

MARKET INSIGHT

EUROPÄISCHE BINNENSCHIFFFAHRT

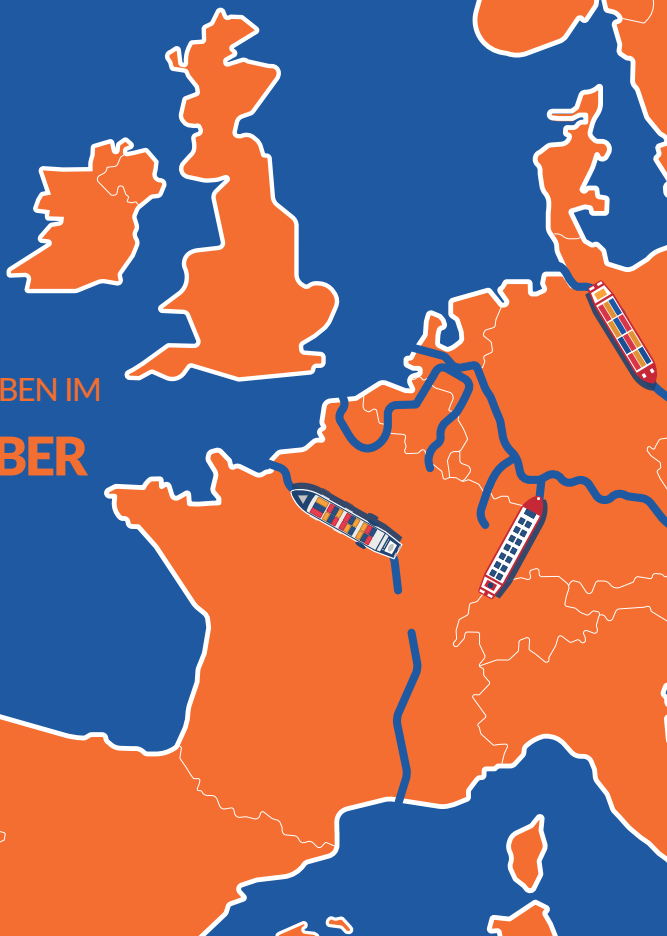


ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT



HERAUSGEGEBEN IM
NOVEMBER
2021



Market Insight
EUROPÄISCHE
BINNENSCHIFFFAHRT

Herausgegeben im
November 2021

Sie finden sämtliche Daten unter:
www.inland-navigation-market.org



INHALTSVERZEICHNIS

01

GÜTER- UND PASSAGIERVERKEHR AUF BINNENWASSERSTRASSEN (S.4)

Verkehrsleistung in Europa **(S.6)**

Rhein- und Donauschifffahrt nach Gütersegmenten **(S.9)**

Passagierverkehr **(S.12)**

Transportvolumen in den wichtigen europäischen
Binnenschifffahrtsländern **(S.14)**

Trockengüter-, Flüssiggüter- und Containertransport **(S.16)**

02

BETRIEBSBEDINGUNGEN (S.18)

Frachtraten in der Rheinregion **(S.20)**

Entwicklung der Treibstoffkosten **(S.24)**

03

FOKUS AUF SERBIEN (S.28)

Binnenschiffsverkehr in serbischen Häfen **(S.30)**

Entwicklung der Binnenschifffahrt in serbischen
Häfen **(S.31)**

Informationsblatt Binnenschifffahrt in Serbien -
Jährliche Zahlen **(S.34)**



01

GÜTER- UND PASSAGIERVERKEHR AUF BINNEN- WASSERSTRASSEN

- Die Verkehrsleistung (TKM) auf den europäischen Binnenwasserstraßen (EU plus Schweiz, Serbien und Ukraine) stieg im ersten Quartal 2021 gegenüber dem gleichen Zeitraum 2020 um 4,0 %. Bei den verschiedenen Gütersegmenten, die auf dem Rhein befördert wurden, verzeichnete die Trockengüterschifffahrt einen Anstieg, während die Flüssiggüterschifffahrt im ersten Quartal 2021 leicht rückläufig war.
- Die Passagierschifffahrt, genauer gesagt die Flusskreuzfahrt, kämpft mit einem anhaltend niedrigen Verkehrsaufkommen von Kreuzfahrtschiffen, wie Zahlen zum Oberrhein (Schleuse Iffezheim) zeigen. Die Zahl der Schiffe, die diese Schleuse passierten, ging im ersten Halbjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 12,7 % zurück. Der Rückstand in (Q1+Q2) 2021 gegenüber (Q1+Q2) 2019 beträgt 94,9%.

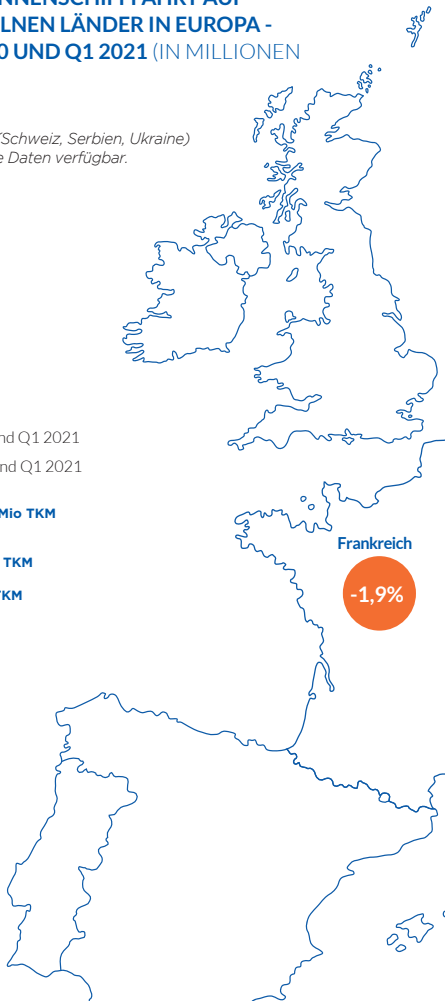
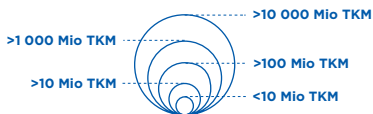
VERKEHRSLEISTUNG IN EUROPA

VERKEHRSLEISTUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT AUF DEM STAATSGEBIET DER EINZELNEN LÄNDER IN EUROPA - VERGLEICH ZWISCHEN Q1 2020 UND Q1 2021 (IN MILLIONEN TKM)*

Quellen: Eurostat [iww_go_qnave], OECD (Schweiz, Serbien, Ukraine)

* Für das Vereinigte Königreich waren keine Daten verfügbar.

- Anstieg des Verkehrs zwischen Q1 2020 und Q1 2021
- Rückgang des Verkehrs zwischen Q1 2020 und Q1 2021



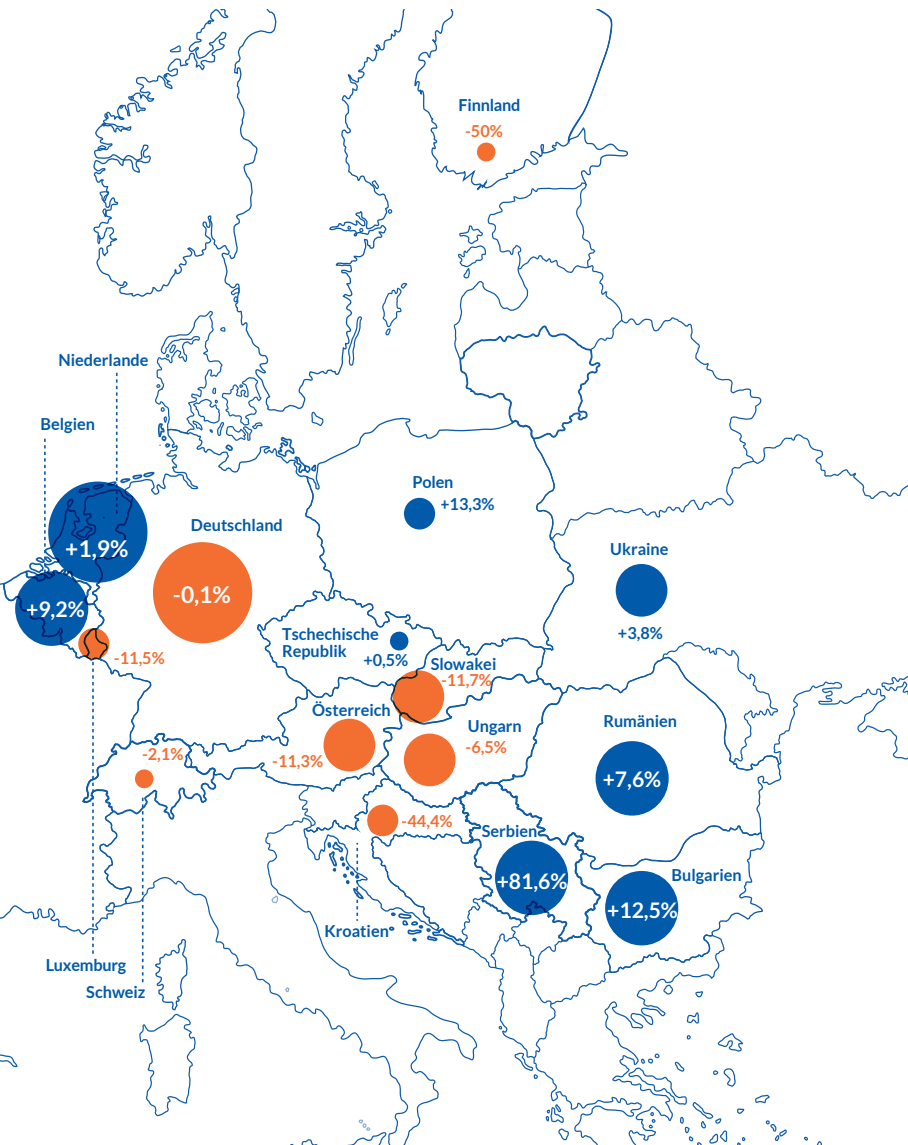
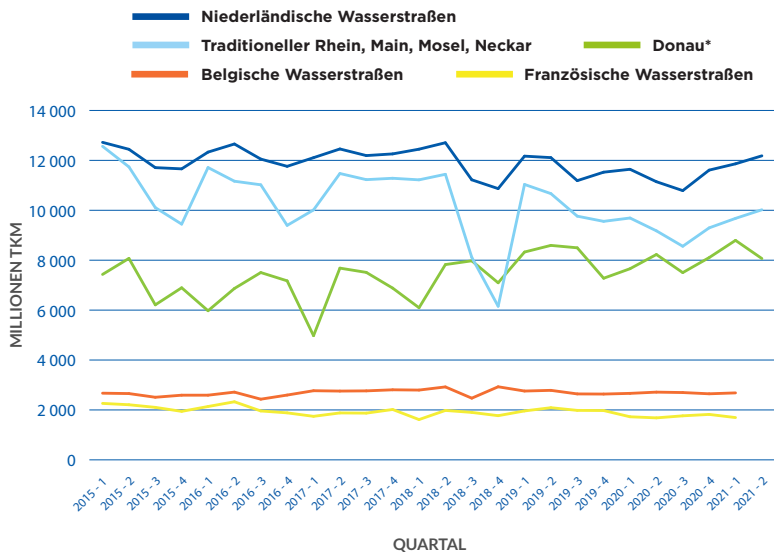


ABBILDUNG 1: VERKEHRSLEISTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT (IWT) IN EUROPA NACH REGION UND QUARTAL (IN MILLIONEN TKM)

Quellen: Eurostat [iww_go_qnave], OECD (Ukraine), Destatis (Rhein und Zuflüsse)
* Donau = TKM in allen Donauländern einschließlich der Ukraine



- Nach einer Zeit rückläufiger Beförderungsleistung (Niedrigwasser 2018, makroökonomische Schwäche 2019, Covid-Krise 2020) begann sich die Güterbeförderung auf dem Rhein und den niederländischen Wasserstraßen zwischen dem dritten Quartal 2020 und dem ersten Quartal 2021 zu erholen. Jüngere Daten (für die Schleuse Iffezheim am Oberrhein) deuten auf einen Anstieg des Beförderungsvolumens um 4,7 % in den ersten acht Monaten des Jahres 2021 gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2020 hin. Im Vergleich zu den ersten acht Monaten des Jahres 2019 betrug der Unterschied jedoch immer noch 6,9 %.
- Während die Verkehrsleistung in Belgien und Frankreich trotz einiger Schwankungen trendmäßig relativ konstant war, setzte die Donauschifffahrt ihren Aufwärtstrend fort.

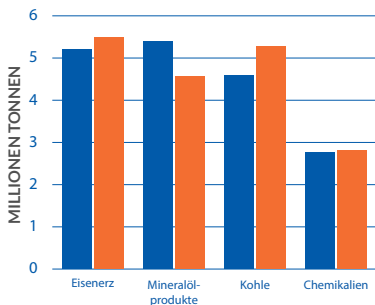
RHEIN- UND DONAUSCHIFFFAHRT NACH GÜTERSEGMENTEN

ABBILDUNGEN 2 UND 3: **DIE BEFÖRDERUNGSMENGE AUF DEM RHEIN STROMAUF- UND -ABWÄRTS FÜR WICHTIGE GÜTERSEGMENTE** (IN MILLIONEN TONNEN, FÜR DIE ERSTEN DREI MONATE DER JAHRE 2020 UND 2021)

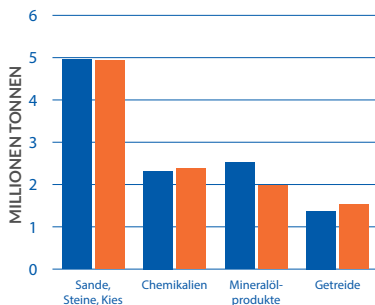
Quelle: ZKR-Analyse auf der Grundlage von Destatis

■ 2020, M1-M3 ■ 2021, M1-M3

**RHEIN, BEFÖRDERUNG
 STROMAUFWÄRTS**



**RHEIN, BEFÖRDERUNG
 STROMABWÄRTS**



- Der Güterverkehr auf dem traditionellen Rhein belief sich im ersten Quartal 2021 auf 42,7 Millionen Tonnen, gegenüber 42,5 Millionen Tonnen im gleichen Quartal des Vorjahres. Der Vergleich zeigt, dass Trockengüter im ersten Quartal 2021 ein höheres Volumen aufwiesen als im ersten Quartal 2020, während Flüssiggüter (insbesondere Mineralölprodukte) ein geringeres Volumen hatten.

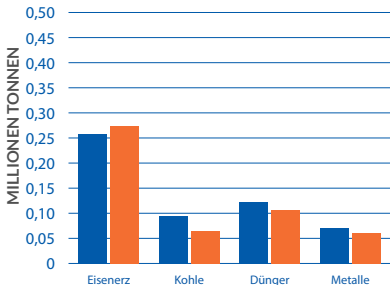
- Diese Unterschiede lassen sich durch die Erholung der Stahlproduktion und den Anstieg der Kesselkohlenachfrage (aufgrund der hohen Gaspreise) im Jahr 2021 und den damit verbundenen Anstieg des Trockengüterverkehrs von Eisenerz, Koks- und Kesselkohle erklären. Die Stahlproduktion in Deutschland war in den ersten fünf Monaten des Jahres 2021 um 15 % höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Rückgang bei den Mineralölzeugnissen erklärt sich durch eine geringere Mobilität aufgrund der Pandemie. Die Zukunft wird zeigen, ob dies ein strukturelles Phänomen werden könnte.

ABBILDUNGEN 4 UND 5: DIE BEFÖRDERUNGSMENGE AUF DER MITTLEREN DONAU STROMAUFWÄRTS UND STROMABWÄRTS FÜR WICHTIGE GÜTERSEGMENTE (IN MILLIONEN TONNEN, FÜR DIE ERSTEN DREI MONATE DER JAHRE 2020 UND 2021)*

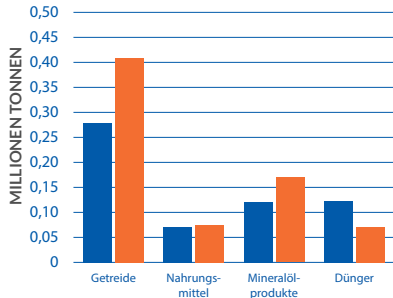
Quelle: Marktbeobachtungsbericht der Donaukommission
* An der mittleren Donau bei Mohács

■ 2020, M1-M3 ■ 2021, M1-M3

DONAU, BEFÖRDERUNG STROMAUFWÄRTS



DONAU, BEFÖRDERUNG STROMABWÄRTS



- Die Eisenerzbeförderung auf der mittleren Donau nahm im ersten Quartal 2021 leicht zu, und spiegelt damit auch die Erholung des Stahlmarktes wider, der sowohl für die Rhein- als auch für die Donauschifffahrt von Bedeutung ist. Darüber hinaus setzte sich der 2020 eingetretene Aufwärtstrend bei der Getreidebeförderung auf der Donau auch im Jahr 2021 fort.
- Ein gewisses Gleichgewicht des Güterverkehrs auf der Donau wurde durch die Beförderung bedeutender Getreidemengen von den Häfen der mittleren Donau in Richtung des Hafens von Constanța sichergestellt. Der Güterumschlag des Hafens Constanța in der Binnenschifffahrt betrug im ersten Quartal 2021 4,1 Mio. Tonnen und war damit um 15,3% höher als im ersten Quartal 2020. Das Transportvolumen auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal belief sich auf 4,37 Millionen Tonnen, das waren 12,3 % mehr als im ersten Quartal 2020.

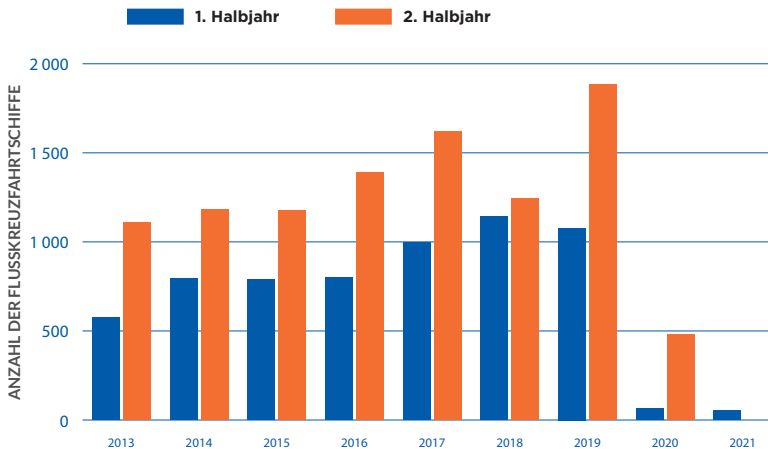


■ PASSAGIERVERKEHR

- Die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe, die die Schleuse von Iffezheim am Oberrhein passieren, wird als Indikator für den Passagierverkehr gewählt. Die Daten von Kreuzfahrtschiffen auf dem Rhein sind ein wichtiger Indikator für den europäischen Kreuzfahrtsektor, da der Rhein nach der Donau die zweithöchste Zahl an Kreuzfahrten in Europa aufweist.
- In der zweiten Jahreshälfte 2020 erholte sich die Kreuzfahrtbranche teilweise, parallel zu einer teilweisen Aufhebung der Lockdownregeln. In der ersten Hälfte des Jahres 2021 sanken die Zahlen jedoch wieder auf ein sehr niedriges Niveau.

ABBILDUNG 6: ANZAHL DER FLUSSKREUZFARTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRHEIN PRO HALBJAHR PASSIEREN (FÜR DIE ZWEITE HÄLFTE DES JAHRES 2021 WAREN KEINE DATEN VERFÜGBAR)

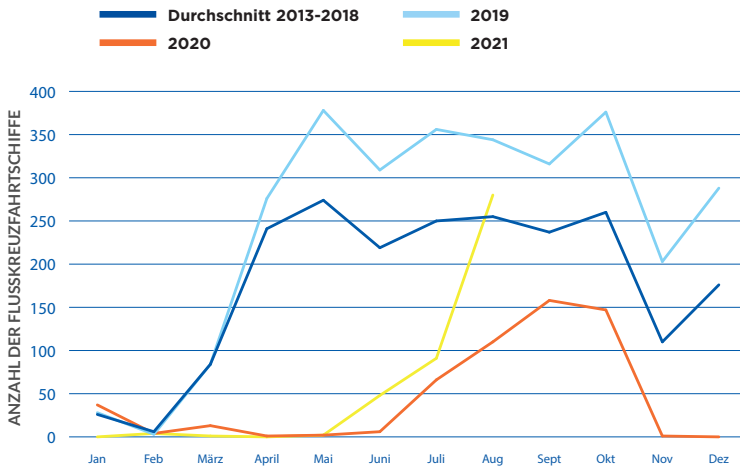
Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung



- Zum Zeitpunkt der Erstellung des Berichts lagen die Zahlen bis zum Monat August 2021 vor. In diesem Monat stieg die Zahl der Kreuzfahrtschiffe, die die Schleuse Iffezheim passierten, stark an. Es ist jedoch noch viel zu früh, um dies als eine endgültige Erholung in diesem Marktsegment zu betrachten. Mehrere Indikatoren zeigen, dass die Pandemie noch nicht vorbei ist, so dass ein Wiederaufleben der Krise nicht ausgeschlossen werden kann.

ABBILDUNG 7: ANZAHL DER FLUSSKREUZFARTSCHIFFE, DIE DIE SCHLEUSE IFFEZHEIM AM OBERRRHEIN PRO MONAT PASSIEREN

Quelle: Deutsche Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung



- Im Juni 2021 fanden auf der Donau eine Reihe von Kreuzfahrten statt, zunächst mit einer durchschnittlichen Anzahl von 115-125 Passagieren. Insgesamt wurden im Juni 13 Schiffspassagen auf der oberen Donau durchgeführt, bei denen 1.700 Passagiere befördert wurden. Im Juli erhöhte sich die Zahl der Fahrten auf 148 und im August auf 330. Gleichzeitig wurde die Passagierbeförderung in Richtung Donaudelta wieder aufgenommen.

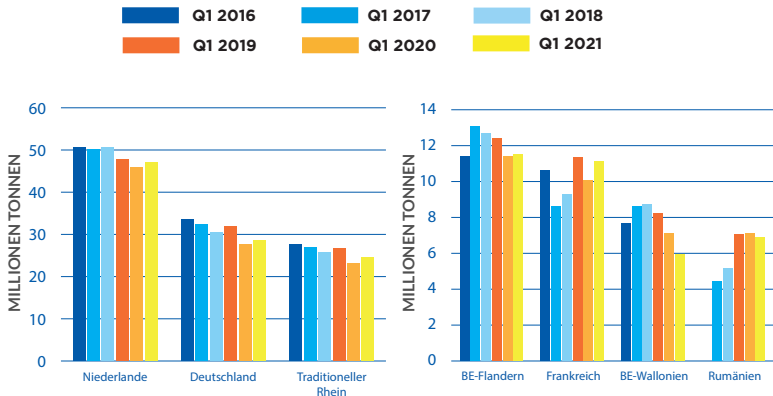


TROCKENGÜTER-, FLÜSSIGGÜTER- UND CONTAINERTRANSPORT

Quellen: Eurostat [IWW_GO_QCNAVE], Destatis, Centraal Bureau voor de Statistiek, De Vlaamse Waterweg, SPW Service Public de Wallonie, Voies Navigables de France, Rumänisches Institut für Statistik

Anmerkung: Für Belgien-Wallonien liegen keine unterjährlichen Containerstatistiken in Tonnen vor. Es wurde angenommen, dass die Produktgruppe «Maschinen/sonstige Güter» hauptsächlich aus Containerverkehr besteht. Die Daten enthalten die gesamte Binnenschifffahrt auf dem Gebiet des Landes/der Region.

ABBILDUNG 9: TROCKENGÜTERTRANSPORT (IN MILLIONEN TONNEN)



IN DEUTSCHLAND NAHM DIE BEFÖRDERUNG VON EISENERZ IM ERSTEN QUARTAL 2021 IM VERGLEICH ZUM VORJAHRESZEITRAUM UM 22 % UND DIE BEFÖRDERUNG VON KOHLE UM 25 % ZU. DIE KOHLEBEFÖRDERUNG NAHM AUFGRUND DER GESTIEGENEN KOHLENACHFRAGE INFOLGE DER HOHEN GASPRISE ZU, WÄHREND DIE BEFÖRDERUNG VON EISENERZ VON DER ERHOLUNG DER STAHLPRODUKTION PROFITIERTE.

ABBILDUNG 10: **FLÜSSIGGÜTERTRANSPORT** (IN MILLIONEN TONNEN)

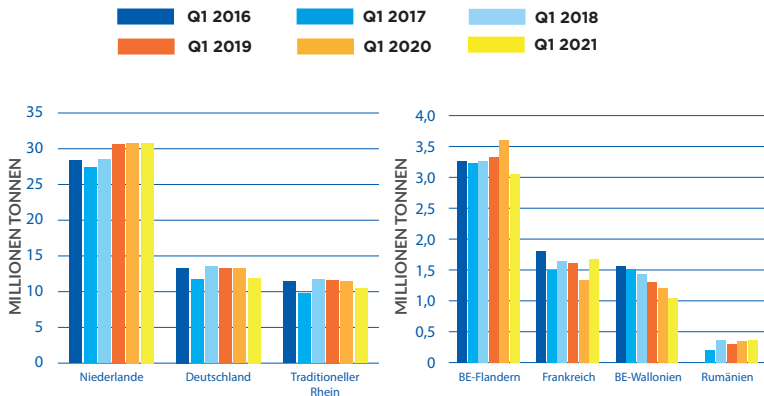
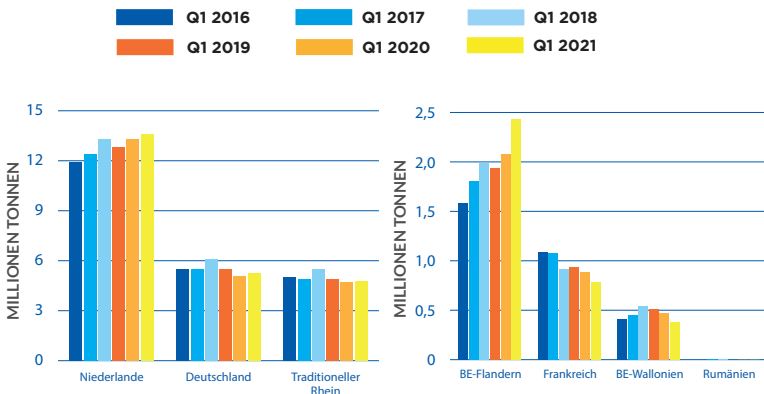


ABBILDUNG 11: **CONTAINERTRANSPORT** (IN MILLIONEN TONNEN)





02

BETRIEBS- BEDINGUNGEN

- Die Frachtraten für Trockengüter und Containertransport begannen ab der zweiten Jahreshälfte 2020 mit einer begrenzten Aufwärtsbewegung. In der ersten Hälfte des Jahres 2021 setzte sich diese Bewegung fort. Bei den Frachtraten für Flüssiggüter lässt sich aus den Daten jedoch keine Erholung ablesen.
- Sowohl die Öl- als auch die Treibstoffpreise setzten ihren Aufwärtstrend im ersten Halbjahr 2021 fort. Die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt stiegen um 12,5 %, von 45,29 €/100L im ersten Quartal 2021 auf 50,96 €/100L im zweiten Quartal 2021.
- In der zweiten Jahreshälfte 2021 und im Jahr 2022 werden die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt voraussichtlich zwischen 54 und 60 €/100L liegen. Grundlage für diesen Ausblick sind die Ölpreisprognosen.

■ FRACHTRATEN IN DER RHEINREGION¹

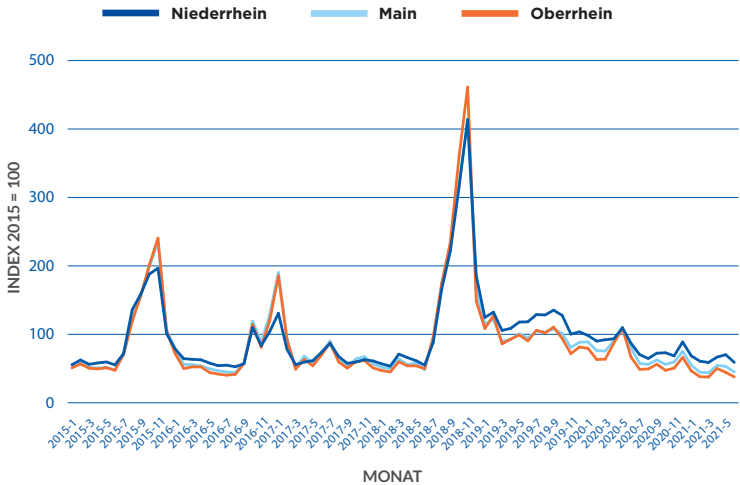
- Im ersten Halbjahr 2021 haben sich die Spotmarkt-Frachtraten für Gasöl im ARA-Rhein-Handel negativ entwickelt. Damit setzte sich die Entwicklung fort, die nach der Niedrigwasserperiode 2018 begonnen hatte. Ein wesentlicher Treiber, der die Frachtraten belastet, ist die anhaltende Pandemie mit ihrem negativen Einfluss auf die Mobilität und die Treibstoffnachfrage. Auch von hydrologischer Seite konnten die Frachtraten nicht gestützt werden, da die Wasserstände mit Ausnahme einer Periode Ende April recht hoch waren. Die auf den Spotmärkten für Ölprodukte steigenden Preise wirkten sich ebenfalls negativ auf die Frachtraten aus. Schließlich war die Terminstruktur auf den Terminmärkten auf Backwardation ausgerichtet.

¹ Für die Donauregion waren keine Daten zu den Frachtraten für 2021 verfügbar



ABBILDUNG 1: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN FÜR GASÖL AUS DER ARA-REGION ZU ZIELORTEN AM RHEIN (INDEX 2015 = 100)

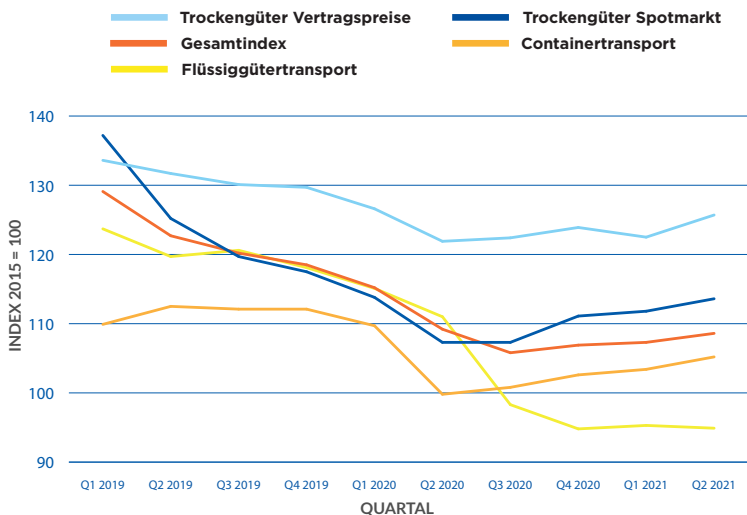
Quelle: ZKR-Berechnung auf der Grundlage von PJK International
Die PJK erhebt Frachtraten (in Euro pro Tonne) für den ARA-Rhein-Handel mit flüssigem Massengut. Die ZKR rechnet diese Werte in einen Index mit Basisjahr 2015 um. Niederrhein: Duisburg, Köln. Oberrhein: Karlsruhe, Basel. Main: Frankfurt/M.



DIE SPOTMARKT-FRACHTRATEN FÜR FLÜSSIGGÜTER SETZTEN IN DER ERSTEN HÄLFTE DES JAHRES 2021 IHREN ABWÄRTSTREND FORT. DABEI SPIELTEN STEIGENDE ÖLPREISE EINE ROLLE, DA SIE SICH NEGATIV AUF DIE TRANSPORTNACHFRAGE FÜR FLÜSSIGGÜTER UND DAMIT AUCH AUF DIE FRACHTRATEN AUSWIRKTEN.

ABBILDUNG 2: ENTWICKLUNG DER FRACHTRATEN PRO QUARTAL FÜR NIEDERLÄNDISCHE BINNENSCHIFFFAHRTS-UNTERNEHMEN NACH MARKTSEGMENT (INDEX 2015 = 100, VIERTELJÄHRLICHE DATEN)

Quelle: Centraal Bureau voor de Statistiek (Binnenvaartdiensten; prijsindex)



- Das niederländische Statistikkamt (CBS) erhebt Frachtratendaten von einer Reihe niederländischer Binnenschifffahrtsunternehmen. Diese Daten werden zweimal pro Quartal erhoben und enthalten Treibstoff- und Niedrigwasserzuschläge.
- Im dritten Quartal 2020 schienen sich die Transportpreise für Trockengüter und Container zu stabilisieren. Für die folgenden Quartale ist ein Aufwärtstrend zu erkennen. Bei Flüssiggütern blieben die Frachtraten auf einem niedrigen Niveau.
- Da es im ersten Halbjahr 2021 keine niedrigen Wasserstände gab, wurden die Frachtraten hauptsächlich von der Transportnachfrage beeinflusst. Wie Kapitel 1 gezeigt hat, war die Transportnachfrage nach Flüssiggütern leicht rückläufig, während die Beförderung von Trockengütern und Containern zunahm. Die Entwicklung der Frachtraten nach Ladungssegmenten spiegelt diese unterschiedlichen Trends wider.

DIE SPOTMARKT-FRACHTRATEN FÜR TROCKENGÜTER UND FÜR DEN CONTAINER-TRANSPORT BEGANNEN AB DEM ZWEITEN HALBJAHR 2020 WIEDER ZU STEIGEN. IM ERSTEN HALBJAHR 2021 SETZTE SICH DIESE ERHOLUNG FORT.



■ ENTWICKLUNG DER TREIBSTOFFKOSTEN

- Die Treibstoffkosten werden auf der Grundlage der vom Energiepreisüberwachungssystem des belgischen Wirtschaftsministeriums veröffentlichten Gasöl-/Dieselpreise analysiert.² Ein Vergleich mit den Ölpreisen zeigt eine sehr enge Korrelation, die als Grundlage für einen Ausblick auf die Treibstoffpreise dient.
- Im Laufe des Jahres 2021 folgten die Ölpreise - und damit auch die Treibstoffpreise - weiterhin einem steigenden Trend. Der Ölpreis erreichte im zweiten Quartal 2021 68,8 US-Dollar (ca. 57,3 Euro bei einem Wechselkurs von 1,20 USD/EUR).

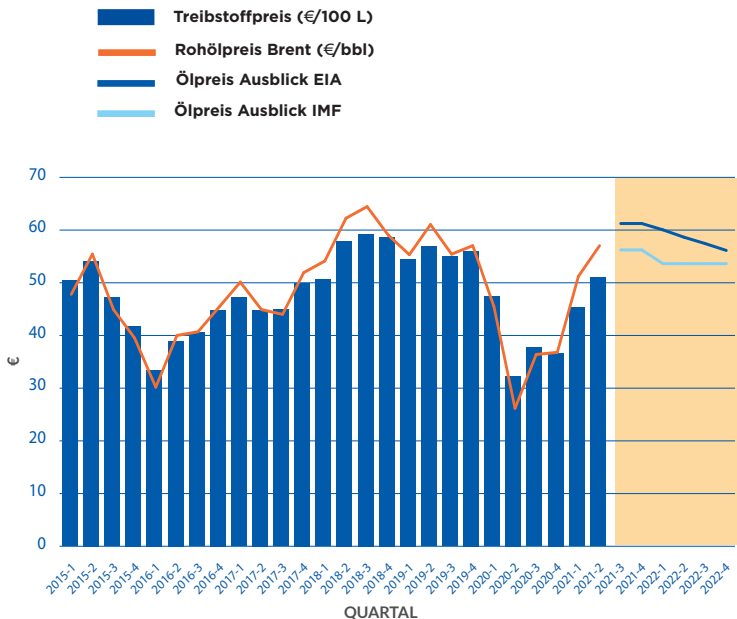
² Die Preise sind Höchstpreise und gelten für eine Abnahmemenge von mindestens 2.000 Litern Gasöl.



ABBILDUNG 3: DURCHSCHNITTLLICHE TREIBSTOFFPREISE NACH ANGABEN DES BELGISCHEN WIRTSCHAFTSMINISTERIUMS UND PREISE FÜR ROHÖL DER BRENT-ÖL-SORTE EINSCHLIESSLICH PROGNOSE*

Quellen: ITB und SPF Economie (Treibstoffpreis). US Energy Information Administration (Ölpreis). Federal Reserve Economic Data (historischer Wechselkurs US-Dollars/Euro). 1 Barrel (bbl) = 159 Liter

* IMF = International Monetary Fund WEO Update Juli 2021; EIA = US Energy Information Administration. In der Prognose wird für die Jahre 2021 und 2022 ein nominaler Wechselkurs von 1,17 US-Dollar pro Euro angenommen.



- Die US Energy Information Administration (EIA) prognostiziert in ihrem jüngsten kurzfristigen Ausblick vom September 2021, dass die Spotpreise für Rohöl der Sorte Brent im Jahr 2021 im Durchschnitt etwa 72 US-Dollar pro Barrel betragen werden und im Jahr 2022 etwa 66 US-Dollar pro Barrel, verglichen mit einem Durchschnitt von 41,8 US-Dollar im Jahr 2020. Der Ölpreisausblick des IWF deutet auf etwas niedrigere Werte hin. Dies liegt an unterschiedlichen Annahmen über das Tempo der wirtschaftlichen Erholung und das Wachstum der Ölproduktion der OPEC-Länder und der USA.³
- Die Brennstoffpreise in der europäischen Binnenschifffahrt werden nicht nur durch die Ölpreise, sondern auch durch den Wechselkurs zwischen US-Dollar und Euro beeinflusst. Die Abwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro, die im März 2020 begann, setzte sich bis Mai 2021 fort und erreichte am Ende dieses Monats 1,22 US-Dollar pro Euro. Dies dämpfte die Treibstoffpreise in der europäischen Binnenschifffahrt. Im August 2021 verlor der Euro gegenüber dem US-Dollar aufgrund einer schwachen Konjunktur in Europa etwas an Wert und pendelte sich bis September bei 1,17-1,18 US-Dollar pro Euro ein. Es wird erwartet, dass sich die europäische Währung in den Jahren 2021 und 2022 nicht wesentlich von dieser Spanne entfernen wird.^{4 5}
- Auf der Grundlage dieser Überlegungen wird erwartet, dass die Treibstoffpreise in der Binnenschifffahrt für den Rest des Jahres 2021 und im Jahr 2022 in einer Spanne zwischen 54 und 60 €/100 l liegen werden.

³ Quelle: US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, September 2021. Verfügbar unter <https://www.eia.gov/outlooks/steo/>. Die Ölpreiswerte in US-Dollar werden in Werte in Euro umgerechnet und in der Abbildung dargestellt. Der Wechselkurs für diese Umrechnung beträgt 1,18 für Q1 2021 und 1,20 für Q2 2021 US-Dollar pro Euro.

⁴ Raiffeisen Währungsupdate 2021. Verfügbar unter: <https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-09-2021.pdf> (zuletzt konsultiert am 10.09.2021)

⁵ OECD. Nominale Wechselkurse gegenüber dem US-Dollar, Durchschnitt der Tageskurse. 2021. Verfügbar unter: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653#> (zuletzt konsultiert am 10.09.2021)



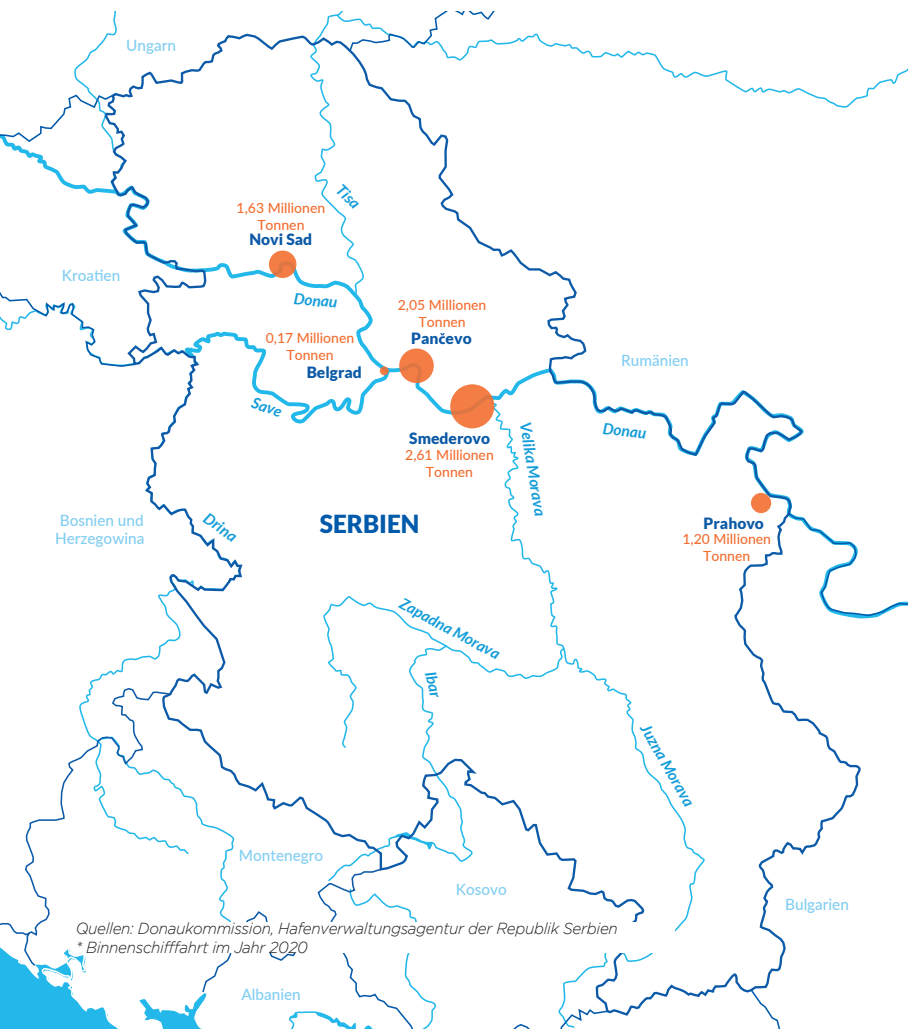


03

FOKUS AUF SERBIEN

- Serbien ist ein Land an der mittleren Donau, in dem landwirtschaftliche Erzeugnisse, Lebensmittel, Eisenerz und Metalle die wichtigsten Marktsegmente der Binnenschifffahrt darstellen. Das Produktionsniveau der serbischen Stahlindustrie hat in den letzten Jahren durch ausländische Direktinvestitionen aus China einen Aufschwung erfahren. Die serbische Binnenschifffahrt hat von diesen Investitionen profitiert.
- Die Transportnachfrage sowie der Unternehmenssektor und die Beschäftigung in der serbischen Binnenschifffahrt sind stark auf die Beförderung von Trockengütern ausgerichtet. Die serbische Flotte verfügt über eine relativ hohe Anzahl von Schubbooten, was diesen Schwerpunkt auf Trockengüter widerspiegelt, die häufig in Schubverbänden befördert werden.
- Der Anteil der Binnenschifffahrt liegt in Serbien bei 28,7 % und ist damit deutlich über dem EU-Durchschnitt.

BINNENSCHIFFSVERKEHR IN SERBISCHEN HÄFEN*



Quellen: Donaukommission, Hafenverwaltungsagentur der Republik Serbien

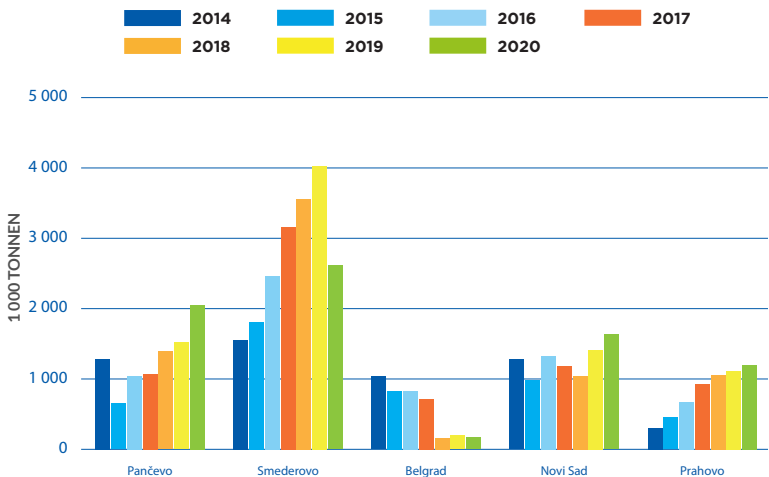
* Binnenschifffahrt im Jahr 2020

ENTWICKLUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN SERBISCHEN HÄFEN

- Von den fünf wichtigsten serbischen Häfen hat sich insbesondere der Hafen von Smederovo seit 2014 positiv entwickelt. Während der Güterumschlag auch in Pančevo, Prahovo und Novi Sad zunahm, hat der Hafen in der serbischen Hauptstadt Belgrad große Transportmengen verloren.

ABBILDUNG 1: JÄHRLICHER BINNENSCHIFFSVERKEHR DER WICHTIGSTEN SERBISCHEN HÄFEN (IN 1 000 TONNEN)

Quellen: Donaukommission, Hafenverwaltungsagentur der Republik Serbien



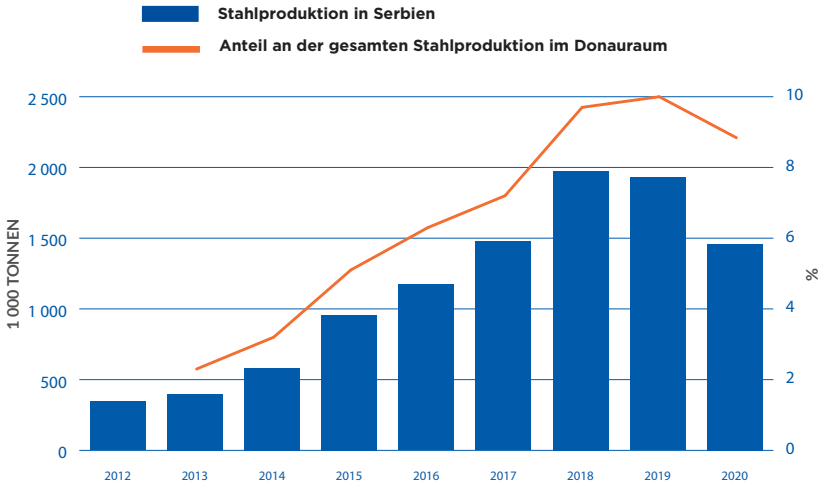
- Im ersten Quartal 2021 belief sich der gesamte wasserseitige Güterumschlag der serbischen Häfen auf 3,7 Millionen Tonnen und lag damit deutlich über dem Volumen des ersten Quartals 2020 (1,8 Millionen Tonnen).
- Die Binnenschifffahrt in Serbien, die sich in den oben dargestellten Zahlen zum Güterumschlag in den Häfen widerspiegelt, wird hauptsächlich von zwei Wirtschaftssektoren dominiert: der Stahlindustrie und dem Agrarsektor. In den Jahren 2018 und 2019 war die Stahlproduktion in Serbien fünfmal höher als im Jahr 2013. Der Grund für den Anstieg zwischen 2013 und 2018 ist die Übernahme des größten serbischen Stahlwerks in Smederovo durch ein chinesisches Stahlunternehmen im Jahr 2016.⁶

⁶ Quellen: 1) *Global Times (2021), Steel Plant: Source of Happiness for a City - a Model Project of the Belt and Road Initiative*; veröffentlicht am 6. September 2021. Verfügbar unter: <https://www.globaltimes.cn/page/202109/1233480.shtml> (zuletzt abgerufen am 8. September 2021). 2) *New York Times (2017), As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, with Strings Attached*, veröffentlicht am 9. September 2017. Verfügbar unter: <https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-european-union.html> (zuletzt eingesehen am 8. September 2021)



ABBILDUNG 2: JÄHRLICHE STAHLPRODUKTION IN SERBIEN (IN 1 000 TONNEN) UND ANTEIL AN DER GESAMTEN STAHLPRODUKTION IN DER DONAUREGION (%)

Quellen: Weltstahlverband, ZKR-Analyse



- Nach dem Erwerb des Stahlwerks Smederovo investierte das chinesische Unternehmen HBIS in dessen technische Renovierung, was zu einem starken Anstieg der Stahlproduktion und der Rohstofftransporte führte.
- Die Donau wird in diesem Abschnitt nun wieder intensiv für die Lieferung von Rohstoffen (Eisenerz, Kohle) über den Hafen von Smederovo genutzt. Dies erklärt die starke Zunahme der Binnenschifffahrt im Hafen und den Aufschwung der serbischen Binnenschifffahrt.
- Es belegt außerdem die Abhängigkeit der Binnenschifffahrt von den traditionellen Industrien im Donauraum.

INFORMATIONSBLETT BINNENSCHIFFFAHRT IN SERBIEN - JÄHRLICHE ZAHLEN

Hinweise zum Informationsblatt - Siehe Seite 42

ABSOLUTER WERT⁷ FÜR SERBIEN VS ANTEIL AN GESAMTER EU

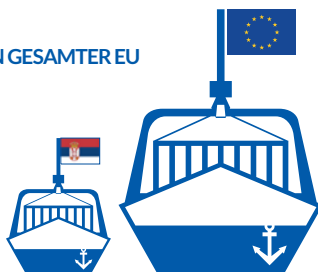
VERKEHRSLEISTUNG INSGESAMT

4 225 Millionen TKM

3,1% ANTEIL AN GESAMTER EU

Volumen des gesamten Güterverkehrs:

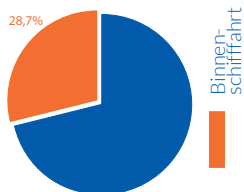
11,6 Mio. Tonnen



DIE WICHTIGSTEN GÜTERSEGMENTE IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

1. Landwirtschaftliche Erzeugnisse:
1 744 Mio. TKM
2. Metallerze, Sande, Steine: 975 Mio. TKM
3. Chemikalien und chemische Produkte:
580 Mio. TKM

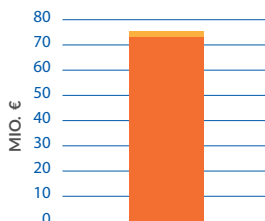
MODAL SPLIT-ANTEIL DER BINNENSCHIFFFAHRT AN DER GESAMTEN LANDVERKEHRSLEISTUNG



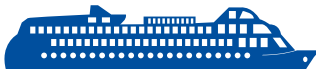
HÖHE DES UMSATZES DER BINNENSCHIFFFAHRT

75,3 Mio. €

- Güterverkehr: 73,3 Mio. €
1,2% ANTEIL AN GESAMTER EU
- Passagierverkehr: 2,0 Mio. €



⁷ Die Daten zur Transportnachfrage beziehen sich auf das Jahr 2020, die Daten zur Flotte auf das Jahr 2017, der Modal Split, die Daten zu den Unternehmen, die Daten zur Beschäftigung und zum Umsatz auf das Jahr 2018.



IN DER BINNENSCHIFFFAHRT BESCHÄFTIGTE PERSONEN

1087	2,5%
Güterverkehr: 1018	4,8%
Passagierverkehr: 69	0,3%

ANZAHL DER BINNEN- SCHIFFFAHRTSUNTERNEHMEN

54	0,5%
Güterverkehr: 41	0,7%
Passagierverkehr: 13	0,3%

ANTEIL AN
GESAMTER
EU

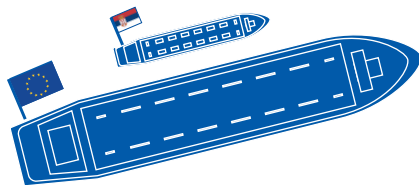
ANZAHL DER AKTIVEN FRACHTSCHIFFE

182 **1,2% ANTEIL AN GESAMTER EU**

Trockengüter: 54 **0,5%**

Flüssiggüter: 42 **2,5%**

Schub- und Schlepp: 86 **3,2%**



LADEKAPAZITÄT DER AKTIVEN FRACHTSCHIFFE

0,035 Mio. Tonnen

0,21% ANTEIL AN GESAMTER EU

Trockengüter: 0,024 Mio. Tonnen

0,18% ANTEIL AN GESAMTER EU

Flüssiggüter: 0,011 Mio. Tonnen

0,34% ANTEIL AN GESAMTER EU





■ GLOSSAR

ARA-REGION: Amsterdam-Rotterdam-Antwerpen

BACKWARDATION: beschreibt eine Situation, in der der tatsächliche Spotmarktpreis für einen Rohstoff höher ist als der erwartete Preis in der Zukunft. In einer Backwardation-Situation sinken die Preise von Terminkontrakten umso mehr, je weiter das Verfallsdatum in der Zukunft liegt. Backwardation spiegelt daher die Erwartung sinkender Preise für einen Rohstoff wider, die auf verschiedene Einflussfaktoren hinsichtlich des Verhältnisses zwischen Angebot und Nachfrage zurückzuführen sind. Das Gegenteil von Backwardation ist Contango.

DONAU-LÄNDER: Österreich, Bulgarien, Kroatien, Ungarn, Rumänien, Serbien, Slowakei

EU: Europäische Union

EUROPA: die europäische Binnenschifffahrt umfasst in diesem Bericht zwei Länder, die nicht der Europäischen Union angehören: die Schweiz und Serbien.

FRACHTRATE: Preis, zu dem eine Ladung von einem Ort zu einem anderen befördert wird.

IWT: Binnenschifffahrt

IWW: Binnenwasserstraße

MIO: Million

MITTELEUROPÄISCHE WASSERSTRASSEN: Rhein, Main, Main-Donau-Kanal, Donau, Elbe-Oder

MITTLERE DONAU: Abschnitt der Donau vom Devin-Tor an der Grenze zwischen Österreich und der Slowakei bis zum Eisernen Tor

MODAL SPLIT-ANTEIL: der prozentuale Anteil des Binnenschiffsverkehrs (in TKM) an der gesamten Güterverkehrsleistung im Inland. Zu den landbasierten Güterverkehrsträgern gehören Straße, Schiene und Binnenschifffahrt.

MRD: Milliarde

NIEDERRHEIN: Abschnitt des Rheins, der von Bonn, Deutschland, bis zur Nordsee bei Hoek van Holland, Niederlande, fließt.

OBERRHEIN: Abschnitt des schiffbaren Rheins in der Oberrheinischen Tiefebene zwischen Basel in der Schweiz und Bingen in Deutschland

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

TEU: Zwanzig-Fuß-Äquivalent

TKM: Tonnenkilometer (Einheit der Transportleistung, die sich aus dem Produkt von beförderter Gütermenge und Beförderungsdistanz ergibt)

TRADITIONELLER RHEIN: Rhein von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze

UMSATZ: Bruttoumsatz abzüglich Umsatzsteuer

NATIONALE STATISTISCHE ÄMTER

Akronym	Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek	Zentrales Amt für Statistik	Niederlande
Destatis	Statistisches Bundesamt	Statistisches Bundesamt	Deutschland
INSSE	Institutul Național de Statistică	Nationales Institut für Statistik	Rumänien
RBS	Републички завод за статистику Србије	Statistikamt der Republik Serbien	Serbien

BÜCHER, ZEITSCHRIFTENARTIKEL UND STUDIEN

Originalbezeichnung	Land
Global Times (2021), Steel Plant: Source of Happiness for a City - a Model Project of the Belt and Road Initiative; veröffentlicht am 6. September 2021. Verfügbar unter: https://www.globaltimes.cn/page/202109/1233480.shtml . Zuletzt konsultiert am 8. September 2021.	China
New York Times (2017), As China Moves In, Serbia Reaps Benefits, with Strings Attached, publié le 9 septembre 2017. Verfügbar unter: https://www.nytimes.com/2017/09/09/world/europe/china-serbia-european-union.html . Zuletzt konsultiert am 8. September 2021.	USA
OECD. Nominale Wechselkurse gegenüber dem US-Dollar, Durchschnitt der Tageskurse. 2021. Verfügbar unter: https://stats.oecd.org/Index.aspx?QueryId=51653# . Zuletzt konsultiert am 10. September 2021.	Welt
Raiffeisen Währungsupdate 2021. Verfügbar unter: https://www.raiffeisen.ch/content/dam/www/rch/pdf/publikationen/waehrungsupdate/de/2021/waehrungsupdate-09-2021.pdf . Zuletzt konsultiert am 10. September 2021.	Schweiz
US Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, September 2021. Verfügbar unter: https://www.eia.gov/outlooks/steo/ .	USA

■ ANDERE QUELLEN

Originalbezeichnung	Deutsche Bezeichnung	Land
Agencija za upravljanje lukama	Hafenverwaltungsbehörde von Serbien	Serbien
CCNR/ZKR/CCR	Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)	Europa
De Vlaamse Waterweg	Wasserstraßenverwaltung in Flandern	Belgien
Donaukommission	Donaukommission	Europa
EUROSTAT	EUROSTAT	EU
Federal Reserve Economic Data	Wirtschaftsdaten der US-Notenbank	USA
International Monetary Fund (IMF)	Internationaler Währungsfonds (IWF)	Welt
ITB – Institut pour le Transport par Batellerie/ Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren	Institut für Binnenschifffahrt	Belgien
Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)	Welt
PJK International	PJK International	Niederlande
Ports mentioned in the report	Im Bericht erwähnte Häfen	Europa
SPF Economie	Belgischer Föderaler Öffentlicher Dienst Wirtschaft	Belgien
SPW Service Public de Wallonie	Öffentlicher Dienst von Wallonien	Belgien
US Energy Information Administration	US-amerikanisches Amt für Energiestatistik	USA
Voies Navigables de France (VNF)	Französische Wasserstraßenverwaltung	Frankreich
Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Wasserstraßen-und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)	Deutschland
World Steel Association	Weltstahlverband	Welt

ANMERKUNGEN ZUM INFORMATIONSBLETT

„Anteil am EU-Gesamtwert“ enthält Zahlen für die EU plus Schweiz und Serbien.

#) Im Gegensatz zur Verkehrsleistung kann für die Beförderungsmenge kein länderspezifischer Anteil berechnet werden.

Der Modal Split-Anteil ist definiert als der prozentuale Anteil der Güterverkehrsleistung der Binnenschifffahrt (in TKM) an der gesamten landbasierten Verkehrsleistung. Zu den landbasierten Güterverkehrsträgern gehören Straße, Schiene und Binnenschifffahrt. Der Straßengüterverkehr wird nach dem Territorialitätsprinzip erfasst, d. h. die Daten über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr werden nach den nationalen Gebieten aufgeteilt, in denen der Verkehr tatsächlich stattfindet. Diese Grundsätze werden in der Eurostat-Reihe [tran_hv_frmod] umgesetzt.

■ METHODOLOGIE

Güterverkehr auf Binnenwasserstraßen und in Häfen

Europa im Sinne des Kapitels 1 umfasst alle europäischen Länder, die Quartalsdaten zum Binnenschiffsverkehr bereitstellen. Diese Länder sind auf der Karte zur Verkehrsleistung in Europa (siehe Karte in Kapitel 1) aufgeführt.

Wenn zwischen den Daten von Eurostat und den nationalen Statistikdaten zur Gesamtverkehrsleistung Abweichungen beobachtet werden, werden Eurostat und das nationale Statistikamt darüber informiert, und die Eurostat-Daten werden berücksichtigt.

Soweit verfügbar, wird die NST-Gütersystematik verwendet und die Verkehrsleistung in folgende Transportsegmente aufgeteilt: Trockengüter, Flüssiggüter, Container.

■ 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 (ZKR) 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

ZKR

Norbert KRIEDEL (Ökonom)

Laure ROUX (Projektkoordination)

Athanasia ZARKOU (Junior Ökonomin)

Lucie FAHRNER (Kommunikationsbeauftragte)

Sarah MEISSNER (Projektassistentin)

Kontakt: ccnr@ccr-zkr.org

IN PARTNERSCHAFT MIT

Donaukommission

Moselkommission

Savakommission

EBU

ESO

KÜNSTLERISCHE LEITUNG – PRESS-AGRUM.COM (<https://www.press-agrum.com>) **UND ZKR**

ÜBERSETZUNG

Laurence WAGNER (Französisch)

Barbara VOLLATH-SOMMER (Deutsch)

Pauline de ZINGER (Niederländisch)

Veronica SCHAUINGER-HORNE (Englisch-Korrekturlesen)

Impressum: November 2021

Herausgegeben vom Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)
2, place de la République CS10023 – 67082 STRASBOURG cedex – www.ccr-zkr.org
ISSN : 2519-1128



Sie finden sämtliche Daten unter:

www.inland-navigation-market.org

In Partnerschaft mit

