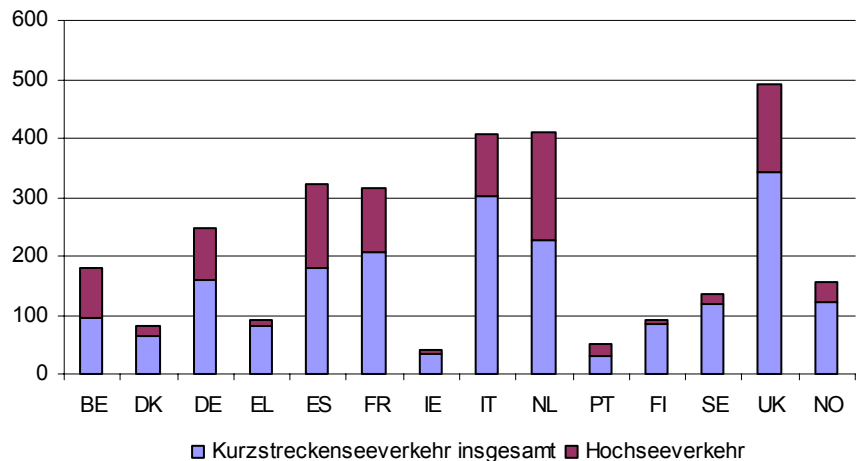


Kurzstreckenseeverkehr 2000-2003

Im Jahr 2003 wurden in EU-15 im Kurzstreckenseeverkehr 1,6 Milliarden Tonnen Güter umgeschlagen, davon nahezu zwei Drittel in den Mittelmeerhäfen.

Schaubild 1: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten jährlichen Güterumschlag - Millionen Tonnen, 2003



Das Wichtigste in Kürze

Auf den Kurzstreckenseeverkehr⁽¹⁾ entfielen im Jahr 2003 in EU-15 mit mehr als 1,6 Milliarden Tonnen 63 % des gesamten Güterumschlags im Seeverkehr.

Den größten Anteil an der Fracht im Kurzstreckenseeverkehr hatten das Vereinigte Königreich mit 342 Millionen und Italien mit 302 Millionen Tonnen. Die Bedeutung des Kurzstreckenseeverkehrs ist in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich.

In allen Mitgliedstaaten von EU-15, mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs, kam es zwischen 2002 und 2003 zu einer Zunahme des Kurzstreckenseeverkehrs.

Mittelmeer und Nordsee waren mit 30 % (491 Millionen Tonnen Güterumschlag) bzw. 27 % (448 Millionen Tonnen Güterumschlag) am stärksten am Kurzstreckenseeverkehr beteiligt.

Bei den im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Gütern handelte es sich größtenteils um flüssiges Massengut (darunter Flüssiggas, Rohöl und Erdölzerzeugnisse), auf das - vornehmlich in Frankreich, in Italien und in den Niederlanden - mehr als 60 % der gesamten Frachtmenge entfielen.

In allen See-/Meeresregionen ist flüssiges Massengut die im Kurzstreckenseeverkehr aus oder nach EU-15 am häufigsten umgeschlagene Ladungsart. Ihr Anteil ist allerdings von einer Region zur anderen unterschiedlich und variiert zwischen 77 % im Schwarzen Meer und 39 % im Atlantischen Ozean.

⁽¹⁾ Der Kurzstreckenseeverkehr, über den in der vorliegenden Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ berichtet wird, umfasst den Gütertransport zwischen den Häfen von EU-15 und Norwegen einerseits und den Häfen im geografischen Europa, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer andererseits, also den Häfen in den EU-Ländern (Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Irland, Italien, Zypern, Lettland, Litauen, Malta, Niederlande, Polen, Portugal, Slowenien, Finnland, Schweden und Vereinigtes Königreich), in den EWR-Ländern (Island und Norwegen), den Ländern an der Ostsee (Russland), den Mittelmeerländern (Albanien, Algerien, Bosnien-Herzegowina, Kroatien, Ägypten, Israel, Libanon, Libyen, Montenegro, Marokko, Syrien, Tunesien und Türkei) sowie den Ländern am Schwarzen Meer (Bulgarien, Georgien, Moldawien, Rumänien, Russland, Türkei und Ukraine).

Statistik

kurz gefasst

VERKEHR

2/2005

Autor

Georges XENELLIS

Inhalt

Das Wichtigste in Kürze 1

Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach See-/Meeresregionen 2

Kurzstreckenseeverkehr nach Frachtarten 3

Wichtigste Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Frachtarten 5



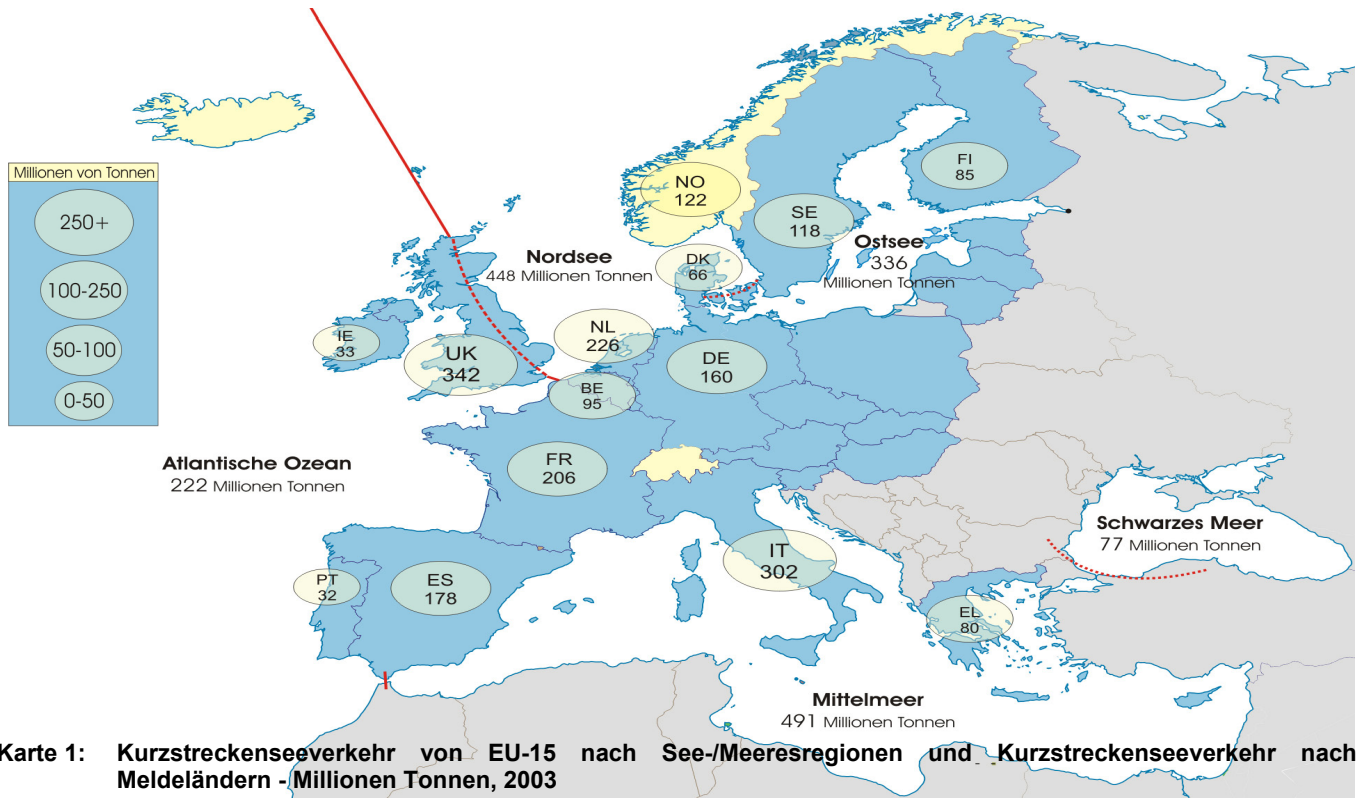
Manuskript abgeschlossen: 01.02.2005

ISSN 1562-1332

Katalognummer: KS-NZ-05-002-DE-N

© Europäische Gemeinschaften, 2005

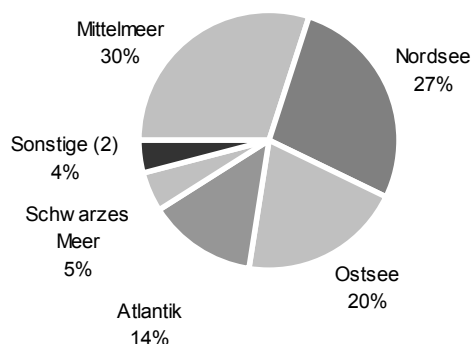
Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach See-/Meeresregionen



Karte 1: Kurzstreckenseeverkehr von EU-15 nach See-/Meeresregionen und Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern - (Millionen Tonnen, 2003)

In allen Mitgliedstaaten von EU-15 und in Norwegen machte der Kurzstreckenseeverkehr 2003 den größten Teil des Seeverkehrs aus (Schaubild 1). Am deutlichsten überwiegt der Kurzstreckenseeverkehr gegenüber dem Hochseeverkehr in Finnland (92 %), Griechenland (86 %) ⁽¹⁾, Dänemark (83 %) und Irland (80 %). Es ist allerdings zu bedenken, dass die letztgenannten Länder mit die höchsten Anteile am nationalen und internationalen Intra-EU-15-Verkehr haben. 18 % des gesamten Frachtaufkommens im Kurzstreckenseeverkehr von EU-15 wurden 2003 vom Vereinigten Königreich umgeschlagen (342 Millionen Frachtonnen). An zweiter und dritter Stelle folgten Italien mit einem Anteil von 16 % und die Niederlande mit 12 %.

Schaubild 2: Verteilung des Kurzstreckenseeverkehrs von EU-15 nach See-/Meeresregionen – Tonnen in %, 2003



Das Frachtvolumen im Kurzstreckenseeverkehr zwischen Häfen von EU-15 und Mittelmeerbahnen belief sich auf 491 Millionen Tonnen, das entspricht 30 % des gesamten von EU-15 gemeldeten Kurzstreckenseeverkehrs. Knapp dahinter folgten die Nordseehäfen mit einem Umschlagsvolumen von 448 Millionen Tonnen. Demgegenüber betrug das im Kurzstreckenseeverkehr in der Ostsee beförderte Frachtvolumen, zusammen mit der Frachtmenge, die aus oder in Nordseehäfen befördert wurde, etwa die Hälfte des von EU-15 gemeldeten Frachtaufkommens im Kurzstreckenseeverkehr (47 %). Auf das Schwarze Meer entfielen lediglich 5 % des gesamten Frachtaufkommens von EU-15 im Kurzstreckenseeverkehr.

Tabelle 1: Kurzstreckenseeverkehr nach Meldeländern und nach See-/Meeresregionen

	Atlantik	Ostsee	Schwarzes Meer	Mittelmeer	Nordsee	Sonstige (2)
BE	13 279	19 314	687	20 252	40 604	617
DK	3 240	34 606	7	673	26 707	418
DE	10 621	74 818	479	10 053	61 722	2 627
EL ⁽¹⁾	1 205	5 731	10 081	58 076	3 302	1 357
ES	33 946	16 751	11 092	83 259	24 840	7 778
FR	43 859	17 786	14 859	55 133	47 617	26 355
IE	16 995	1 401	98	656	13 924	178
IT	7 809	17 503	33 981	216 792	12 566	13 331
NL	28 261	56 696	2 583	41 360	85 274	11 913
PT	10 081	2 289	1 733	9 622	8 405	133
FI	3 726	48 557	61	2 037	29 914	287
SE	3 501	62 619	40	2 002	47 214	2 876
UK	111 385	28 863	873	22 393	176 377	1 981
EU-15	221 872	336 235	76 573	490 554	448 047	69 497
NO	11 660	13 445	5	5 169	86 569	5 485

⁽¹⁾ Schätzungen - ⁽²⁾ Siehe „Wissenswertes zur Methodik“

Ein Großteil (42 %) des in Mittelmeerhäfen umgeschlagenen Frachtvolumens wurde in italienischen Häfen eingeladen oder gelöscht, nämlich insgesamt 217 Millionen Tonnen. Die italienischen Häfen verzeichneten außerdem im Jahr 2003 von allen EU-15-Häfen das größte Umschlagsvolumen von Gütern, die in Häfen des Schwarzen Meeres eingeladen oder gelöscht wurden (44 %). Im Atlantik und in der Nordsee kamen die Güter im Kurzstreckenseeverkehr zu einem großen Teil aus britischen Häfen (30 %) bzw. wurden in britische Häfen befördert (39 %).

In der Ostsee wurden im Kurzstreckenseeverkehr von oder nach Häfen von EU-15 überwiegend (zu 63 %) Güter befördert, die aus den vier Ländern Deutschland, Schweden, Niederlande und Finnland kamen oder in diese Länder verbracht wurden. Aus Tabelle 1 wird außerdem ersichtlich, dass mit Ausnahme Portugals, der Niederlande und Belgiens alle Länder den Großteil ihres Kurzstreckenseeverkehrs mit Partnerhäfen der Meere durchführen, an denen sie eine Küstenlinie haben.

Tabelle 2: Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in EU-15 und Norwegen – Millionen Tonnen, 2000-2003

	2000			2001			2002			2003			Jährliche Wachstumsrate (insgesamt)	
	Ein-gänge	Aus-gänge	Ins-gesamt	Ein-gänge	Aus-gänge	Ins-gesamt	Ein-gänge	Aus-gänge	Ins-gesamt	Ein-gänge	Aus-gänge	Ins-gesamt	Durchschnittl. Rate 2000-2003	2002-2003
BE	59	36	94	58	35	93	56	36	92	56	39	95	0,4%	3,1%
DK	31	33	59	33	33	62	34	35	62	35	37	66	3,4%	5,4%
DE	107	52	156	108	53	158	104	53	155	108	55	160	0,8%	3,7%
EL ⁽¹⁾	63	43	86	53	38	78	51	36	73	57	41	80	-2,5%	8,7%
ES	99	45	131	124	58	159	134	58	171	138	63	178	10,6%	4,1%
FR	154	64	212	144	61	198	143	61	198	148	65	206	-1,0%	4,1%
IE	17	10	27	19	10	29	21	11	32	22	11	33	7,2%	3,7%
IT	227	102	279	227	96	277	234	108	291	244	115	302	2,7%	3,6%
NL	161	57	217	162	56	218	168	58	226	170	56	226	1,3%	0,1%
PT	25	10	31	25	10	31	25	10	31	25	11	32	1,1%	2,7%
FI	37	33	70	45	38	78	46	39	80	50	39	85	6,3%	6,1%
SE	66	62	118	62	59	111	63	58	114	67	59	118	0,0%	4,0%
UK	171	188	308	222	178	353	220	174	345	216	173	342	3,6%	-0,9%
EU-15	1 217	735	1 538	1 282	725	1 586	1 299	737	1 604	1 336	765	1 643	2,2%	2,4%
NO	:	:	:	:	:	:	54	81	128	51	81	122	:	-4,1%

Die in Tabelle 2 dargestellten Gesamtwerte enthalten keine Doppelzählungen von Strömen, die auf nationaler und internationaler Ebene von Intra-EU-15 auftreten können. Daher können diese Gesamtwerte von der Summe der Ein- und Ausgänge abweichen (siehe „Wissenswertes zur Methodik“).

Alle Länder außer Dänemark und Norwegen verschifften weniger Güter im Kurzstreckenseeverkehr, als bei ihnen eintrafen. 2003 wurden 75 % der von den Niederlanden im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Tonnage in niederländischen Häfen gelöscht, in Dänemark und Norwegen beschränkte sich dieser Anteil hingegen auf 49 % bzw. 38 %.

Die von EU-15 gemeldete jährliche Wachstumsrate des Kurzstreckenseeverkehrs belief sich für den Zeitraum 2000-2003 auf 2,2 %.

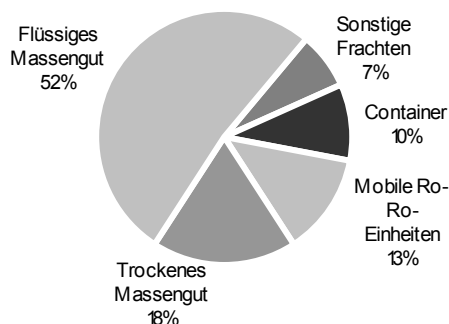
⁽¹⁾ Schätzungen: siehe „Wissenswertes zur Methodik“

Nur zwei Länder verzeichneten während dieses Zeitraums einen Rückgang des Kurzstreckenseeverkehrs, nämlich Griechenland (-2,5 %) und Frankreich (-1,0 %), obgleich in beiden Ländern die Entwicklung zwischen 2002 und 2003 positiv ausfiel.

In allen Mitgliedstaaten von EU-15 kam es zwischen 2002 und 2003 zu einer Zunahme des Kurzstreckenseeverkehrs, mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs, wo eine geringfügige Abnahme (-0,9 %) zu beobachten war. Die höchsten Anstiege waren im letzten Jahr des Beobachtungszeitraums in Griechenland (+8,7 %)⁽¹⁾ und in Finnland (+6,1 %) festzustellen. Über den gesamten Zeitraum hinweg verzeichnete auch Spanien mit seiner idealen Lage zwischen dem Atlantischen und dem Lateinischen Bogen eine beachtliche Wachstumsrate.

Kurzstreckenseeverkehr nach Frachtarten

Schaubild 3: Verteilung des Kurzstreckenseeverkehrs von EU-15 nach Frachtarten - Tonnen in %, 2003



Aus Schaubild 3 wird deutlich, dass es sich bei den im Kurzstreckenseeverkehr von EU-15 umgeschlagenen Gütern überwiegend um flüssiges Massengut handelt. Mit einem Güterumschlag von 853 Millionen Tonnen entfallen auf diese Frachtart 52 % des gesamten Kurzstreckenseeverkehrs von EU-15. Trockenes Massengut mit einem Anteil von 18 % bzw. einem Gesamtumschlag von 301 Millionen Tonnen folgt mit relativ großem Abstand hinter dem flüssigen Massengut an zweiter Stelle. An dritter Stelle rangieren die mobilen Ro-Ro-Einheiten mit 13 % Anteil am gesamten Kurzstreckenseeverkehr, dahinter Container mit lediglich 10 %. Die beiden letztgenannten Frachtarten lagen mit Umschlagsvolumen von 212 bzw. 158 Millionen Tonnen auf den letzten Plätzen, obgleich sie aufgrund ihrer Beschaffenheit für den Kurzstreckenseeverkehr besonders gut geeignet sind. Allerdings waren ihre Zunahmeraten höher als die aller anderen Frachtarten.

Schaubild 4: Verteilung des Kurzstreckenseeverkehrs von EU-15 nach Frachtarten und See-/Meeresregionen - Tonnen in %, 2003

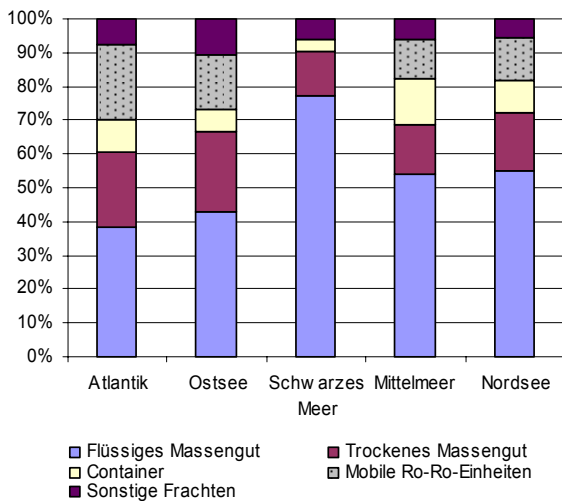
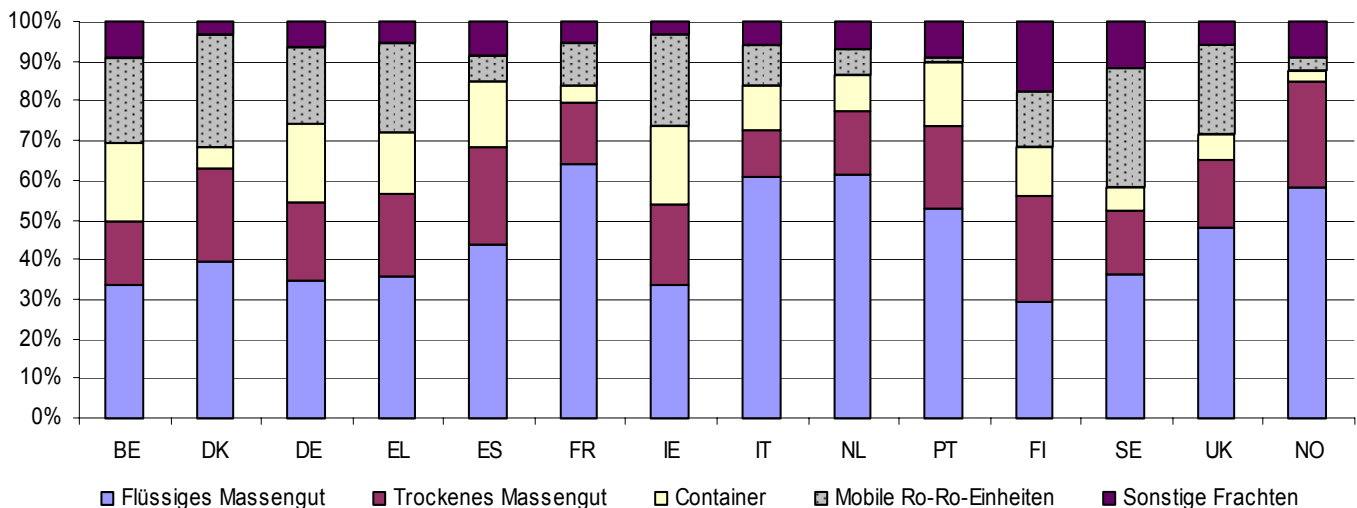


Schaubild 4 zeigt für die einzelnen See-/Meeresregionen, aus denen oder in die Güter befördert werden, die Verteilung des Kurzstreckenseeverkehrs aus oder nach EU-15 nach Frachtarten. Auch hier ist deutlich zu erkennen, dass flüssiges Massengut in sämtlichen See-/Meeresregionen eine vorherrschende Position einnimmt. Insbesondere in den Schwarzmeerbahnen bestehen 77 % des im Kurzstreckenseeverkehr beförderten Frachtvolumens aus flüssigem Massengut. Auch in den Häfen des Atlantischen Ozeans ist flüssiges Massengut die am häufigsten umgeschlagene Frachtart, ihr Anteil ist mit 39 % indessen nicht so hoch wie in den übrigen See-/Meeresregionen. In dieser Region entfallen auf mobile Ro-Ro-Einheiten und trockenes Massengut jeweils 22 % des Frachtvolumens im Kurzstreckenseeverkehr von EU-15. Der Grund hierfür sind wahrscheinlich die zahlreichen Initiativen zur Förderung der Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs im Ärmelkanal und im Atlantischen Bogen zwischen der Iberischen Halbinsel und dem Vereinigten Königreich, insbesondere was den Gütertransport durch mobile Ro-Ro-Einheiten betrifft. Trockenes Massengut steht als Frachtart in allen am Kurzstreckenseeverkehr von EU-15 beteiligten See-/Meeresregionen nach wie vor an zweiter Stelle.

Schaubild 5: Verteilung des Kurzstreckenseeverkehrs der EU-15-Länder und Norwegens nach Frachtarten - Tonnen in %, 2003



Aus Schaubild 5 ist wie beim vorangegangenen Schaubild ersichtlich, dass flüssiges Massengut im Kurzstreckenseeverkehr von vorrangiger Bedeutung ist. In allen EU-15-Ländern und in Norwegen ist dies die am häufigsten beförderte Güterart, insbesondere in Frankreich (64 %), den Niederlanden (62 %) und Italien (61 %).

Bei trockenem Massengut und mobilen Ro-Ro-Einheiten verbucht das Vereinigte Königreich mit 57 bzw. 77 Millionen Tonnen von allen EU-15-Mitgliedstaaten das größte Frachtvolumen im Kurzstreckenseeverkehr.

Bei flüssigem Massengut und Containern liegt Italien mit einem Volumen von 183 bzw. 35 Millionen Tonnen an der Spitze.

Das geringste im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagene Volumen von flüssigem und trockenem Massengut weist dagegen Irland aus. Dänemark nimmt bei Containern den letzten Platz ein, Portugal bei mobilen Ro-Ro-Einheiten.

Tabelle 3: Kurzstreckenseeverkehr der EU-15-Länder und Norwegens nach Frachtarten - Tonnen, 2003

	Flüssiges Massengut	Trockenes Massengut	Container	Mobile Ro-Ro-Einheiten ⁽²⁾	Sonstige Frachten
BE	31 990	15 364	18 292	20 699	8 409
DK	26 000	15 402	3 403	18 746	2 099
DE	55 948	31 783	31 163	31 252	10 175
EL ⁽¹⁾	28 752	16 600	12 220	17 944	4 236
ES	78 367	42 843	29 857	11 503	15 095
FR	131 419	31 897	9 587	21 394	11 309
IE	11 254	6 674	6 571	7 667	1 087
IT	183 568	35 699	34 795	30 560	17 360
NL	139 586	35 878	20 998	14 323	15 302
PT	17 064	6 809	5 103	360	2 928
FI	24 867	22 768	10 333	11 608	15 008
SE	42 715	19 353	6 614	35 464	14 105
UK	165 260	57 140	23 456	76 601	19 415
EU-15	853 710	300 775	158 462	211 859	117 973
NO	71 561	32 253	3 741	3 968	10 810

⁽¹⁾ Schätzungen: siehe „Wissenswertes zur Methodik“

⁽²⁾ Ro-Ro: Roll-on/Roll-off

Tabelle 4: Anteil der Container am Kurzstreckenseeverkehr der EU-15-Länder und Norwegens: 1 000 TEU - 2003

	2000		2001		2002		2003		Jährliche Wachstumsrate			
	Insgesamt (TEU)	davon leer	Insgesamt (TEU)	davon leer	Insgesamt (TEU)	davon leer	Insgesamt (TEU)	davon leer	Durchschnittsrate 2000-2003		2002 - 2003	
									Insgesamt (TEU)	davon leer	Insgesamt (TEU)	davon leer
BE ⁽¹⁾	897	102	950	86	1 144	84	1 458	83	17,6%	-6,6%	27,4%	-1,2%
DK	423	120	419	120	424	115	446	101	1,8%	-5,6%	5,2%	-12,2%
DE	2 629	530	3 033	669	3 341	737	3 658	767	11,6%	13,1%	9,5%	4,1%
EL ⁽²⁾	1 199	284	1 148	882	1 170	962	1 227	1 040	0,8%	54,1%	4,9%	8,1%
ES	2 354	640	3 000	636	2 985	596	3 465	830	13,8%	9,1%	16,1%	39,3%
FR	956	330	1 089	332	1 246	371	1 156	362	6,5%	3,1%	-7,2%	-2,4%
IE	569	94	597	125	785	162	869	186	15,2%	25,5%	10,7%	14,8%
IT	3 026	471	3 222	471	3 866	627	4 261	737	12,1%	16,1%	10,2%	17,5%
NL	2 322	417	2 218	462	2 422	511	2 626	547	4,2%	9,5%	8,4%	7,0%
PT	558	135	603	156	629	168	663	166	5,9%	7,1%	5,4%	-1,2%
FI	879	192	972	207	1 052	208	1 115	199	8,3%	1,2%	6,0%	-4,3%
SE	626	142	651	145	742	174	657	109	1,6%	-8,4%	-11,5%	-37,4%
UK	2 975	738	3 083	865	3 299	991	3 342	1 073	4,0%	13,3%	1,3%	8,3%
EU-15	14 840	3 209	16 151	4 146	18 563	4 723	20 033	5 052	10,5%	16,3%	7,9%	7,0%
NO	:	:	:	:	461	124	493	137	:	:	6,9%	10,5%

⁽¹⁾ Die belgischen Daten für den Hafen Antwerpen könnten noch überarbeitet werden.

⁽²⁾ Schätzungen: siehe „Wissenswertes zur Methodik“

Mit 4,3 Millionen TEU (Twenty Foot Equivalent Units - 20-Fuß-Einheiten) im Jahr 2003 liegt Italien beim Containerumschlag im Kurzstreckenseeverkehr an der Spitze der Mitgliedstaaten von EU-15. An zweiter Stelle folgen die drei Länder Deutschland, Spanien und Vereinigtes Königreich. Spitzenreiter beim Leercontainerumschlag ist das Vereinigte Königreich mit 1,1 Millionen TEU, dicht gefolgt von Griechenland.

Seit 2001 betrifft die Containerbeförderung im Kurzstreckenseeverkehr zwischen den griechischen Häfen im wesentlichen Leercontainer (85 % im Jahr 2003). Hingegen beträgt der Anteil der umgeschlagenen Leercontainer in Belgien im gleichen Jahr lediglich 6 %.

Für alle Häfen von EU-15 zusammen beläuft sich die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des Kurzstreckenseeverkehrs mit Containern im Zeitraum 2000-2003 auf 10,5 %. Die entsprechende Wachstumsrate bei Leercontainern liegt bei 16,3 %. Die Zunahme im letzten Beobachtungsjahr (zwischen 2002 und

2003) fiel mit 7,9 % für Container insgesamt und 7 % für Leercontainer weniger hoch aus.

Den bemerkenswertesten Anstieg verzeichnete Griechenland einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum beim Leercontainerumschlag von 54 %⁽²⁾ zwischen 2000 und 2003, während die Gesamtzahl der umgeschlagenen Container nahezu unverändert blieb.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Gesamtzahl der von den Häfen in Belgien, Dänemark, Portugal und Finnland im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Container gestiegen ist, während die Zahl der umgeschlagenen Leercontainer rückläufig war.

Von den Häfen der EU-15-Länder und Norwegens verzeichnet Schweden den stärksten Rückgang der Zahl der im Kurzstreckenseeverkehr umgeschlagenen Container, mit durchschnittlich -11,5 % im Zeitraum 2002-2003 für Container insgesamt und -37,4 % für Leercontainer.

Wichtigste Häfen im Kurzstreckenseeverkehr nach Frachtarten

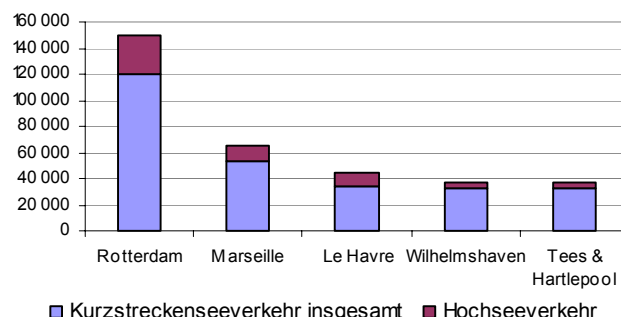
Tabelle 5: Flüssiges Massengut: Die 5 Spitzenreiter unter den Häfen im Kurzstreckenseeverkehr – 1 000 Tonnen, 2003

Flüssiges Massengut		
Häfen	Kurzstreckenseeverkehr insgesamt (1000 Tonnen)	Anteil am Kurzstreckenseeverkehr von EU-15
Rotterdam	120 373	11,70%
Marseille	53 367	5,19%
Le Havre	34 460	3,35%
Wilhelmshaven	32 016	3,11%
Tees & Hartlepool	31 944	3,10%

Von den Häfen der EU-15-Länder liegt Rotterdam im Kurzstreckenseeverkehr beim Umschlag von flüssigem Massengut an der Spitze. Hier werden allein 12 % des gesamten flüssigen Massenguts im Kurzstreckenseeverkehr von EU-15 umgeschlagen.

An zweiter Stelle folgt mit einigem Abstand der Hafen Marseille, danach das Trio Le Havre, Wilhelmshaven und Tees & Hartlepool.

Schaubild 6: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Umschlag von flüssigem Massengut – 1 000 Tonnen, 2003



Der Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am gesamten Umschlagsvolumen dieser Häfen ist beträchtlich. So entfallen 87 % des Güterumschlags im Hafen Tees & Hartlepool auf den Kurzstreckenseeverkehr. Le Havre verzeichnet von allen fünf Häfen mit 77 % den geringsten Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Gesamtvolumen der umgeschlagenen Güter.

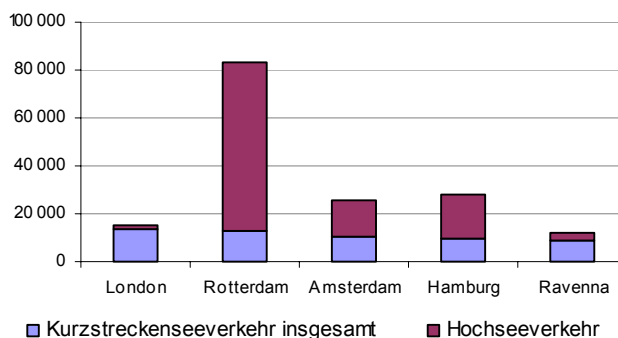
Tabelle 6: Festes Massengut: Die 5 Spitzenreiter unter den Häfen im Kurzstreckenseeverkehr – 1 000 Tonnen, 2003

Trockenes Massengut		
	Kurzstreckenseeverkehr insgesamt (1000 Tonnen)	Anteil am Kurzstreckenseeverkehr von EU-15
London	13 470	3,70%
Rotterdam	12 612	3,47%
Amsterdam	10 572	2,91%
Hamburg	9 290	2,55%
Ravenna	8 745	2,41%

London ist der Hafen mit dem höchsten Umschlag von trockenem Massengut. Es folgen in kurzem Abstand Rotterdam, Amsterdam, Hamburg und Ravenna (in dieser Reihenfolge).

Im Hafen von London werden 90 % der umgeschlagenen Menge von trockenem Massengut im Kurzstreckenseeverkehr befördert.

Schaubild 7: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Umschlag von festem Massengut – 1 000 Tonnen, 2003



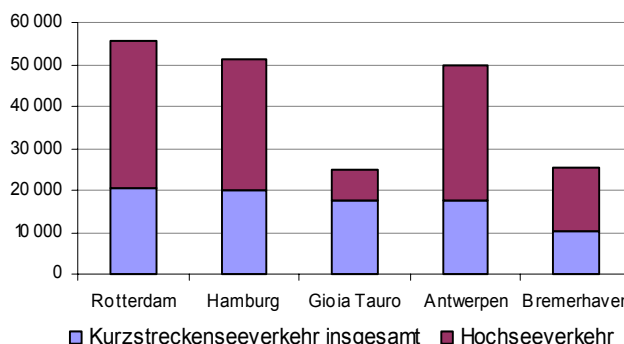
In Rotterdam dagegen entfallen nur 15 % des Volumens von trockenem Massengut auf den Kurzstreckenseeverkehr.

Tabelle 7: Container: Die 5 Spitzenreiter unter den Häfen im Kurzstreckenseeverkehr – 1 000 Tonnen, 2003

Container		
	Kurzstreckenseeverkehr insgesamt (1000 Tonnen)	Anteil am Kurzstreckenseeverkehr von EU-15
Rotterdam	20 526	8,97%
Hamburg	19 801	8,65%
Gioia Tauro	17 702	7,73%
Antwerpen	17 329	7,57%
Bremerhaven	10 447	4,56%

Betrachtet man das Umschlagsvolumen von Containern im Kurzstreckenseeverkehr, so nimmt Rotterdam die Spitzenposition ein. Nahezu 9 % des im Kurzstreckenseeverkehr aller Häfen von EU-15 beförderten Containervolumens werden hier umgeschlagen. In sehr dichtem Abstand folgen Hamburg (8,6 %), Gioia Tauro (7,7 %) und Antwerpen (7,6 %).

Schaubild 8: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Containerumschlag – 1 000 Tonnen, 2003



Im Hafen von Gioia Tauro werden 71 % des Gesamtvolumens von Containern im Kurzstreckenseeverkehr befördert. In den übrigen Häfen dagegen liegt dieser Anteil nicht über 41 %.

Tabelle 8: Ro-Ro-Einheiten: Die 5 Spitzenreiter unter den Häfen im Kurzstreckenseeverkehr – 1 000 Tonnen, 2003

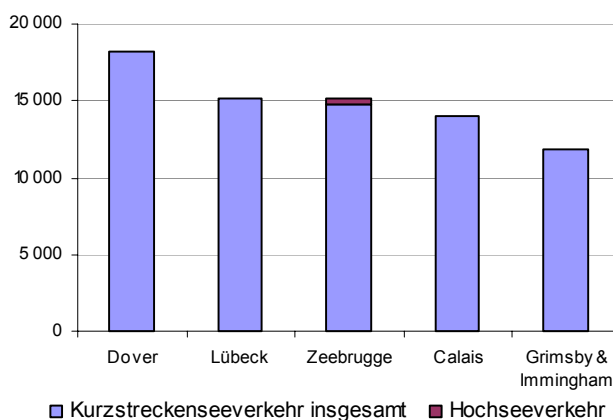
Mobile Ro-Ro-Einheiten		
	Kurzstreckenseeverkehr insgesamt (1000 Tonnen)	Anteil am Kurzstreckenseeverkehr von EU-15
Dover	18 241	5,40%
Lübeck	15 193	4,49%
Zeebrugge	14 762	4,37%
Calais	14 034	4,15%
Grimsby & Immingham	11 851	3,51%

Spitzenreiter beim Volumen der im Kurzstreckenseeverkehr beförderten mobilen Ro-Ro-Einheiten ist Dover mit mehr als 18 Millionen Tonnen.

Es folgen Lübeck, Zeebrugge und Calais.

Die fünf Häfen dieser Klassifizierung sind hoch spezialisiert und wickeln nahezu die Gesamtheit des Transports mobiler Ro-Ro-Einheiten im Kurzstreckenverkehr ab.

Schaubild 9: Anteil des Kurzstreckenseeverkehrs am Umschlag von Ro-Ro-Einheiten – 1 000 Tonnen, 2003



Lediglich 3 % der im Hafen von Zeebrugge umgeschlagenen mobilen Ro-Ro-Einheiten werden nicht im Kurzstreckenseeverkehr befördert. Eine gewisse Rolle spielt hierbei natürlich auch die geografische Lage.

➤ WISSENSWERTES ZUR METHODIK

Der Inhalt der vorliegenden Veröffentlichung „Statistik kurz gefasst“ basiert auf den im Rahmen der Richtlinie zur Seeverkehrsstatistik der EU erhobenen Daten („Richtlinie 95/64/EG des Rates vom 8.12.1995 über die statistische Erfassung des Güter- und Personenseeverkehrs“ - ABl. L 320 vom 30.12.1995, Seite 25).

Der Kurzstreckenseeverkehr, über den in der vorliegenden Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ berichtet wird, umfasst den Gütertransport zwischen den Häfen von EU-15 und Norwegen einerseits und den Häfen im geografischen Europa, im Mittelmeer und im Schwarzen Meer andererseits, also den Häfen in den EU-Ländern (Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Irland, Italien, Zypern, Lettland, Litauen, Malta, Niederlande, Polen, Portugal, Slowenien, Finnland, Schweden, und Vereinigtes Königreich), in den EWR-Ländern (Island und Norwegen), den Ländern an der Ostsee (Russland), den Mittelmeerländern (Albanien, Algerien, Bosnien-Herzegowina, Kroatien, Ägypten, Israel, Libanon, Libyen, Montenegro, Marokko, Syrien, Tunesien und Türkei) sowie den Ländern am Schwarzen Meer (Bulgarien, Georgien, Moldawien, Rumänien, Russland, Türkei und Ukraine).

Bei den Daten von 2003 für Griechenland handelt es sich um Schätzungen (kursiv gedruckt). Da die Angaben für die beiden letzten Quartale 2003 zum Zeitpunkt des Abfassens dieser Veröffentlichung noch nicht vorlagen, wurden die Gesamtwerte für das Jahr 2003 geschätzt, indem die Daten der beiden letzten Quartale 2003 durch die Daten der beiden letzten Quartale 2002 ersetzt wurden.

Die Angaben über EU-15 beziehen sich auf insgesamt 13 Mitgliedstaaten, da Luxemburg und Österreich nicht über Seehäfen verfügen. In diesem Gesamtwert sind die geschätzten Daten für Griechenland enthalten.

Die hier dargestellten Gesamtwerte für die einzelnen Länder und für EU-15 enthalten keine Doppelzählungen von Strömen, die auf nationaler und internationaler Ebene von Intra-EU-15 auftreten können. Wenn sowohl der Ausgangs- als auch der Bestimmungshafen Daten geliefert haben, wurden zur Ermittlung des auf dieser Seestrecke beförderten Frachtvolumens nur die von jedem Hafen gemeldeten Eingänge addiert. Die Aggregate nach einzelnen Ländern und für EU-15 sind die Summe dieser Daten. Folglich können diese Gesamtwerte von der Summe der Ein- und Ausgänge abweichen.

Im Interesse der Klarheit wurden einige Frachttypen zusammengefasst. Dies betrifft insbesondere die Kategorie „Mobile Ro-Ro-Einheiten“, die „selbstfahrende Ro-Ro-Einheiten“ und „nicht selbstfahrende Ro-Ro-Einheiten“ umfasst.

Folgende See-/Meeresregionen wurden berücksichtigt: Ostsee, Nordsee, Atlantischer Ozean (einschließlich Ärmelkanal und Irische See), Mittelmeer und Schwarzes Meer. Marokko - Westafrika, Ägypten - Rotes Meer und Israel - Rotes Meer wurden in diesen Bericht ebenfalls nicht aufgenommen.

Ostsee:

- Die dänischen Häfen entlang und südlich der Linie Helsingborg - Korsør - Nyborg - Kolding (ohne Helsingborg);
- die Häfen Deutschlands, Polens, Russlands, Litauens, Lettlands Estlands und Finnlands (einschließlich der Finnische Meerbusen, der Bottnische Meerbusen und die Åland-Inseln);

- die schwedischen Häfen von Helsingborg bis und einschließlich die Häfen im Bottnischem Meerbusen.

Nordsee:

- Die norwegischen und schwedischen Häfen von Bergen südwärts bis einschließlich Helsingborg; die dänischen Häfen oberhalb der Linie Helsingborg - Korsør - Nyborg - Kolding; Nord-Dänemark und Belgien;
- die Häfen an der Ostküste des Vereinigten Königreichs (Schottland und Vereinigtes Königreich) vom Cape Wrath in Schottland in nördlicher Richtung bis und mit Ramsgate, einschließlich Shetland- und Orkney-Inseln;
- die Häfen Deutschlands und der Niederlande.

Atlantischer Ozean:

- Häfen in nördlicher Richtung des Ärmelkanals: Häfen an der Westküste des Vereinigten Königreichs vom Cape Wrath in Schottland bis zum Lands End in England einschließlich der dazugehörigen irischen Häfen und der Inseln;
- Häfen am Ärmelkanal: die französischen Häfen von der belgischen Grenze hinauf bis einschließlich Pointe St. Mathieu (einschließlich der Insel Ouessant); die englischen Häfen von Ramsgate bis zum Lands End (darunter die Scilly Islands, die Channel Islands und die Isle of Wight);
- die Häfen südseitig des Ärmelkanals: die französischen Häfen an der Südseite der Pointe St. Mathieu; die nördlichen Häfen Spaniens; (sämtliche) Häfen Portugals und die Häfen an der Südseite Spaniens bis einschließlich zum Hafen von Tarifa.

Mittelmeer:

- Europäische Häfen: die Häfen der am Mittelmeer gelegenen südeuropäischen Länder (einschließlich der dazugehörigen Inseln), Maltas und Zyperns; die Häfen des europäischen Teils der Türkei von der Grenze mit Griechenland bis einschließlich der westlichen Häfen am Bosphorus (Rumelikavagi).
- Asiatische Häfen: die übrigen türkischen Häfen am Mittelmeer (einschließlich der Häfen am Bosphorus); die Häfen in Syrien, im Libanon und in Israel sowie die Häfen in Ägypten östlich des Suez-Kanals.
- Afrikanische Häfen: die Häfen von Ceuta und Melilla und die Häfen östlich davon bis einschließlich die Häfen am Suezkanal (einschließlich Suez).

Schwarzes Meer:

Die Schwarzmeerhäfen am Bosphorus.

Sonstige:

Unbekannte Häfen oder Flusshäfen.

Alle in dieser Ausgabe von „Statistik kurz gefasst“ dargestellten Zahlen stammen von Eurostat und spiegeln den Stand der Verfügbarkeit der Daten in der Referenzdatenbank von Eurostat ab November 2004 wider.

Diese Veröffentlichung entstand in Zusammenarbeit mit Sandrine Herbeth, Manuel Da Silva und Marion Biré.

Weitere Informationsquellen:

➤ **Datenbanken**

[EUROSTAT Webseite/Verkehr/Seeverkehr](#)

Journalisten können den Media Support Service kontaktieren:

BECH Gebäude Büro A4/017 • L-2920 Luxembourg • Tel. (352) 4301 33408 • Fax (352) 4301 35349 •

E-mail: eurostat-mediasupport@cec.eu.int

European Statistical Data Support:

Eurostat hat zusammen mit den anderen Mitgliedern des „Europäischen Statistischen Systems“ ein Netz von Unterstützungszentren eingerichtet; diese Unterstützungszentren gibt es in fast allen Mitgliedstaaten der EU und in einigen EFTA-Ländern.

Sie sollen die Internetnutzer europäischer statistischer Daten beraten und unterstützen.

Ausführliche Informationen über dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:

www.europa.eu.int/comm/eurostat/

Ein Verzeichnis unserer Verkaufsstellen in der ganzen Welt erhalten Sie beim:

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

2, rue Mercier – L-2985 Luxembourg

URL: <http://publications.eu.int>

E-mail: info-info-opoce@cec.eu.int

BELGIEN/BELGIQUE/BELGIË - DANMARK - DEUTSCHLAND - EESTI – ELLÁDA - ESPAÑA - FRANCE - IRELAND - ITALIA - KYPROS/KIBRIS – LUXEMBOURG - MAGYARORSZÁG – MALTA - NEDERLAND - ÖSTERREICH - POLSKA - PORTUGAL - SLOVENIJA - SLOVENSKO - SUOMI/FINLAND - SVERIGE - UNITED KINGDOM - BALGARIJA - HRVATSKA - ÍSLAND – NORGE - SCHWEIZ/SUISSE/SVIZZERA - AUSTRALIA - BRASIL - CANADA - EGYPT - MALAYSIA - MÉXICO - SOUTH KOREA - SRI LANKA - T'AI-WAN - UNITED STATES OF AMERICA

ORIGINALTEXT: Französisch