

Factsheet zur Logistikmarktstudie 2013

Prognose zur Entwicklung des Containeraufkommens

logistikmarkt.ch

Das Schweizer Logistik-Portal

Die schweizerischen Rheinhäfen stellen einen wichtigen wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Knotenpunkt für die gesamte Schweiz dar. Durch die Verbindung des Rheins mit der Hochsee wird die Versorgung der Schweiz mit Gütern aus aller Welt sichergestellt, gleichzeitig dient die Schifffahrt als Verkehrsträger für den Export.

Globale Entwicklungen, wie beispielsweise die Rohstoffknappheit, der Klimawandel, die Verlagerung des Gleichgewichts der Weltwirtschaft von den westlichen Ländern nach Asien oder das erhöhte Trans-

portaufkommen, üben dabei einen starken Einfluss auf die Wahl der Verkehrsträger und Verkehrswege wie auch auf die Anzahl und Art der transportierten Güter aus.

Dabei wird weltweit langfristig ein hoher Anstieg des Containeraufkommens erwartet, zum einen aufgrund des allgemein zunehmenden Welthandels und zum anderen, weil Container vermehrt als Ladungsträger eingesetzt werden. Das gilt auch für Waren, die ursprünglich nicht in Containern transportiert wurden. Diese Entwicklung widerspiegelt auch der Grad der Containerisierung. (Bild 1)

Das gesamte Containeraufkommen der schweizerischen Rheinhäfen betrug im Jahr 2010 knapp 100 000 TEU (twenty-foot-equivalent unit) von denen knapp die Hälfte An-

kunftsverkehre bildeten. Ein Grossteil (85 %) der ankommenden Container stammte aus den Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA-Häfen), dies entspricht rund 39 000 TEU. Die Containerverkehre ab den schweizerischen Rheinhäfen gingen mit 94 % fast vollständig zu den ARA-Häfen. Aufgrund der engen Verbindung zwischen den ARA- und Schweizer Häfen haben Veränderungen in den ARA-Häfen direkten Einfluss auf die Schweizer Häfen.

Im Jahr 2010 belief sich das Containeraufkommen der ARA-Häfen auf fast 20 000 000 TEU. Allein in Rotterdam wurden 57 % davon umgeschlagen. Bis zum Jahr 2030 wird in Rotterdam mit einer Verdreifachung des Aufkommens gerechnet. Nach Statistiken des Hafens Rotterdam hatte das Binnenschiff im Jahr 2012 einen Anteil von 33 % am Hinterlandverkehr im Containerbereich. Zielsetzung des Hafens ist es, bis 2035 einen Binnenschiffanteil am Modalsplit von 45 % zu erreichen.

Aufgrund dieser prognostizierten Entwicklung in den ARA-Häfen und des starken Einflusses der ARA-Häfen auf die Schweizer Häfen kann durch eine Veränderung des Modalsplits im Hinterlandverkehr zugunsten des Binnenschiffs und den Anstieg der eintreffenden Container in den ARA-Häfen ebenfalls mit einer Zunahme des Containeraufkommens in der Schweiz gerechnet werden.

In Abhängigkeit der Entwicklung der Weltwirtschaft als auch der

Publikation Logistikmarktstudie Schweiz 2013

Die Studie ist das Nachschlagewerk für die Schweizer Logistikbranche. Mit der Publikation wird der nationale Logistikmarkt transparent und offen dargestellt. Die Logistikmarktstudie wird jährlich aufdatiert, überarbeitet, ergänzt und aktualisiert. Das Nachschlagewerk liefert darum wertvolle Informationen über den Gesamtmarkt, die einzelnen Segmente, Standorte, Potenziale und Trends im Logistikmarkt Schweiz.

Ausgabe: 6, ca. 256 Seiten, kartoniert

Publikation: Dezember 2012

	Mitglieder	Partnerverbände*	Nichtmitglieder
☐ Publikation «Logistikmarktstudie 2013»	180.–	300.–	420.–
☐ CD Logistikmarktstudie 2013	120.–	160.–	200.–
- gesamte Logistikmarktstudie			
- wissenschaftlicher Anhang			
- über 160 Grafiken und Tabellen			
- inkl. persönlichem Online-Zugriffscodex			
☐ Kombi-Paket: Publikation und CD «Logistikmarktstudie 2013»	240.–	400.–	500.–

Alle Preise zzgl. MwSt. und Versandkosten (Inland: CHF 6.–, Ausland CHF 32.–).

* SSC, SPEDLOGSWISS, ASTAG, SVI, SVKTL, SVBL, SFB, SVME, SAK-CES, Swiss export

Bestellungen unter: www.logistikmarkt.ch/de/logistikmarktstudie/katalogbestellung



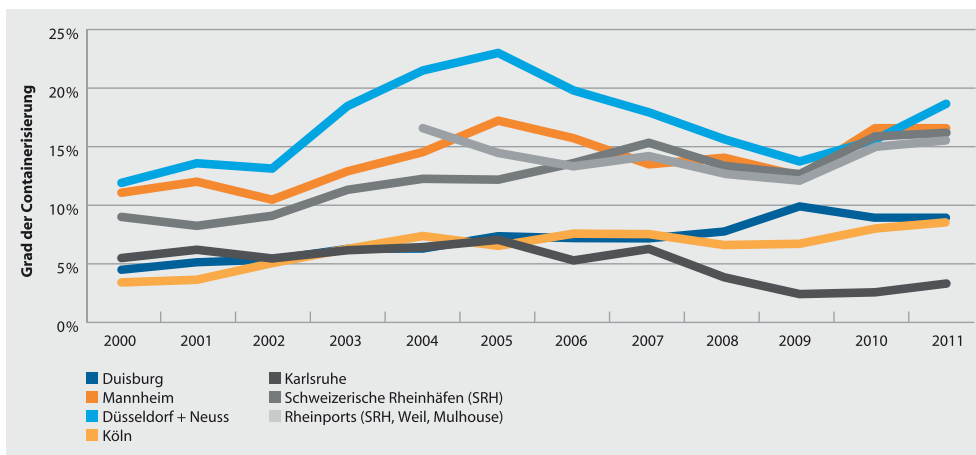


Bild 1. Grad der Containerisierung der Rheinhäfen.

Schweizer Wirtschaft bis zum Jahr 2030 lassen sich Prognosen für das Containeraufkommen in den schweizerischen Rheinhäfen der kommenden Jahre ableiten. Geht man beispielsweise bis zum Jahr 2030 von einem schwachen Weltwirtschaftswachstum und einer ebenfalls schwachen Schweizer Wirtschaftslage aus, so wäre dennoch mit einem Anstieg des Containeraufkommens in den schweizerischen Rheinhäfen um den Faktor 2,5 zu rechnen.

Im Falle eines in den kommenden Jahren starken Weltwirtschaftswachstums (>4%) sowie einer starken Wirtschaftslage in der Schweiz könnte es zu einem über 4,3-mal so hohen Containeraufkommen in den schweizerischen Rheinhäfen im Jahr 2030 kommen.

Demnach ist unabhängig von der Entwicklung der Weltwirtschaft als auch der Schweizer Wirtschaft bis 2030 ein Anstieg des Containeraufkommens in den Schweizer

Rheinhäfen zu erwarten. Sämtliche untersuchten Szenarien für die Entwicklung der Wirtschaft zusammengenommen, unterliegt das durchschnittliche Containerwachstum einem Faktor von 3,5 bis zum Jahr 2030.

Das gesamte prognostizierte Containeraufkommen für das Jahr 2030 würde 180-mal der Höhe des Matterhorns entsprechen und rund 200 Fussballfelder ausfüllen. Die Entwicklung des Containeraufkommens wird von entscheidender

Bedeutung für die Hochsee- und Binnenschifffahrt sein und Auswirkungen auf den zukünftigen Betrieb der schweizerischen Rheinhäfen haben. Basierend auf einer Analyse zur Entwicklung des Containeraufkommens im Rahmen der Logistikmarktstudie 2013 wird ein durchschnittliches jährliches Wachstum um etwa 6% erwartet.

Autoren: Prof. Dr. Erik Hofmann und Kerstin Lampe, LOG-HSG St. Gallen, Kathrin Allemann, GS1 Schweiz



Bild 2. Vergleich des Containeraufkommens in den schweizerischen Rheinhäfen 2010 und 2030 (Ankunftsverkehre aus den ARA-Häfen).