahlen von 3.668 Durchfahrten von Kreuzfahrtschiffen auf 324

(-91%) ein. Die Mosel erlebte an der Schleuse Koblenz einen Rückgang an Schiffsdurchfahrten von 1.536 im Vorjahr auf 469 (-70%).

Das Tagesausflugssegment litt im Jahr 2020 ebenfalls stark unter der Krise. In Straßburg sank beispielsweise die Zahl der Passagiere auf Ausflugsschiffen im Jahr 2020 um fast 80% im Vergleich zum Vorjahr.

Beim Ausblick auf den Passagierverkehr im Jahr 2021 und darüber hinaus können drei mögliche Hauptszenarien betrachtet werden:

1. eine vollständige Aufhebung der Quarantäne in allen Staaten;
2. eine Erleichterung oder ein Festhalten an den Quarantänemaßnahmen nur in einigen Staaten;
3. ein Beibehalten der Einschränkungen beim Passagierverkehr.

Welches Szenario sich ereignen wird, hängt hauptsächlich von der Pandemielage am Ende des Jahres 2021 und im Jahr 2022 ab. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass sich die Pandemie, selbst im Fall einer vollständigen Aufhebung der Einschränkungen, weiterhin auf die Flusskreuzfahrten auswirken wird, insbesondere aufgrund der hohen Risikoaversion der wichtigsten Kundengruppen aus Übersee.



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
www.ccr-zkr.org

¹ Das reale Bruttoinlandsprodukt (reales BIP) ist ein inflationsbereinigtes Maß, das den Wert aller Güter und Dienstleistungen widerspiegelt, die von einer Wirtschaft in einem bestimmten Jahr produziert wurden (ausgedrückt in Basisjahrespreisen).

² Die Krise 2009 war eher eine „klassische“ Wirtschaftskrise mit enormen Verlusten an Industrieproduktion, während die Krise 2020 sich eher in Verlusten im Dienstleistungs- und Tourismussektor zeigte, und sich damit weniger auf den Güterverkehr auswirkte.