

# Der europäische Binnenschiffahrtsmarkt im Wandel - Erkenntnisse der Marktbeobachtung

Dr. Norbert Kriedel  
Sekretariat der ZKR



# | Gliederung



## 1. Struktureffekte auf der Angebotsseite

a) Flotten

b) Unternehmen

## 2. Struktureffekte auf der Nachfrageseite

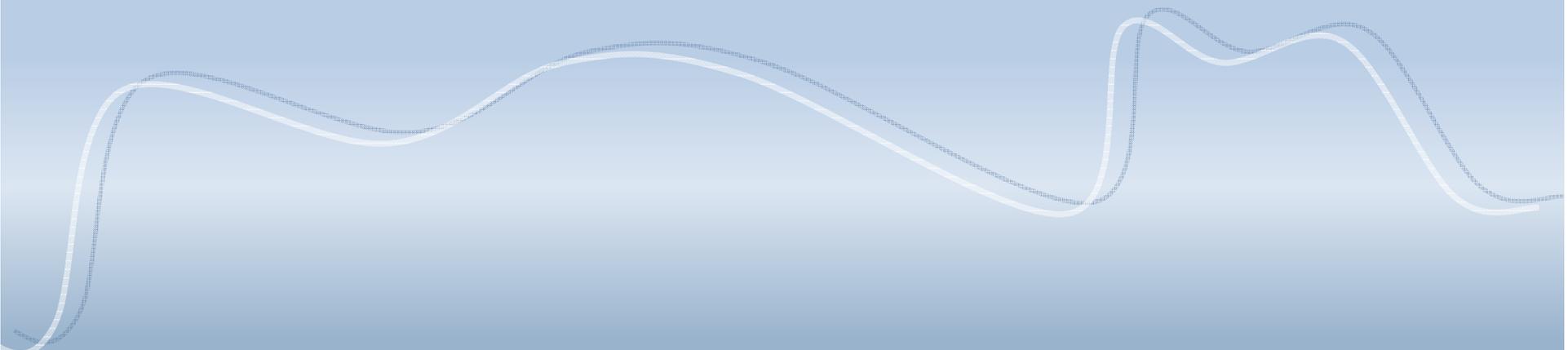
a) Trends im Massengutbereich

b) Trends beim Containerverkehr

## 3. Fazit

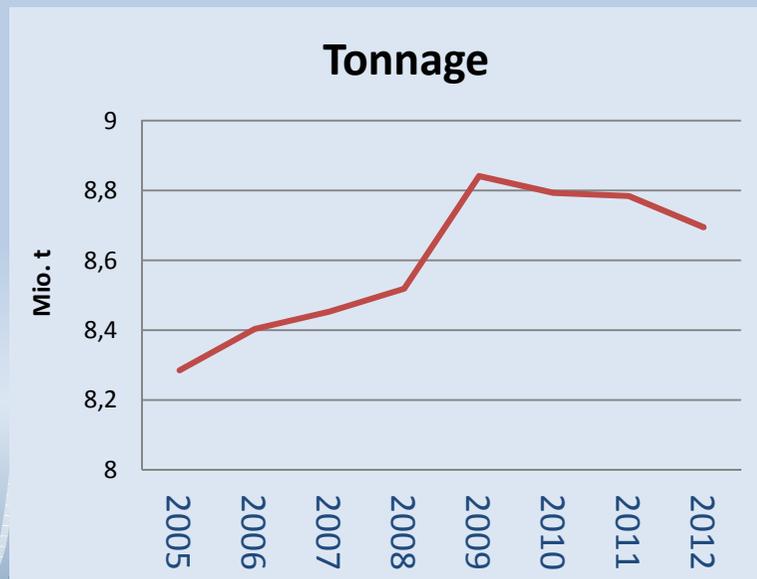
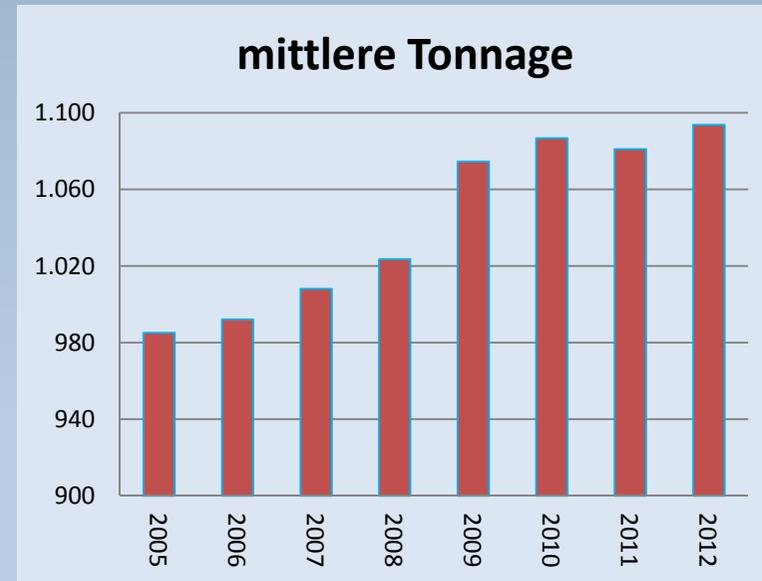
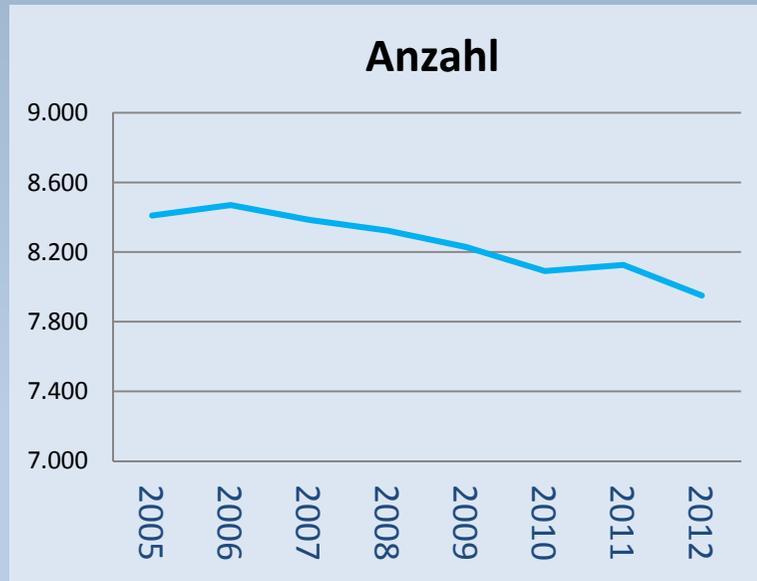


# | 1a) Struktureffekte auf der Angebotsseite - Flotten





# 1a. Trockenschifffahrts-Flotte Westeuropa 2005-2012



Anzahl

- 5 %

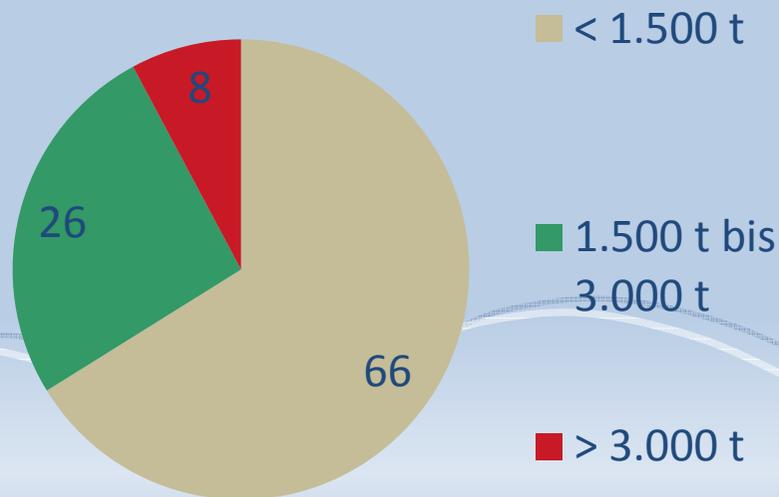
Gesamt-Tonnage: + 5 %

mittlere Tonnage: + 10 %



## 1a. Flottenstruktur – Trockenschifffahrt

- Anzahl kleiner Schiffe war im Zeitraum 2002 bis 2013 in Westeuropa rückläufig.
- Dieser Trend ist in den einzelnen Ländern des Rheingebiets unterschiedlich stark ausgeprägt.
- Rund zwei Drittel der gesamten westeuropäischen Flotte (von etwa 8.500 Schiffe) sind derzeit noch Einheiten mit einer Tonnage von weniger als 1.500 t



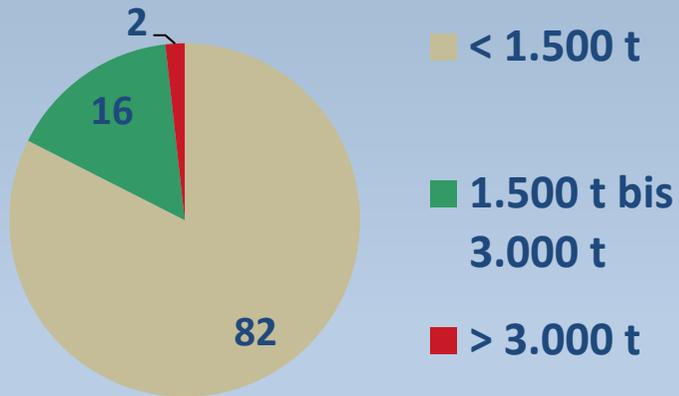
*Rund zwei Drittel der Flotte in Westeuropa in der Trockenschifffahrt entfällt auf „kleine Schiffe“*

# 1a. Flottenstruktur Trockenschifffahrt

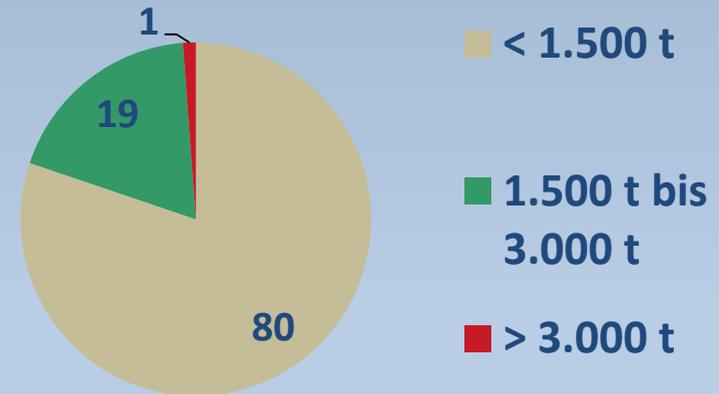
(basierend auf Anzahl der Einheiten, in %)



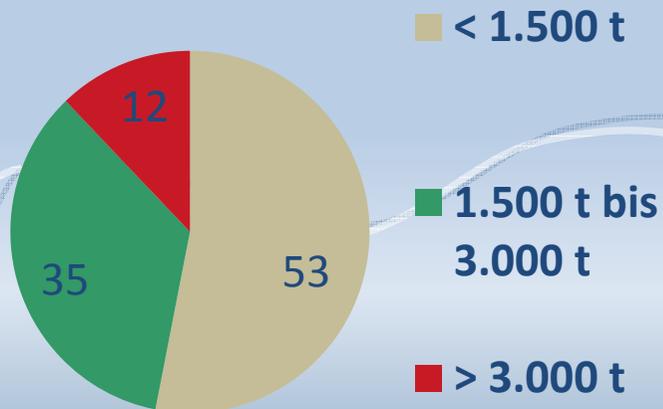
## Frankreich



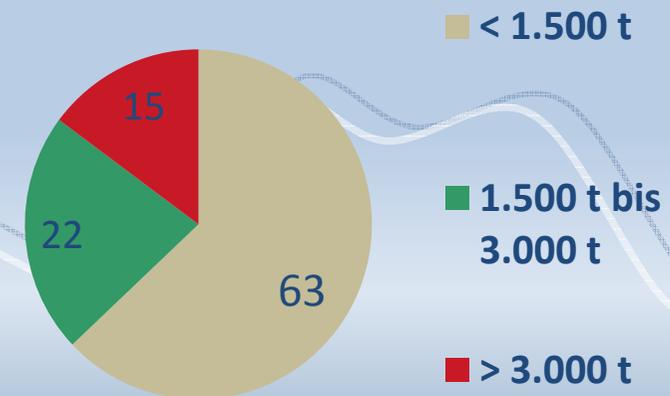
## Deutschland



## Niederlande



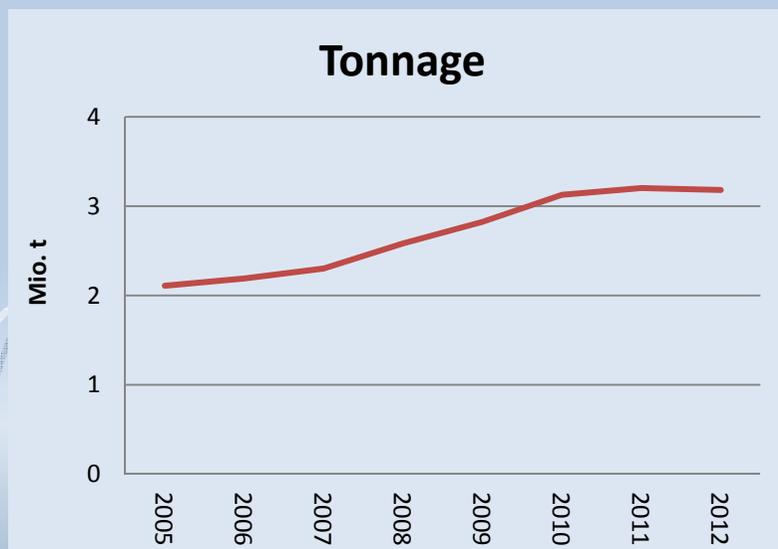
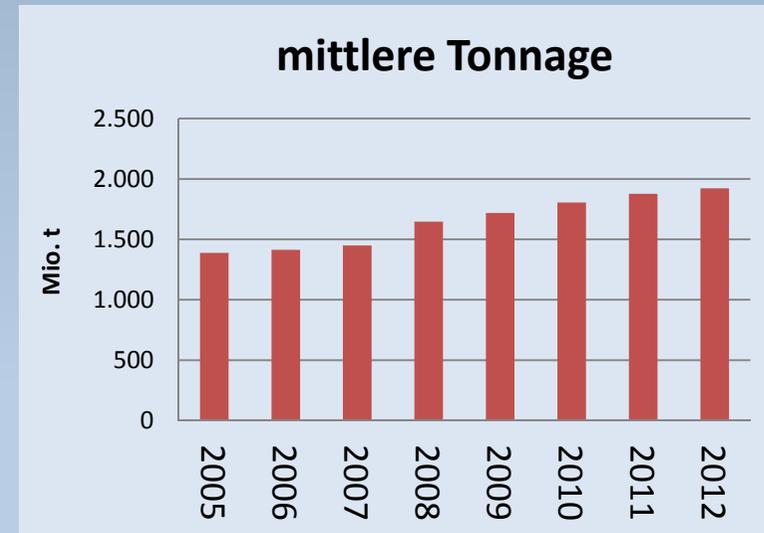
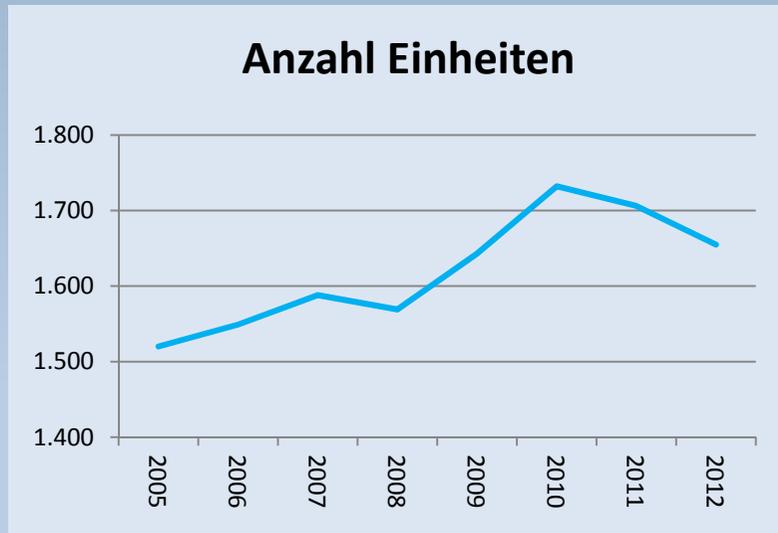
## Belgien



Quelle: Berechnung ZKR



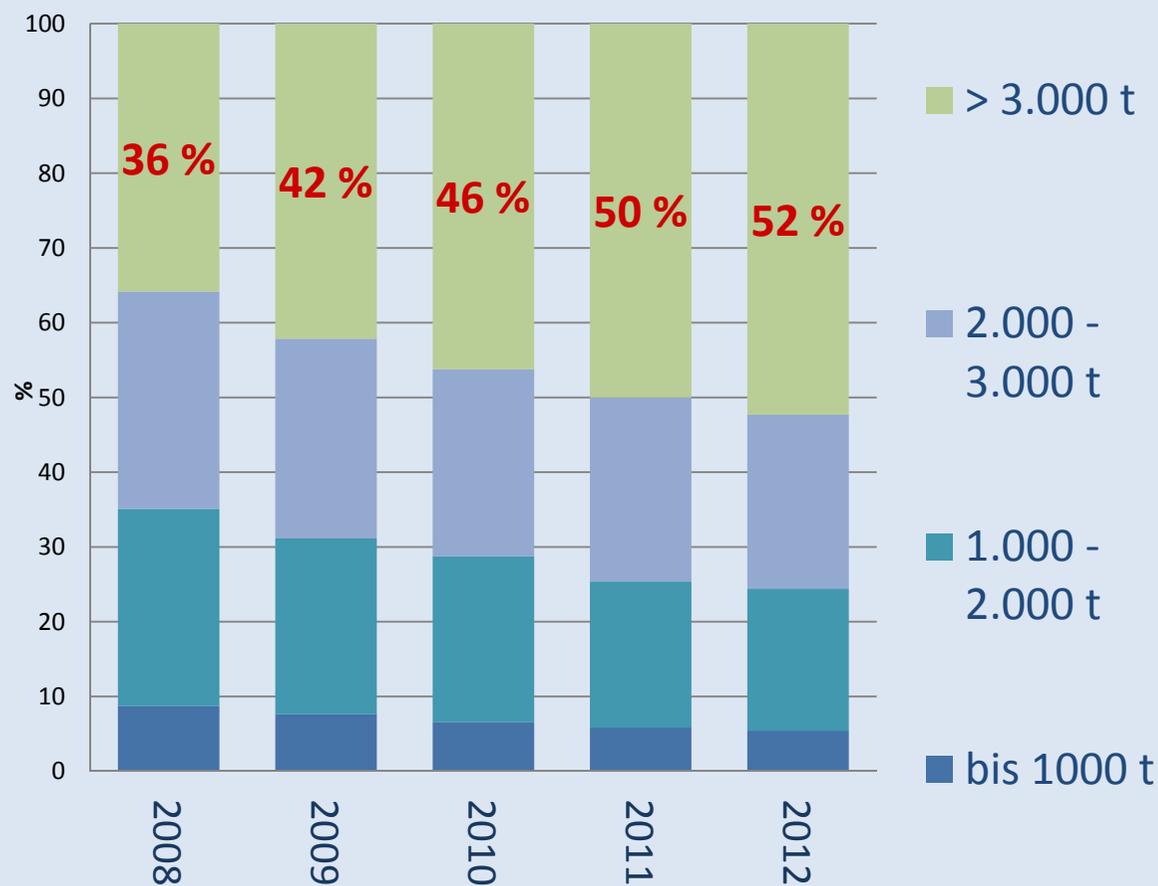
# 1a. Tankschiffahrts-Flotte Westeuropa 2005-2012



- Umwandlung von Einhülle auf Doppelhülle → Tonnage + 50 %
- Anstieg mittlere Tonnage 2005-2012: + 38 %
- Anteil Doppelhülle 2013: 75 %



# 1a. Strukturwandel in der Tankschiffahrts-Flotte – Beispiel Niederlande



Zeitraum 2008-2012

Anstieg Tonnage-Klasse > 3.000 t :

36 % → 52 %

Rückgang Tonnage-Klassen < 2.000 t :

35 % → 24 %



# 1a. Zwischenfazit: Struktureffekte auf der Angebotsseite 2005 / 2012

## Tankschifffahrt:

- Umstellung von Einhülle zu Doppelhülle mit starkem Struktureffekt verbunden:
  - quantitativ (mittlere Tonnage, gesamte Flotte)
  - qualitativ (Sicherheitsniveau der Schiffe, Greening)
- Wirtschaftskrise verstärkt die Struktureffekte:
  - vermehrte Verkäufe von Einhüllentankern von Westeuropa ins Ausland (Donauraum) seit 2010

## Trockenschifffahrt:

- mittlere Tonnage ist zwischen 2005 und 2012 um 10 % gestiegen
- Ausscheiden kleiner Schiffe
- Neubauten größerer Einheiten vor allem in NL und BE

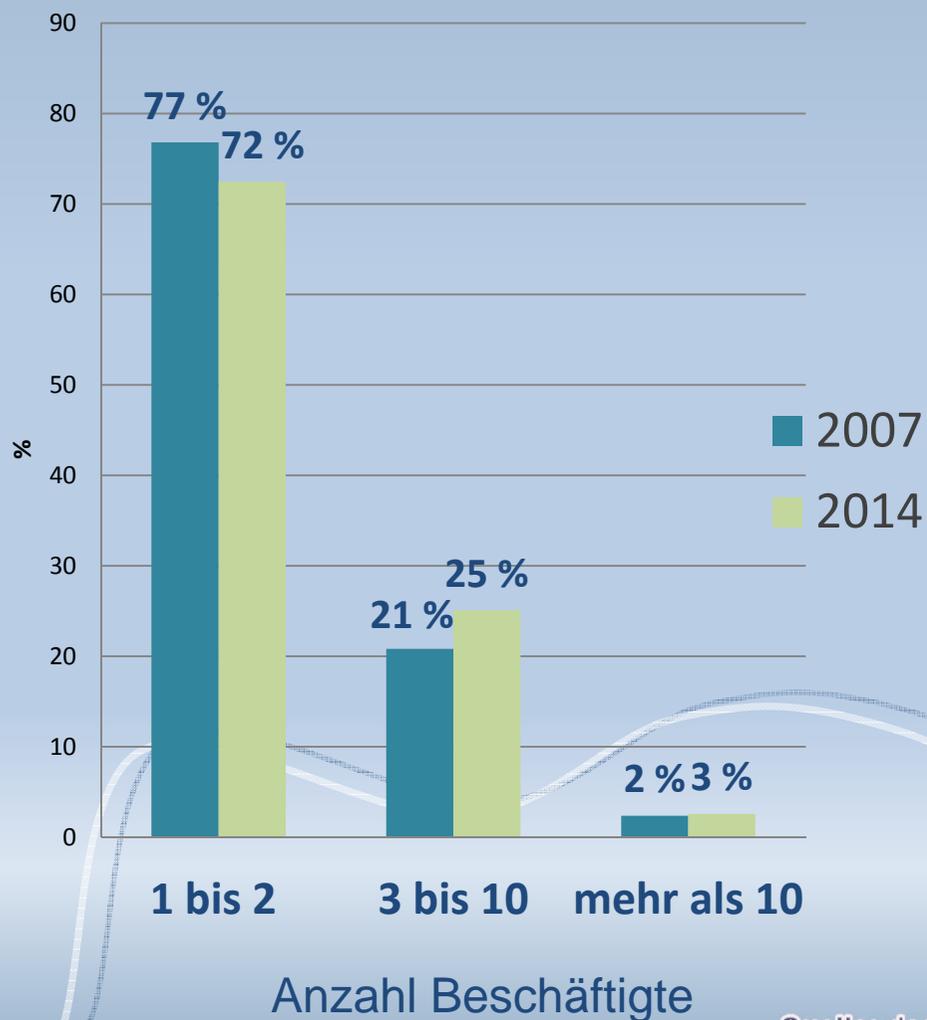


## | 1b. Größen-Struktureffekte im Unternehmenssektor

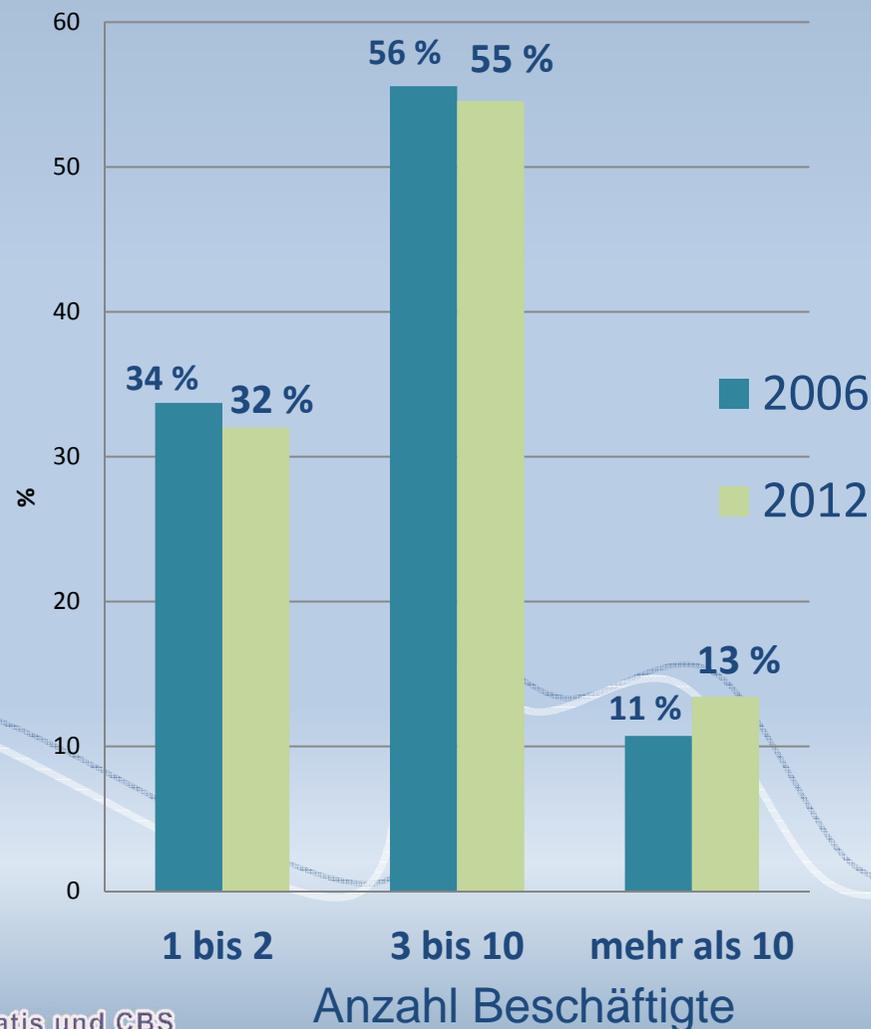


### 3. Unternehmen nach Anzahl Beschäftigter Niederlande und Deutschland (Angaben in %)

Niederlande 



Deutschland 



Quelle: destatis und CBS

# 1b. Entwicklungstrends Unternehmen –

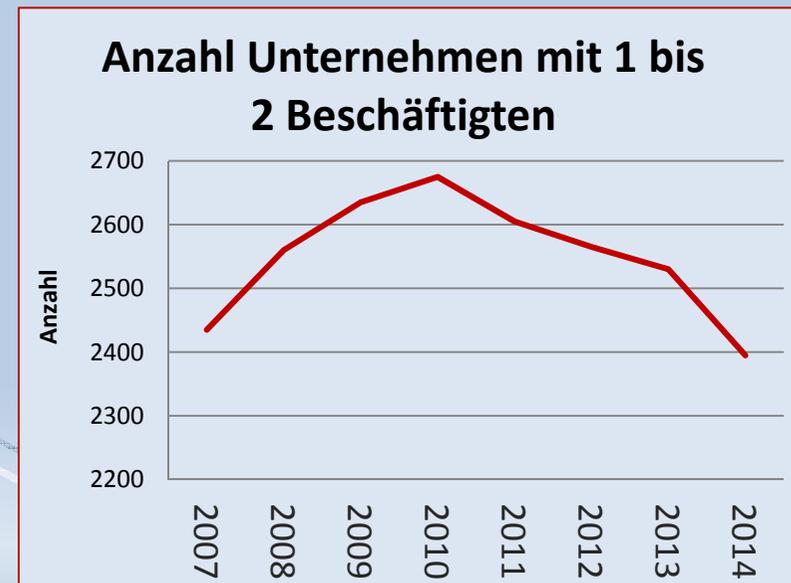
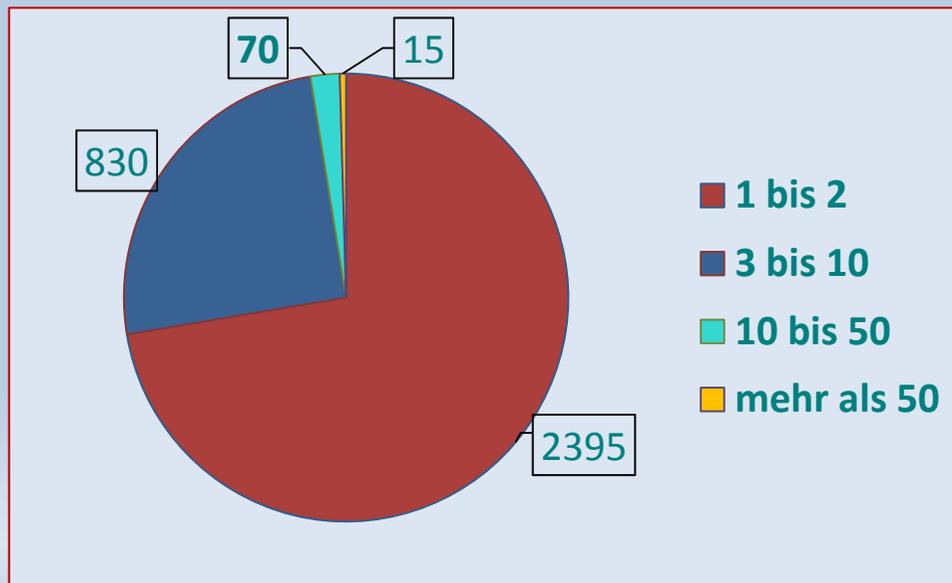


## kleine Unternehmen

- Die Wirtschaftskrise hat zu einer starken finanziellen Belastung geführt.
- Dadurch kam es zu einem Rückgang bei der Anzahl kleiner Unternehmen in Deutschland und den Niederlanden

Beispiel :

**Niederlande** 



Quelle: CBS



# 1b. Entwicklungstrends Unternehmen

- Mittlere und größere Unternehmen

Niederlande (2007-2012)

- Anzahl Unternehmen mit 3 bis 10 Mitarbeitern: + 25 %
- Anzahl Unternehmen mit 10 bis 50 Mitarbeitern: + 8 %

Anzahl Unternehmen mit mehr als  
2 Beschäftigten



○ Deutschland:

- höherer Anteil mittlerer und größerer Unternehmen
- logistische Dienstleistungsunternehmen mit Standorten in verschiedenen europäischen Ländern

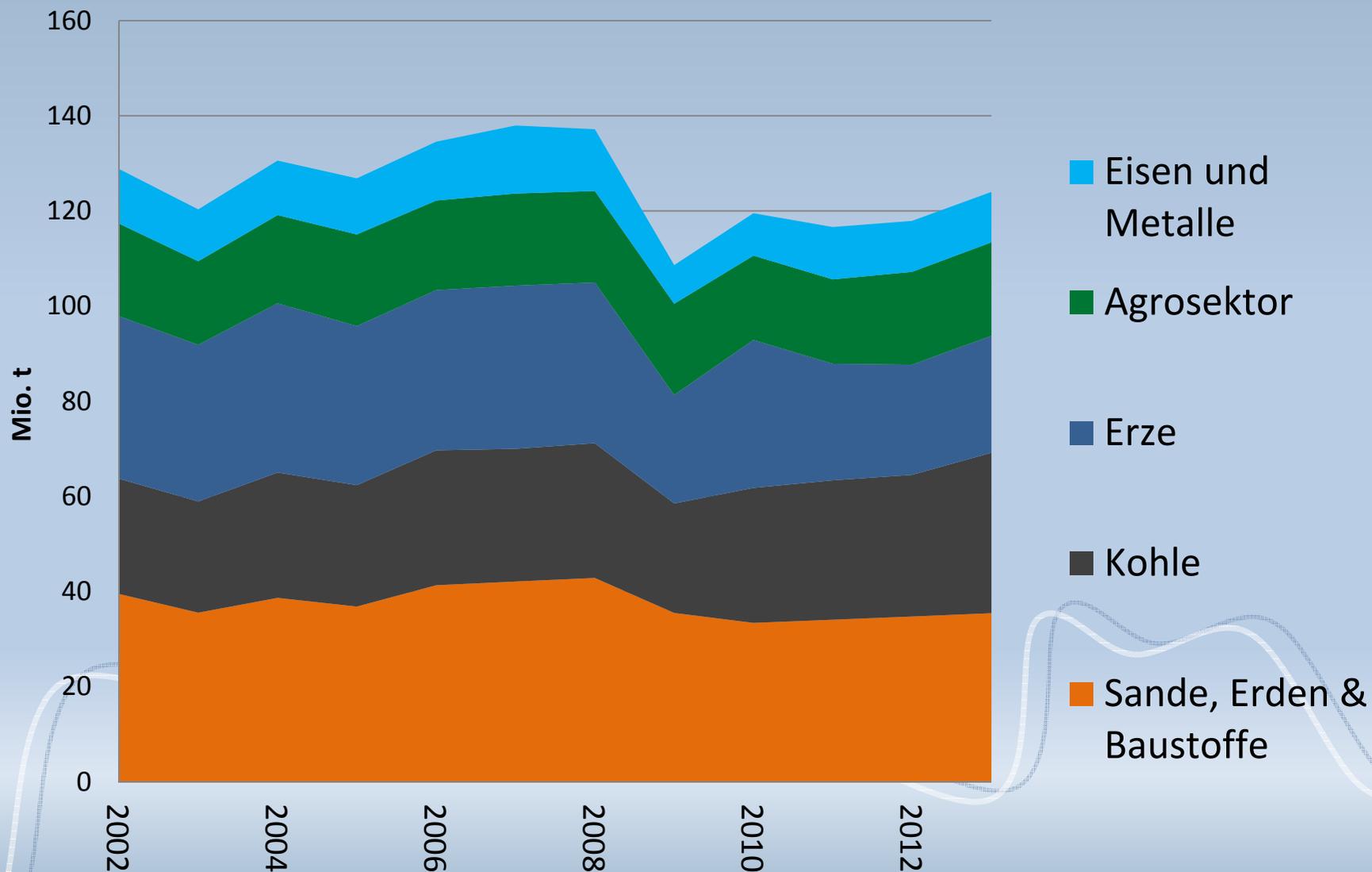
Quelle: CBS



## | 2. Strukturwandel - Nachfrageseite



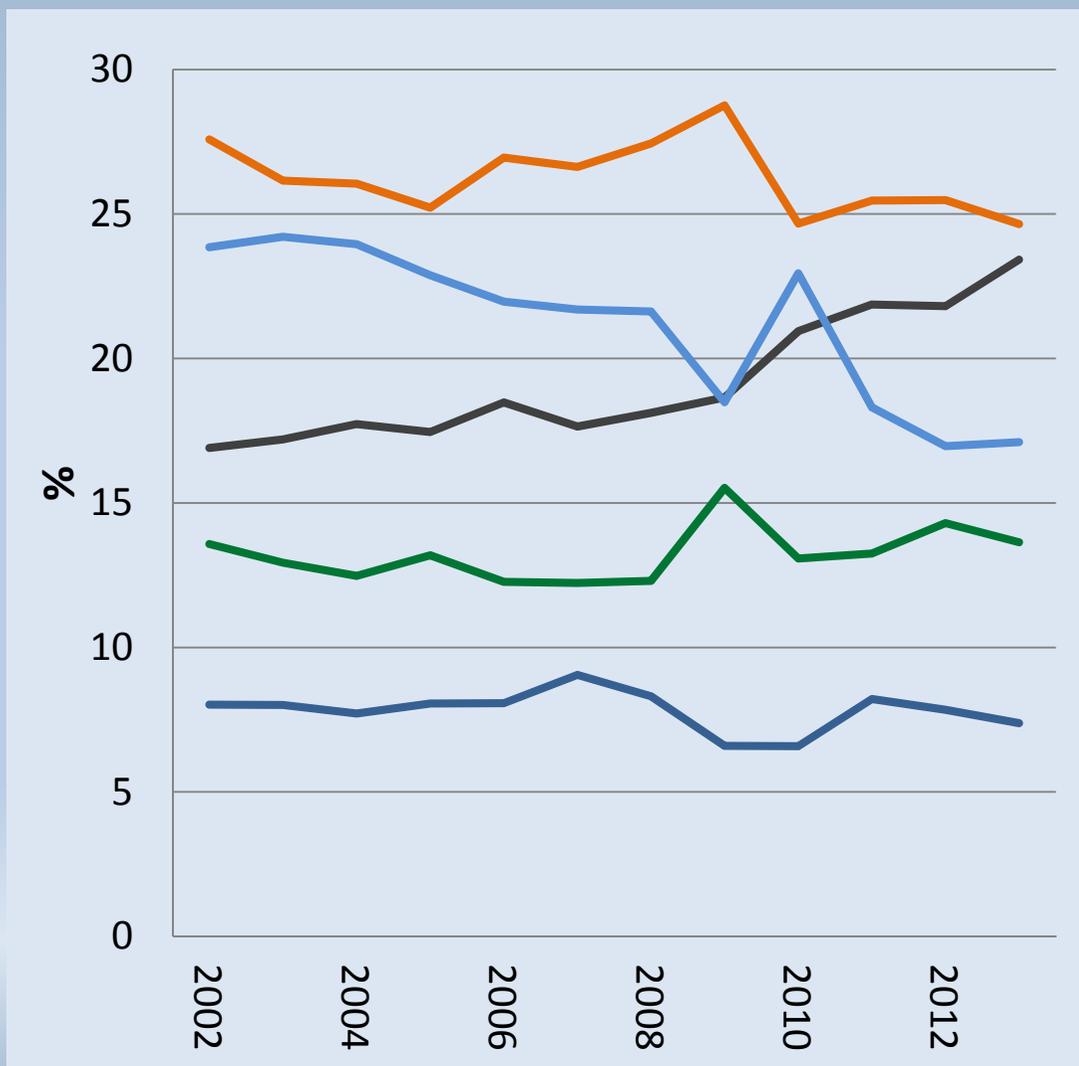
## 2. Trockenschifffahrt auf dem Rhein (2002-2013)



Quelle: destatis und Berechnung ZKR



## 2. Anteile der Gütersegmente in der Trockenschifffahrt (2002-2013)



**Baustoffe**



**Kohle**



**Erze**



**Agrosektor**



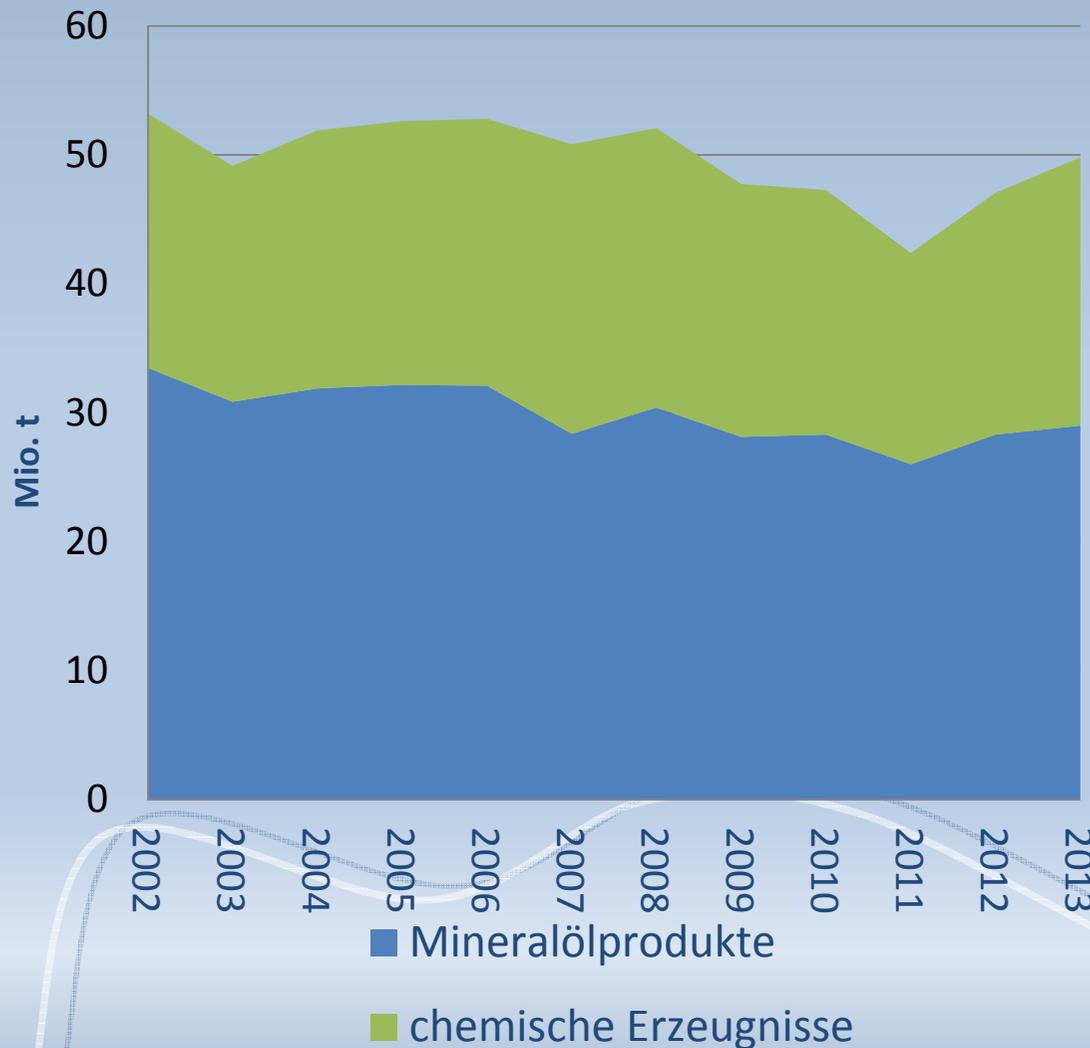
**Eisen und  
Metallwaren**



Quelle: destatis und Berechnung ZKR



## 2. Tankschifffahrt auf dem Rhein (2002-2013)



### Mineralölprodukte (58 %)

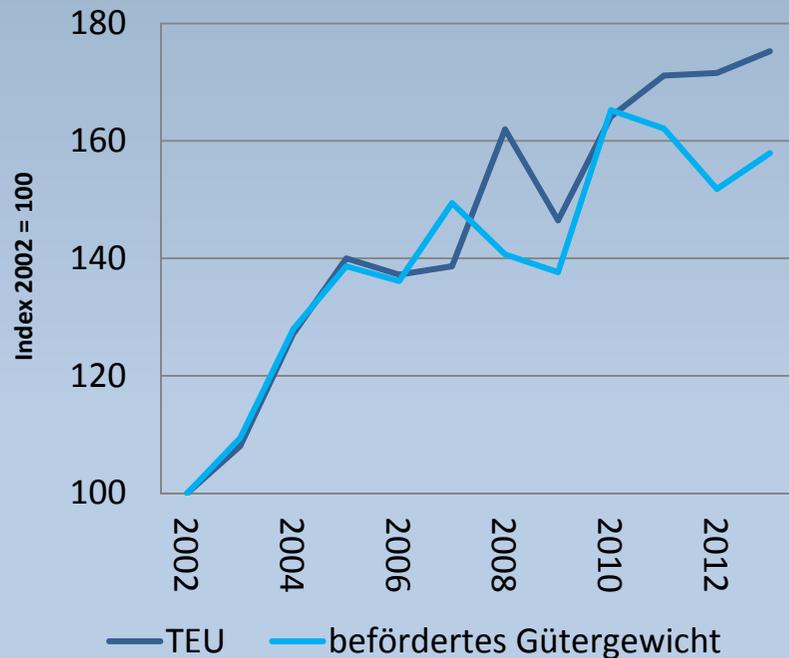
- stagnierendes Aufkommen
- leichter Rückgang des Anteils

### Chemische Erzeugnisse (42 %)

- Zuwächse beim Aufkommen und beim Anteil

Quelle: destatis und Berechnung ZKR

## 2. Containerverkehr auf dem Rhein (Index)



Quelle: destatis und Berechnung ZKR

- TEU- Verdopplung im Zeitraum 2000-2013
- befördertes Gütergewicht nicht im selben Maße gestiegen
- Anteil am Güterverkehrs (t) auf dem Rhein:

5 % in 2002

8 % in 2013

- Containerverkehr auf dem Rhein Bestandteil des maritimen Containerverkehrs und damit eingebettet in die Struktur globaler Handelsströme
- Globale Handelsungleichgewichte → Verkehr von ARA-Seehäfen in Richtung Hinterland hat Anteil von zwei Drittel am Gesamtverkehr

## 2. Containerverkehr im Hinterland der ARA Seehäfen



- **Modal Split Anteil der Binnenschifffahrt im Hinterlandverkehr des Hafens Rotterdam (Container) :**



- **Modal Split Target Hafen Rotterdam 2035: Wasserstraße > 45 %**
- **Hafen Antwerpen: Binnenschiff derzeit : 33 % Target 2020: 42 %**

## | 3. Fazit

Conclusion



- ***Economies of Scale*** in der Tankschifffahrt, befördert durch die Umstellung der Flotte auf Doppelhülle.
- **Nachhaltigkeitseffekt** in der Tankschifffahrt (wirtschaftlich und ökologisch)
- **Weiterhin hoher Anteil an kleinen Schiffen** im Trockengüterbereich
- **Wirtschaftskrise verstärkt die Strukturveränderungsprozesse:**
  - **Verkauf von Einhüllenschiffen ins Ausland**
  - **(geringe) Abwrackung**
- **Abnehmende Zahl an Kleinunternehmen, leicht steigende Zahl an mittleren und größeren Unternehmen**
- **Geringe strukturelle Verschiebungen im Massengutbereich**
- **leichte Anteilsgewinne des Containerverkehrs**



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**  
**Merci beaucoup pour votre attention!**  
**Dank u voor uw aandacht!**



Dr. Norbert Kriedel  
n.kriedel@ccr-zkr.org  
Tel.: +33 3 88 52 96 43

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)