

JAHRESBERICHT DER MARKTBEOBACHTUNG DER BINNENSCHIFFFAHRT IN EUROPA: AUSGABE 2024

Ref: CC/CP (24)10

In Fortsetzung ihrer langen und fruchtbaren Zusammenarbeit mit der **Europäischen Kommission** freut sich die **Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR)**, ihren **Jahresbericht** der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt in Europa für **2024** vorzustellen.

Die Veröffentlichung des Jahresberichts der Marktbeobachtung der Binnenschifffahrt 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. Frau Rycquart, Direktorin der **Corporation Inland Tanker Barge Owners (CITBO)**, und Frau Luijten, Generalsekretärin der **ZKR**, veranschaulichen mit ihren Vorworten die dezidiert europäische Dimension der Veröffentlichung.

Der neue Jahresbericht gibt einen **ausführlichen Überblick über die Marktlage** und die Entwicklungen der Binnenschifffahrt in Europa **im Jahr 2023**. 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!

ZUSAMMENFASSUNG

Im Jahr 2023 gab es einige vielversprechende Anzeichen für eine bevorstehende wirtschaftliche Erholung, wobei die meisten Indikatoren auf eine sanfte Landung hindeuteten. Das Jahresende war jedoch durch das Auftreten neuer Schwierigkeiten für die Binnenschifffahrt gekennzeichnet. Da der groß angelegte russische Angriffskrieg gegen die Ukraine noch immer andauert und die Spannungen im Nahen Osten zunehmen, ist die Unsicherheit in mehreren Marktsegmenten nach wie vor groß, was sich negativ auf die Binnenschifffahrt auswirkt und zu gemischten Aussichten führt. Konkret ging die Güterbeförderung auf dem gesamten Rhein (von Basel bis zur Nordsee) von 292,3 Millionen Tonnen im Jahr 2022 auf 262,3 Millionen Tonnen im Jahr 2023 zurück, was einem Rückgang von insgesamt -10,2% entspricht. Dieser Rückgang fiel auf dem traditionellen Rhein (von Basel bis zur deutsch-niederländischen Grenze) mit -6,0% weitaus geringer aus als auf dem Niederrhein in den Niederlanden (-12,1%), wo die Verkehrstätigkeit intensiver ist. Die Beförderungsmengen aller Marktsegmente wiesen eine negative Wachstumsrate auf, die von -0,1% bei Mineralölprodukten bis zu -28% bei Kohle reichte. Die einzige Ausnahme ist Eisenerz, das leicht zugenommen hat (+1,3%), was auf die Auffüllung der Lagerbestände nach einem Jahr 2022 mit geringen Eisenerzeinfuhren aufgrund der niedrigen Stahlproduktion zurückzuführen ist.

Die Inflation im Euroraum ist 2023 stark zurückgegangen, von 9,2% Ende 2022 auf 2,9% Ende 2023, und wird voraussichtlich bis Ende 2025 das von der Europäischen Zentralbank (EZB) festgelegte Ziel von 2% erreichen. Dieser Rückgang ist vor allem auf den Rückgang der Energie- und Lebensmittelpreise im Jahr 2023 zurückzuführen, nachdem diese nach der Invasion in die Ukraine stark angestiegen waren, insbesondere beim Erdgas, das bis dahin in großem Umfang aus Russland importiert wurde. In der Folge war Kohle als billigerer Ersatz für Erdgas sehr begehrt, was zu einem starken Anstieg der Kohlenachfrage und des Kohlepreises im Euroraum im Jahr 2022 führte. Als jedoch die Gasnachfrage Anfang 2023 zu sinken begann und der Übergang zu alternativen Energiequellen - wie Kohle - vollzogen wurde, fielen die Kohlepreise auf ein üblicheres Niveau, d. h. um -53% zwischen 2022 und 2023. Die Erdgaspreise folgten demselben Trend und fielen zwischen 2022 und 2023 um -59%. In der Zwischenzeit sanken die Preise für Rohöl angesichts der schwächeren Nachfrage und des vollständig aufgehobenen Angebots um -16% und zogen die Kraftstoffpreise im Jahr 2023 mit nach unten. Auch die Lebensmittelpreise gingen 2023 kontinuierlich zurück, da die kriegsbedingten Unterbrechungen durch die Zunahme des weltweiten Angebots mehr als ausgeglichen wurden, was zum Teil der Initiative für den Schwarzmeer-Getreidekorridor zu verdanken ist.

Diese Tendenzen lassen sich sehr gut an den Beförderungsmengen auf der Donau ablesen, die einen direkten Zugang zum Schwarzen Meer und zur Ukraine ermöglicht: Zwischen 2022 und 2023 stieg die Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen um +32,8% und die Beförderung von Lebensmitteln und Nahrungsmitteln um +232,9% stark an, während die Beförderung von Düngemitteln und Kohle um -46,3% bzw. -99% zurückging. Andere Segmente verzeichneten moderatere Rückgänge wie Eisenerze (-6,6%), Metalle (-4,5%) und Mineralölerzeugnisse (-2,6%).



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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

Insgesamt ging der Verkehr auf der Donau um -15,5% zurück. Auf dem Rhein sehen die Zahlen jedoch ganz anders aus. Obwohl das vermeintliche Ende der Energiekrise zu dem bereits erwähnten Rückgang der Beförderungsmengen von Kohle auf dem Rhein zwischen 2022 und 2023 um -28% geführt hat, haben andere Segmente nicht in gleicher Weise reagiert wie auf der Donau. So sank das Volumen der von der Binnenschifffahrt beförderten landwirtschaftlichen Erzeugnisse um -14,9%, obwohl die Produktion in den Rheinstaaen zunahm und das weltweite Angebot groß war. Auch das Containersegment, das als wichtiger Wachstumsmarkt für die Binnenschifffahrt gilt, ging im gleichen Zeitraum um -10,4% zurück, nachdem es seit den Niedrigwasserperioden 2018 wiederholt auf die Probe gestellt wurde. Ähnliche Rückgänge gab es auf dem Rhein bei der Beförderung von Chemikalien (-11,4%), Sand, Steinen und Kies (-9,2%), Metallen (-13,3%) und in geringerem Maße bei Mineralölprodukten (-0,1%).

Die europäischen Seehäfen litten unter der schwierigen, wenn auch sich verbessernden makroökonomischen Lage und dem geopolitischen Kontext. So verzeichneten fast alle Häfen im Jahr 2023 negative Wachstumsraten, selbst die verkehrsreichsten Seehäfen mit Binnenschifffahrtsaktivitäten. So verringerte sich der Binnenschiffumschlag im Hafen von Rotterdam um -6,9%, im Hafen von Antwerpen-Brügge um -3,4%, im Nordsee-Hafen um -4,8% und in Hamburg um -6,2%, wobei die Rückgänge bei Berücksichtigung des Seeverkehrs noch stärker ausfielen. Als seltene Ausnahme von der Regel erreichte der Hafen Constanța sowohl im Seeverkehr als auch in der Binnenschifffahrt sein höchstes jemals verzeichnetes Verkehrsaufkommen. Diese Leistung ist größtenteils darauf zurückzuführen, dass er nach Kriegsbeginn und im Rahmen der Initiative für den Schwarzmeer-Getreidekorridor zur rentabelsten Alternativroute für die umfangreichen ukrainischen Getreideexporte geworden ist. Die große Mehrheit der europäischen Binnenhäfen verzeichnete ähnliche Rückgänge beim Güterumschlag, wobei Duisburg am wenigsten betroffen war (-0,9%) und einige Häfen, vor allem an der Donau, steigende Mengen verzeichneten.

Der Umschlag von Gütern in Containern wurde durch die geopolitische Lage, vor allem durch die Krise im Roten Meer, besonders stark beeinträchtigt. Ende Oktober 2023 begannen jemenitische Rebellen mit wahllosen Angriffen auf Handelsschiffe, die durch die Meerenge Bab-el-Mandeb fahren. Da 75% der europäischen Exporte in der Regel über diese Meerenge abgewickelt werden, führten diese Angriffe in den letzten Monaten des Jahres 2023 zu einem erheblichen Rückgang des Containertransports von und zu europäischen Häfen, da die Verloader ihre Schiffe von ihren üblichen Routen abzogen. Diese Krise trug wesentlich zu der schlechten Leistung des Containersegments Ende 2023 bei.

Im Durchschnitt sanken die Frachtraten für alle Segmente im Jahr 2023 um -11,8% gegenüber 2022, nachdem sie infolge der Niedrigwasserperioden im Jahr 2022 um +42,5% gestiegen waren. Dies ist vor allem auf den starken Rückgang der Frachtraten für Trockengüter zurückzuführen - d. h. -21,4% auf dem Spotmarkt und -10,6% bei den Vertragspreisen -, der durch die sinkende Nachfrage, insbesondere nach Kohle, verursacht wurde. Trotz der schwierigen Lage des Chemiesektors im Jahr 2023 stiegen die Frachtraten für Flüssiggüter im Durchschnitt leicht an (+3,9%), was auf einen Anstieg der Nachfrage zurückzuführen ist, obwohl die Frachtraten auf dem Spotmarkt allein um etwa -25% zurückgingen. In der Zwischenzeit stiegen die Frachtraten bei Containern leicht an (+2,2%), jedoch aufgrund der schwächeren Nachfrage weniger stark als 2022.

Die Flotte der Binnenschifffahrt in Europa umfasste 2023 fast 15.319 Schiffe, von denen 9.658 in den Rheinstaaen, 3.355 in den Donaustaaen und 2.306 in anderen europäischen Staaten registriert waren. Im Jahr 2023 bestand die Trockengüterflotte in den Rheinstaaen aus fast 7.000 Einheiten, was den Abwärtstrend bestätigt.

Dies wird auf Schwierigkeiten bei der Unternehmensnachfolge und auf den jüngsten Export von Trockengüterschiffen in den Donauraum als Reaktion auf die Solidarity Lanes Initiative zur Unterstützung der Ukraine zurückgeführt. Die Flüssiggüterflotte in den Rheinstaaen bestand aus 1.434 Schiffen, wobei der gleiche Abwärtstrend wie bei der Trockengüterflotte zu beobachten war. Allerdings ist in den letzten Jahren eine zunehmende Tendenz zu immer größeren Schiffen zu beobachten, was zu einer Stagnation der Gesamtladekapazität der Trockengüterflotte und zu einem Anstieg der Ladekapazität der Flüssiggüterflotte führt. Die Flotte der innovativen Schiffe, die von der ZKR im Rahmen ihrer Roadmap zur Emissionsreduzierung überwacht wird, wächst stetig, obwohl sie weniger als 0,2% der europäischen Binnenschifffahrtsflotte ausmacht.

Im Jahr 2023 umfasste die europäische Flusskreuzfahrtflotte 408 Schiffe, zwei weniger als im Jahr 2022. Die Neubautätigkeit bei Kreuzfahrtschiffen war 2023 wie schon 2022 rückläufig, da die Schiffbaukosten trotz des Rückgangs der Inflation hoch blieben. Es wird jedoch erwartet, dass sie 2024 und 2025 wieder anziehen wird. Ähnlich wie 2023 wurden auch 2023 einige Schiffe parallel zu ihrer üblichen Kreuzfahrttätigkeit als schwimmende Hotels genutzt, und einige von ihnen wurden sogar dauerhaft umgebaut, um ukrainische Kriegsflüchtlinge unterzubringen.



Quelle: Adobe Stock



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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

Die Zahl der Kreuzfahrtschiffe auf dem Rhein nahm 2023 zu, während sie auf der Donau und der Mosel zurückging; dennoch bleiben die Zahlen deutlich höher als 2020 und 2021 und sind wie 2022 mit denen vor der Pandemie vergleichbar. Obwohl die Schiffsbewegungen auf der Donau zurückgingen, stiegen die Anzahl der Passagiere und die durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Schiff, was eine Belebung der Flusskreuzfahrt bestätigt.

Die Zahl der Beschäftigten in Passagierverkehrsunternehmen in der europäischen Binnenschifffahrt ist im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 aufgrund der Covid-19-Pandemie deutlich zurückgegangen, obwohl sie seit 2012 stetig gestiegen ist. Das Beschäftigungsniveau hat sich seither langsam erholt, hat aber bis 2022 noch nicht das Niveau vor der Pandemie erreicht. Die Zahl der Unternehmen im Güterverkehr hingegen begann 2020 abrupt zu steigen, während die Zahl der Unternehmen im Passagierverkehr wie schon seit 2010 stetig zunahm. Der Nettoumsatz der Güterverkehrsunternehmen der Binnenschifffahrt in der EU-27 (plus Schweiz und Serbien) belief sich im Jahr 2022 auf rund 7,5 Milliarden Euro, ein deutlicher Anstieg gegenüber den 6,0 Milliarden Euro im Jahr 2021. Bei den Passagierverkehrsunternehmen lag dieser Wert im Jahr 2022 bei 2,8 Milliarden Euro.

Die Binnenschifffahrt steht also vor gemischten Aussichten. 2023 war ein schwieriges Jahr für die Güterschifffahrt, da die wirtschaftliche Lage trotz bemerkenswerter Verbesserungen schwierig blieb und der geopolitische Kontext zwischen dem anhaltenden Krieg in der Ukraine und den zunehmenden Spannungen im Nahen Osten unsicher war. Für die meisten Marktsegmente sowie für den Passagierverkehr und den Schiffsneubau werden in den kommenden Jahren Verbesserungen erwartet, auch wenn eine genaue Prognose schwer zu erstellen ist.

ÜBER DIE ZKR

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) ist eine internationale Organisation, die die Hauptverantwortung für die ordnungsrechtliche Tätigkeit im Hinblick auf die Rheinschifffahrt 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.

ÜBER DIE MARKTBEOBACHTUNG UND DAS MARKET INSIGHT

Die Marktbeobachtung und das Market Insight sind jährlich bzw. halbjährlich von der ZKR herausgegebene Publikationen über den Binnenschifffahrtmarkt in Europa. Die ZKR veröffentlicht zudem thematische Berichte, deren Themen jeweils in Absprache mit der Europäischen Kommission festgelegt werden. 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 Rheinschifffahrt auf das gesamte europäische Wasserstraßennetz ausweiten.



ZKR

ZENTRAKKOMMISSION
FÜR DIE RHEINSCHIFFFAHRT

Palais du Rhin

2, place de la République - CS10023
F - 67082 Strasbourg 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