

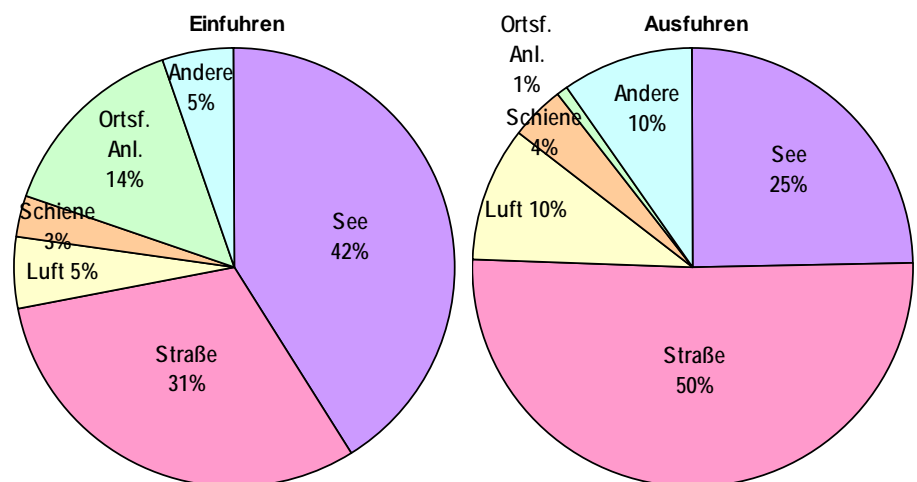


Handel zwischen der EU-25 und ihren Nachbarländern nach Verkehrsträgern

Wertmäßig herrscht bei den Ausfuhren der Straßenverkehr vor, bei den Einfuhren der Seeverkehr

Das Wichtigste in Kürze

Abbildung 1: Wertmäßige Aufteilung der Handelsströme mit den Nachbarländern auf die verschiedenen Verkehrsträger, 2004



- Der Schienenverkehr legte 2003 – 2004 deutlich zu.
- Der Seeverkehr war bei Einfuhren aus Nachbarländern in die EU-25 der vorherrschende Verkehrsträger.
- Der Straßenverkehr war bei Ausfuhren aus der EU-25 in Nachbarländer der vorherrschende Verkehrsträger.
- Wertmäßig gesehen wurden 93% der Mineralölzeugnisse zur See oder über ortsfeste Anlagen transportiert (Einfuhren 95% - Ausfuhren 64%).
- Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter wurden hauptsächlich im Straßenverkehr befördert.
- Gemessen am Volumen erfolgten die Einfuhren von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Erzen und Metallabfällen am häufigsten über die Schiene.
- Güter der Kapitel 6, 8 und 9 wurden vorwiegend im Straßenverkehr ausgeführt.
- Leder, Textilien, Bekleidung und sonstige Halb- und Fertigwaren wurden sehr oft auf der Straße befördert.
- Der wichtigste Handelspartner im Seeverkehr war die Türkei.
- Bei den Handelsströmen über Straße, Schiene und ortsfeste Anlagen war die Schweiz der wichtigste Partner.

Tabelle 3: Entwicklung des Handels zwischen den Mitgliedstaaten und Nachbarländern der EU (andere europäische Länder und Mittelmeerländer) nach Verkehrsträger, Wert in Mio. Euro

	Einfuhren										Ausfuhren									
	2004					Durchschn. jährl. Wachstum 1999-2004					2004					Durchschn. jährl. Wachstum 1999-2004				
	See	Schiene	Straße	Luft	Andere	See	Schiene	Straße	Luft	Andere	See	Schiene	Straße	Luft	Andere	See	Schiene	Straße	Luft	Andere
BE	5 583	2	3 211	3 079	1 688	23%	-34%	5%	9%	27%	3 158	332	6 369	3 720	145	11%	0%	11%	0%	-6%
CZ	13	559	706	98	1 469	:	89%	34%	5%	74%	78	574	2 013	85	336	:	12%	41%	15%	82%
DK	4 349	18	1 158	153	140	7%	-2%	11%	3%	10%	2 891	11	2 510	338	217	0%	-22%	15%	3%	7%
DE	11 625	1 288	33 303	2 627	18 238	15%	-1%	7%	3%	10%	11 363	3 584	38 428	5 207	20 935	7%	1%	4%	8%	44%
EE	96	306	159	19	14	74%	68%	36%	45%	70%	136	59	244	16	11	32%	58%	93%	74%	:
EL	3 290	68	1 429	258	429	23%	50%	17%	0%	37%	863	24	1 299	176	25	0%	-31%	12%	1%	16%
ES	10 279	7	3 729	934	1 063	21%	-16%	15%	15%	19%	5 312	286	3 489	548	391	11%	5%	14%	11%	6%
FR	16 501	164	12 234	1 320	5 509	16%	-13%	7%	2%	3%	9 383	807	16 321	3 702	3 585	7%	10%	6%	4%	-10%
IE	1 503	17	36	172	3	14%	:	-3%	-14%	25%	3 384	75	12	979	0	7%	:	-18%	0%	:
IT	18 220	485	15 162	1 068	7 929	15%	0%	9%	2%	14%	11 396	744	26 065	2 315	115	7%	3%	14%	8%	43%
CY	479	0	0	36	1	5%	:	:	8%	-32%	46	0	0	37	0	-11%	:	:	11%	:
LV	78	319	212	25	91	41%	33%	21%	14%	27%	105	48	198	9	1	29%	18%	41%	35%	:
LT	87	652	287	18	1 090	40%	46%	25%	25%	183%	83	205	541	9	227	94%	26%	41%	8%	15%
LU	7	12	183	111	21	7%	25%	2%	51%	48%	63	33	298	24	3	28%	-3%	10%	-6%	25%
HU	0	632	1 355	80	1 694	:	55%	55%	0%	145%	0	549	3 315	273	145	:	25%	71%	45%	42%
MT	77	0	0	16	0	22%	:	:	40%	:	39	0	0	7	0	21%	:	:	-5%	:
NL	8 550	4	2 902	181	9 270	15%	-22%	0%	2%	24%	2 816	153	10 573	1 685	1 527	7%	3%	10%	11%	20%
AT	277	447	6 024	667	1 536	15%	8%	12%	8%	15%	498	820	9 003	1 161	201	5%	8%	12%	3%	11%
PL	845	1 317	1 468	109	2 970	32%	58%	37%	-9%	119%	889	814	4 218	86	275	20%	39%	53%	25%	50%
PT	2 180	0	278	121	29	15%	-100%	-1%	-7%	4%	373	2	459	51	17	9%	0%	5%	5%	:
SI	267	102	772	39	141	20%	37%	72%	3%	9%	78	86	2 353	28	51	92%	14%	67%	23%	:
SK	1	504	340	28	1 284	:	97%	42%	23%	264%	6	376	756	15	31	:	35%	54%	13%	99%
FI	3 853	1 156	1 031	147	770	22%	3%	3%	7%	15%	1 339	411	5 167	556	380	3%	7%	16%	2%	34%
SE	4 538	281	4 246	436	166	9%	4%	6%	8%	1%	3 306	493	8 798	994	258	8%	12%	7%	-1%	-2%
UK	26 386	138	0	3 520	1 787	18%	:	:	-13%	-2%	11 377	1 036	0	5 516	270	4%	9%	:	3%	34%

Einfuhren erfolgen vorwiegend über die See ...

2004 wurden wertmäßig gesehen 42% der Einfuhren in die Mitgliedstaaten aus den Nachbarländern im Seeverkehr befördert, wobei der weitaus größte Anteil (22%) in das Vereinigte Königreich ging.

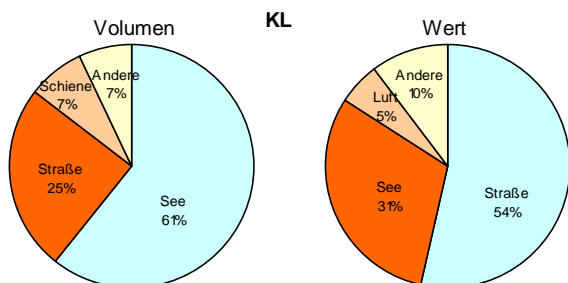
Der zweitwichtigste Verkehrsträger war der Straßenverkehr mit 31 % aller Einfuhren, der größte Anteil davon (35%) entfiel auf Deutschland.

... bei Ausfuhren herrscht der Straßenverkehr vor

Wertmäßig wurden 50% der Ausfuhren aus der EU-25 in die Nachbarländer im Straßenverkehr getätigt. Den Straßenverkehr nutzten vor allem Deutschland (27% aller EU-25-Ausfuhren über die Straße) und Italien (18%).

Der zweitwichtigste Verkehrsträger war der Seeverkehr mit einem wertmäßigen Anteil von 25% der gesamten Ausfuhren, wovon jeweils etwa 16% auf Deutschland, Italien und das Vereinigte Königreich entfielen.

Güterverkehr nach Verkehrsträger in 2004

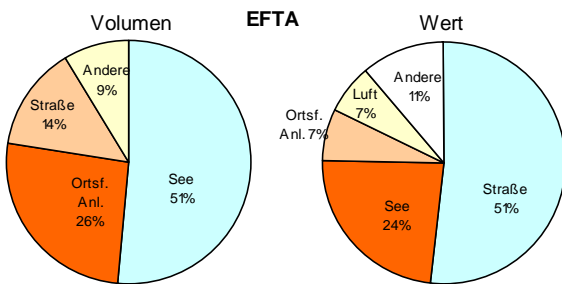


KL: Volumenmäßig liegt der Seeverkehr vorne, wertmäßig der Straßenverkehr

Am Volumen gemessen war für die Kandidatenländer der Seeverkehr der wichtigste Verkehrsträger. Nimmt man allerdings den Wert als Maßstab, ändert sich das Bild und der Straßenverkehr gewinnt die Überhand.

Auf den Luftverkehr, in dem im allgemeinen kleinere, aber wertvollere Güter befördert werden, entfielen in den Kandidatenländern wertmäßig 5% bzw. 7% des Handels.

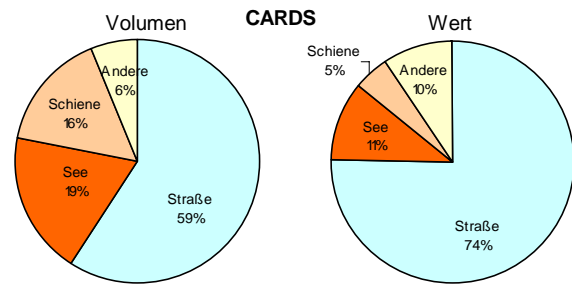
EFTA: Ortsfeste Anlagen haben einen bedeutenden Anteil am Volumen, jedoch weniger am Wert



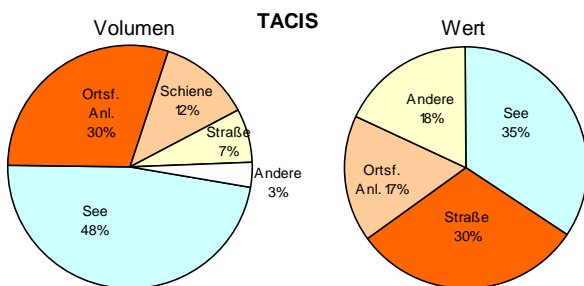
Für die Mittelmeerländer ist der Seeverkehr sowohl am Volumen wie auch am Wert gemessen der wichtigste Verkehrsträger, volumenmäßig ist sein Anteil besonders hoch (75%). Am Volumen gemessen liegen die ortsfesten Anlagen mit 29% an zweiter Stelle. Das Bild ändert sich, wenn der Wert als Maßstab genommen wird: der Seeverkehr bleibt vorherrschend, aber 18% entfallen auf den Luftverkehr.

Bei den EFTA-Ländern herrscht wie bei den Kandidatenländern volumenmäßig der Seeverkehr vor, wertmäßig aber der Straßenverkehr. Gemessen am Volumen wird ein hoher Anteil der Güterströme (26%) über ortsfeste Anlagen befördert, nimmt man den Wert als Maßstab ist dieser Anteil aber deutlich niedriger (7%).

CARDS Der Straßenverkehr herrscht vor, insbesondere wertmäßig gesehen



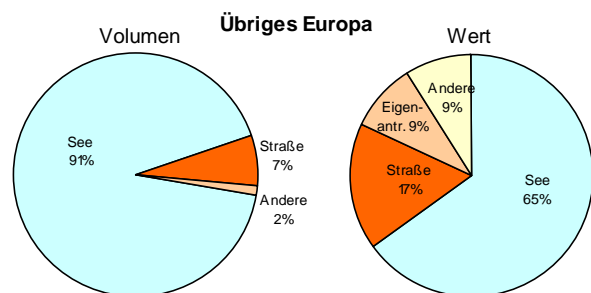
TACIS: Volumenmäßig herrschen der Seeverkehr und die Beförderung über ortsfeste Anlagen vor



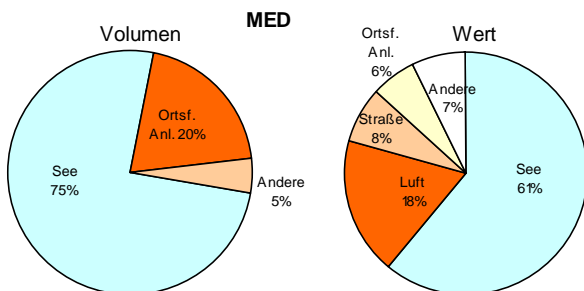
Für die CARDS-Länder ist der Straßenverkehr vorherrschend. Wertmäßig ist sein Anteil höher als volumenmäßig. Nimmt man den Wert als Maßstab, ist der Prozentanteil (74%) besonders hoch. Hingegen stellt der Seeverkehr sowohl wertmäßig als auch volumenmäßig den geringsten Anteil aller Ländergruppen.

Auch für die TACIS-Länder stellt sich die Lage unterschiedlich dar, je nach dem ob man das Volumen oder den Wert als Maßstab nimmt. Im Hinblick auf das Volumen ist der Seeverkehr vorherrschend (48%), gefolgt von ortsfesten Anlagen (30%). Wertmäßig gesehen liegt der Seeverkehr noch in Führung, sein Anteil geht aber auf 35% zurück und der der ortsfesten Anlagen verringert sich auf 17%. Hingegen steigt der Anteil des Straßenverkehrs von 7% auf 30% wenn man die Handelsströme an ihrem Wert misst.

Übriges Europa: Der Seeverkehr ist volumenmäßig weitaus vorherrschend, wertmäßig jedoch weniger



MED: Volumenmäßig entfällt ein bedeutender Anteil auf ortsfeste Anlagen, wertmäßig auf den Luftverkehr



Das Volumen des Seeverkehrs ist für diese Länder mit 91% bemerkenswert hoch, wertmäßig gesehen verringert sich sein Anteil jedoch auf 65%. Sowohl im Hinblick auf das Volumen als auch auf den Wert werden im Vergleich mit anderen Ländergruppen außer den Mittelmeerländern relativ wenige Güter auf der Straße befördert.

Tabelle 4: Wertmäßige Aufteilung der Handelsströme auf die verschiedenen Verkehrsträger, 2004

Wert	Einfuhren						Ausfuhren					
	See	Straße	Schiene	Luft	Ortsf. Anl.	Andere	See	Straße	Schiene	Luft	Ortsf. Anl.	Andere
KL	37%	53%	2%	3%	0%	5%	26%	54%	4%	7%	0%	9%
EFTA	31%	44%	2%	6%	12%	5%	15%	60%	6%	8%	2%	10%
Cards	17%	72%	6%	1%	0%	3%	8%	76%	4%	4%	0%	8%
TACIS (Europa)	48%	10%	6%	3%	28%	5%	14%	62%	4%	7%	0%	13%
Übriges Europa	62%	17%	0%	1%	0%	20%	66%	17%	5%	3%	0%	9%
MED	62%	6%	0%	12%	13%	6%	60%	9%	1%	24%	0%	7%

Tabelle 5: Volumenmäßige Aufteilung der Handelsströme auf die verschiedenen Verkehrsträger, 2004

Volumen	Einfuhren						Ausfuhren					
	See	Straße	Schiene	Luft	Ortsf. Anl.	Andere	See	Straße	Schiene	Luft	Ortsf. Anl.	Andere
KL	68%	20%	5%	0%	4%	2%	52%	30%	10%	0%	2%	5%
EFTA	58%	6%	1%	0%	32%	3%	26%	46%	10%	0%	5%	13%
Cards	31%	48%	17%	0%	0%	4%	9%	68%	15%	0%	0%	7%
TACIS (Europa)	49%	5%	12%	0%	31%	3%	25%	50%	18%	1%	0%	7%
Übriges Europa	82%	10%	1%	0%	0%	7%	92%	6%	0%	0%	0%	1%
MED	71%	0%	0%	0%	26%	3%	91%	4%	2%	0%	0%	3%

Die verschiedenen Verkehrsträger werden von den Handelspartnern unterschiedlich stark genutzt

Bei einigen Ländergruppen herrscht durchwegs ein Verkehrsträger vor. So wurden etwa vom übrigen Europa volumenmäßig gesehen 82% der Einfuhren und 92% der Ausfuhren im Seeverkehr getätigt. Auch die Mittelmeerländer beförderten 71 % des Volumens ihrer Einfuhren und 91% des Volumens ihrer Ausfuhren über den Seeweg.

Andererseits ist für die CARDS-Länder der Straßenverkehr der wichtigste Verkehrsträger. Auf ihn entfallen gemessen am Volumen 48% der Einfuhren und 68% der Ausfuhren, gemessen am Wert 72% bzw. 76%. Für die anderen Ländergruppen sind sowohl der Seeverkehr als auch der Straßenverkehr wichtig. Beispielsweise war für die KL am Volumen gemessen

der Seeverkehr mit 68% der Einfuhren und 52% der Ausfuhren der wichtigste Verkehrsträger, nimmt man aber den Wert als Maßstab, herrscht der Straßenverkehr mit 53% der Einfuhren und 54% der Ausfuhren vor.

Bei den EFTA-Ländern liegt der Straßenverkehr im Hinblick auf das Volumen der Ausfuhren (46%) sowie den Wert der Einfuhren (44% bzw. 60%) vorne, während im Hinblick auf das Volumen der Einfuhren der Seeverkehr führend ist.

Ähnlich stellt sich die Lage in den TACIS-Ländern dar, wo bei den Ausfuhren im Hinblick sowohl auf den Wert als auch das Volumen der Straßenverkehr vorherrscht, während der Seeverkehr wert- wie auch volumenmäßig der wichtigste Verkehrsträger für die Einfuhren ist.

Erzeugnisse

Tabelle 6: Die wichtigsten Waren im Handel mit den Nachbarländern nach Verkehrsträger, gemessen am Wert in Mio. Euro

		Einfuhren					Ausfuhren					
		See	Straße	Schiene	Luft	Andere	See	Straße	Schiene	Luft	Andere	
2004	NST/R-Kapitel	0	2 212	2 407	578	210	246	2 138	3 377	145	152	241
		1	4 289	3 820	194	75	210	4 640	7 359	591	69	698
		2	1 862	25	161	8	114	136	26	38	0	7
		3	64 848	367	1 083	111	24 528	3 974	946	725	36	1 095
		4	2 501	1 131	1 424	102	130	790	169	59	42	40
		5	10 017	4 367	1 171	548	2 943	3 373	4 498	1 214	288	1 248
		6	1 678	312	120	2 230	41	902	1 452	323	3 009	138
		7	1 354	68	153	0	104	98	38	6	0	25
		8	6 307	18 316	1 204	1 293	606	11 199	21 987	1 188	3 980	2 006
		9	22 930	57 289	1 863	10 619	10 563	40 390	100 728	6 906	19 773	22 905
	Alle Kapitel	119 082	90 226	8 479	15 262	57 333	68 981	142 428	11 524	27 537	29 148	
Wachstum 2003-2004	NST/R-Kapitel	0	5%	28%	35%	19%	9%	0%	10%	32%	6%	50%
		1	10%	19%	69%	9%	8%	4%	22%	29%	-7%	39%
		2	103%	213%	:	:	93%	143%	4%	850%	:	75%
		3	22%	46%	13%	754%	44%	35%	7%	55%	112%	-5%
		4	50%	52%	328%	-23%	-70%	23%	56%	119%	500%	11%
		5	53%	32%	181%	39%	40%	17%	26%	74%	22%	52%
		6	21%	18%	90%	36%	5%	8%	19%	81%	21%	38%
		7	3%	26%	65%	-100%	53%	29%	36%	100%	:	178%
		8	15%	19%	31%	-3%	0%	17%	22%	17%	4%	23%
		9	16%	11%	37%	6%	35%	14%	21%	38%	12%	40%
	Alle Kapitel	22%	14%	57%	9%	20%	14%	20%	35%	11%	35%	
Durchschn. jährl. Wachstum 1999-2003	NST/R-Kapitel	0	6%	3%	-1%	4%	4%	3%	11%	-11%	9%	27%
		1	-1%	7%	3%	5%	3%	0%	5%	-3%	6%	51%
		2	37%	28%	0%	:	46%	-9%	6%	-16%	:	7%
		3	23%	19%	18%	90%	13%	8%	9%	-1%	30%	16%
		4	10%	-8%	10%	6%	30%	21%	5%	8%	24%	41%
		5	2%	4%	-5%	6%	21%	8%	6%	-5%	7%	41%
		6	12%	-1%	-6%	-23%	-1%	2%	6%	10%	-3%	35%
		7	7%	27%	5%	19%	2%	6%	7%	-22%	:	3%
		8	6%	9%	5%	2%	1%	9%	10%	6%	9%	56%
		9	12%	7%	2%	2%	3%	4%	8%	2%	3%	13%
	Alle Kapitel	15%	7%	6%	-4%	14%	5%	8%	1%	3%	17%	

Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter werden hauptsächlich auf der Straße befördert.

Aus Tabelle 6 sind die verschiedenen Verkehrsträger ersichtlich, die zur Beförderung der einzelnen Warenarten eingesetzt werden. 97% des Werts der eingeführten Mineralölzeugnisse wurden über den Seeweg oder „andere Verkehrsträger“ (zu denen auch ortsfeste Anlagen gehören) befördert, was 31% des Werts der Gesamteinfuhren entspricht.

Hingegen wurden, am Wert gemessen, 54% der gehandelten Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren sowie besonderen Transportgüter, auf die 52% aller Ein- und Ausfuhren entfielen, auf der Straße befördert, 22% über den Seeweg, 10% auf dem Luftweg, 2% auf der Schiene und 12% mit anderen Verkehrsträgern.

Tabelle 7: Die wichtigsten Waren im Handel mit den Nachbarländern nach Verkehrsträger, gemessen am Volumen in 1000 Tonnen

		Einfuhren					Ausfuhren					
		See	Straße	Schiene	Luft	Andere	See	Straße	Schiene	Luft	Andere	
2004	NST/R-Kapitel	0	9 164	8 666	9 541	66	858	8 276	5 195	906	14	464
		1	4 642	2 299	488	14	2 920	6 276	5 287	1 077	17	1 343
		2	34 271	446	3 081	122	1 546	1 162	284	199	0	49
		3	280 733	1 285	5 043	391	112 994	17 087	2 010	2 533	75	3 585
		4	10 797	956	18 379	7	327	7 577	290	383	0	203
		5	18 013	3 353	2 150	6	2 355	4 320	2 921	2 212	5	1 191
		6	39 417	3 000	5 018	37	820	6 149	9 786	1 976	8	1 767
		7	11 787	536	1 253	2	1 024	560	126	32	0	168
		8	9 454	3 835	2 643	14	708	7 650	7 880	1 383	47	978
		9	12 348	10 036	2 640	96	28 761	11 565	17 793	3 208	250	4 107
	Alle Kapitel	437 697	45 101	54 225	756	251 808	72 294	52 477	14 449	429	15 703	
Wachstum 2003-2004	NST/R-Kapitel	0	2%	24%	15%	43%	32%	-7%	26%	8%	100%	30%
		1	18%	14%	219%	8%	60%	4%	26%	55%	6%	45%
		2	52%	162%	:	:	20%	36%	-2%	637%	:	81%
		3	7%	40%	5%	511%	54%	20%	-6%	33%	56%	-21%
		4	38%	37%	796%	600%	26%	9%	2%	81%	:	-12%
		5	22%	32%	186%	100%	31%	2%	23%	69%	25%	35%
		6	14%	24%	88%	3600%	-14%	-2%	15%	163%	-11%	20%
		7	-3%	18%	43%	-88%	24%	-3%	27%	220%	:	175%
		8	-8%	15%	81%	75%	-21%	11%	20%	47%	24%	29%
		9	-6%	14%	161%	13%	61%	28%	33%	76%	59%	71%
	Alle Kapitel	10%	30%	85%	216%	19%	8%	20%	49%	36%	15%	
Durchschn. jährl. Wachstum 1999-2003	NST/R-Kapitel	0	8%	6%	1%	4%	23%	-2%	6%	-8%	-3%	-7%
		1	0%	4%	0%	10%	-25%	-1%	2%	-4%	3%	9%
		2	33%	45%	3%	:	48%	-14%	10%	-17%	-100%	-8%
		3	8%	10%	4%	138%	-5%	-2%	-2%	-14%	19%	2%
		4	2%	-11%	4%	:	-22%	14%	6%	9%	:	31%
		5	4%	5%	-9%	0%	13%	7%	6%	-5%	-5%	20%
		6	12%	-4%	8%	-24%	8%	-3%	2%	-4%	-35%	10%
		7	3%	29%	9%	:	5%	2%	6%	-31%	:	-7%
		8	5%	4%	5%	-13%	-8%	4%	9%	0%	0%	33%
		9	30%	7%	5%	-2%	142%	4%	5%	-3%	-2%	48%
	Alle Kapitel	9%	9%	5%	9%	3%	1%	5%	-6%	-4%	9%	

Volumenmäßig herrscht der Schienenverkehr bei der Einfuhr von land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, Erzen und Metallabfällen vor

Dass die Waren fast aller Kapitel volumenmäßig gesehen sowohl bei den Einfuhren als auch den Ausfuhren vorherrschend im Seeverkehr transportiert wurden ist klar, bemerkenswert ist allerdings, dass land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere hauptsächlich per Bahn befördert wurden, und zwar erfolgten 34 % der Einfuhren unter diesen Kapiteln im Schienenverkehr.

Auch Erze und Metallabfälle wurden hauptsächlich im Schienenverkehr eingeführt; hier entfielen 60% aller Einfuhren dieses Kapitels auf diesen Verkehrsträger.

Für die Einfuhr von Maschinen, sonstigen Halb- und Fertigwaren sowie besonderen Transportgütern wurden vorherrschend „andere Verkehrsträger“ eingesetzt.

Der größte Volumensanteil der Kapitel 6, 8 und 9 wurde über die Straße ausgeführt

Bei den Ausfuhren war der Straßenverkehr in den Bereichen Steine und Erden und Baustoffe (50% des Volumens der Ausfuhren in diesem Kapitel), chemische Erzeugnisse (44% des Volumens der Ausfuhren in diesem Kapitel) und Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter (48% des Volumens der Ausfuhren in diesem Kapitel) vorherrschend.

und die MED-Länder, in denen auf diese Warengruppe 38,8% bzw. 37,2% aller Straßentransporte entfielen.

Eisen- und Stahlerzeugnisse stellen volumenmäßig ein Drittel des mit den TACIS-Ländern im Schienenverkehr abgewickelten Handels

Volumenmäßig wurde der Handel mit den TACIS-Ländern von der Beförderung fester mineralischer

Brennstoffe, Rohöl und Mineralölzeugnissen auf dem Seeweg dominiert. Es ist jedoch bemerkenswert, dass 61% des gesamten Handels mit Eisenerzen, Eisen- und Stahlabfällen und -schrott, Hochofenstaub und Schwefelkiesabbränden mit den TACIS-Ländern getätigt wurden und der Großteil davon (77%) im Schienenverkehr befördert wurde.

Wichtigste Partnerländer

Tabelle 10: Entwicklung des Handels insgesamt zwischen der EU und ihren Nachbarländern nach Partnerland und Verkehrsträger, Wert in Mio. Euro und Wertzuwachs in %

		See			Straße			Schiene			Andere		
		2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2003	2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2003	2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2003	2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2003
KL	Bulgarien	15	-79%	-11%	341	-73%	20%	53	-73%	8%	152	100%	9%
	Kroatien	1286	28%	13%	9495	33%	12%	684	83%	11%	1392	23%	24%
	Rumänien	3935	15%	19%	22938	26%	18%	1315	112%	10%	2815	53%	26%
	Türkei	28996	30%	16%	27505	26%	7%	1079	67%	-6%	10188	35%	6%
EFTA	Island	46	-69%	53%	16	-74%	18%	1	-92%	-2%	20	-23%	4%
	Liechtenstein	73	4%	7%	1662	11%	4%	7	-30%	9%	257	90%	17%
	Norwegen	43986	18%	9%	19382	10%	3%	1216	31%	0%	21179	10%	19%
	Schweiz	8309	7%	-1%	93918	9%	4%	6896	16%	0%	25377	3%	-1%
Cards	Albanien	1	-86%	0%	18	-74%	11%	1	-86%	-14%	13	30%	-6%
	Bosnien u. Herzegowina	208	-20%	8%	2470	61%	11%	108	157%	11%	216	24%	20%
	FYROM	295	13%	-4%	1384	21%	2%	101	106%	-27%	161	38%	-16%
	Serbien u. Montenegro	690	10%	17%	4589	51%	25%	325	110%	40%	679	37%	31%
TACIS (Europa)	Weißrussland	37	-5%	-8%	483	-69%	13%	761	-43%	22%	156	-32%	2%
	Rep. Moldau	161	25%	19%	656	36%	12%	66	340%	14%	254	23%	79%
	Russische Föderation	44247	32%	23%	32754	39%	19%	4665	94%	4%	38106	43%	21%
	Ukraine	3338	35%	17%	8266	53%	21%	2148	541%	28%	2219	46%	22%
Übriges Europa	Andorra	0	:	:	0	:	-24%	0	:	:	2	:	:
	Färöer	637	-12%	6%	49	20%	14%	0	:	:	77	157%	2%
	Gibraltar	978	33%	8%	176	-9%	21%	59	-22%	24%	261	0%	2%
	Heiliger Stuhl	2	-75%	41%	13	-24%	17%	0	:	:	4	0%	0%
	San Marino	27	-10%	-8%	190	-14%	16%	26	30%	61%	29	93%	11%
MED	Algerien	17823	8%	17%	700	18%	10%	115	-15%	30%	6133	11%	9%
	Ägypten	7949	17%	-3%	484	-10%	-8%	88	-46%	-10%	3138	20%	4%
	Israel	8253	3%	-2%	1594	-4%	2%	170	-28%	-5%	11613	13%	-2%
	Jordanien	1070	-2%	6%	162	-5%	4%	17	-29%	5%	996	15%	18%
	Libanon	2202	6%	2%	247	1%	-1%	29	-62%	-4%	1001	-21%	14%
	Marokko	62	-56%	-1%	49	-71%	16%	4	-82%	-15%	39	-15%	-3%
	Geb. d. palästin. A.B.	22	29%	-28%	4	33%	-29%	0	:	-100%	15	0%	0%
	Arab. Rep. Syrien	3128	-2%	7%	310	-3%	8%	30	-45%	-6%	1534	-24%	13%
Tunesien	10286	9%	8%	2799	-7%	1%	37	-41%	16%	1255	10%	2%	

1) Durchschnittliches jährliches Wachstum

Nahe Ziele werden vorwiegend über die Straße beliefert ...

Die Tabellen 10 und 11 zeigen, dass sowohl am Wert als auch am Volumen gemessen der Straßenverkehr der bevorzugte Verkehrsträger im Handel mit zentraleuropäischen Ländern wie der Schweiz und Rumänien sowie mit allen CARDS-Ländern war, was wohl vorhersehbar war.

... während für ferne Zielorte primär der Seeverkehr genutzt wird

Im Handel mit weiter entfernten Ländern, wie der Ukraine und der Russischen Föderation, Norwegen und allen MED-Ländern, die über die Straße schwer erreichbar sind, herrschte volumenmäßig gesehen der Seeverkehr vor.

„Andere Verkehrsträger“ wurden im Handel mit der Russischen Föderation und Norwegen sowohl volumenmäßig als auch wertmäßig gesehen stark genutzt, im Handel mit Algerien spielten sie im Hinblick auf das Volumen eine wichtige Rolle. In allen diesen Fällen waren die „anderen Verkehrsträger“ hauptsächlich ortsfeste Anlagen.

Der Handel mit der Türkei wird hauptsächlich über den Seeweg abgewickelt, insbesondere volumenmäßig gesehen

81% des Volumens des Handels mit der Türkei wurden im Seeverkehr befördert und nur 13% im Straßenverkehr. Das Bild ändert sich, wenn der Wert als Maßstab genommen wird. Unter diesem Gesichtspunkt entfallen 43% des gesamten Handels auf den Seeverkehr und 41% auf den Straßenverkehr.

Tabelle 11: Entwicklung des Handels insgesamt zwischen der EU und ihren Nachbarländern nach Partnerland und Verkehrsträger, Volumen in 1000 Tonnen und Volumenzuwachs in %

		See			Straße			Schiene			Andere		
		2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2003	2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2003	2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2003	2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2003
KL	Bulgarien	25	-86%	-34%	221	-71%	14%	120	-74%	3%	118	-41%	83%
	Kroatien	5348	28%	3%	6273	73%	10%	1554	95%	-1%	2949	190%	63%
	Rumänien	5163	10%	5%	6308	46%	15%	3137	316%	-2%	740	39%	23%
	Türkei	35428	9%	13%	5844	27%	5%	802	60%	4%	1526	10%	16%
EFTA	Island	95	-66%	37%	7	-83%	23%	1	-89%	-21%	8	-47%	32%
	Liechtenstein	26	-53%	22%	381	13%	4%	7	-30%	-6%	66	38%	14%
	Norwegen	148845	7%	7%	10240	9%	-1%	1562	6%	-9%	80696	5%	7%
	Schweiz	1751	9%	-2%	30049	4%	2%	7856	13%	-3%	12026	-1%	-5%
Cards	Albanien	1	-93%	8%	13	-70%	10%	2	-91%	-4%	6	20%	26%
	Bosnien u. Herzegowina	136	-54%	16%	2222	121%	10%	428	449%	15%	94	-38%	55%
	FYROM	279	-9%	-5%	1118	15%	-1%	286	22%	-36%	54	59%	4%
	Serbien u. Montenegro	1449	-12%	31%	2504	67%	21%	857	223%	29%	452	108%	7%
TACIS (Europa)	Weißrussland	380	-3%	-11%	710	-62%	13%	5481	-53%	12%	182	-6%	-8%
	Rep. Moldau	331	18%	13%	242	59%	9%	202	742%	17%	20	-26%	92%
	Russische Föderation	184410	20%	15%	25570	55%	18%	29298	116%	0%	133960	42%	4%
	Ukraine	13234	15%	8%	3831	81%	14%	16435	1294%	20%	2518	17%	1%
Übriges Europa	Andorra	0	:	:	0	-100%	-16%	0	:	:	1	:	:
	Färöer	457	4%	6%	21	50%	15%	0	:	:	30	650%	0%
	Gibraltar	4512	39%	2%	210	-34%	19%	9	-36%	29%	24	50%	-11%
	Heiliger Stuhl	2	-95%	107%	22	0%	16%	2	:	:	0	-100%	-41%
	San Marino	8	-38%	7%	102	-5%	30%	13	30%	78%	3	0%	:
MED	Algerien	51953	-4%	5%	241	-8%	-8%	160	-30%	6%	25560	2%	-5%
	Ägypten	20701	19%	-2%	306	-18%	0%	153	-45%	-5%	1444	22%	21%
	Israel	9642	3%	-5%	417	-13%	-2%	160	-40%	-3%	457	9%	-6%
	Jordanien	1846	-2%	-1%	73	-24%	-6%	39	3%	3%	299	193%	-6%
	Libanon	2924	-9%	-1%	115	-5%	1%	39	-63%	1%	85	85%	6%
	Marokko	1525	-36%	7%	31	-66%	-3%	7	-90%	-16%	20	-43%	-28%
	Geb d. palästinen. A.B.	10	-17%	-27%	1	0%	-24%	0	:	:	2	0%	0%
	Arab. Rep. Syrien	8566	-15%	-6%	142	0%	5%	38	-44%	-3%	4793	-41%	7%
	Tunesien	10944	1%	1%	364	-5%	4%	26	-26%	-6%	555	-45%	9%

1) Durchschnittliches jährliches Wachstum

Tabelle 12: Die 5 wichtigsten Handelspartner nach Verkehrsträger, Wert (in Mio. Euro) und Volumen (in 1000 Tonnen), Einfuhren

		Wert			Volumen			
		2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2004	2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2004	
See	Russische Föderation	37 326	35%	24%	Russische Föderation	180 089	20%	15%
	Norwegen	33 431	19%	13%	Norwegen	135 089	5%	8%
	Türkei	14 490	30%	19%	Algerien	44 620	-6%	6%
	Algerien	10 480	5%	21%	Türkei	20 421	10%	13%
	Tunesien	4 733	15%	10%	Ägypten	14 499	29%	1%
Straße	Schweiz	45 723	10%	5%	Russische Föderation	18 235	59%	23%
	Türkei	12 386	22%	9%	Schweiz	9 863	5%	2%
	Rumänien	10 281	20%	19%	Norwegen	3 722	5%	0%
	Russische Föderation	5 740	47%	13%	Rumänien	2 873	34%	12%
	Norwegen	5 008	11%	0%	Türkei	2 691	25%	5%
Schiene	Russische Föderation	3 224	121%	6%	Russische Föderation	27 510	114%	1%
	Schweiz	1 661	8%	-2%	Ukraine	15 195	1372%	20%
	Ukraine	1 425	1354%	8%	Weißrussland	4 992	-54%	15%
	Weißrussland	643	-45%	33%	Schweiz	2 463	17%	-1%
	Rumänien	408	70%	4%	Rumänien	1 282	178%	-7%
Luft	Schweiz	6 024	0%	-7%	Russische Föderation	348	904%	63%
	Israel	3 775	15%	-4%	Norwegen	235	370%	58%
	Russische Föderation	2 307	36%	7%	Israel	47	23%	-5%
	Türkei	1 155	13%	4%	Türkei	46	22%	-1%
	Norwegen	750	3%	2%	Ägypten	36	12%	15%
Ortsf. Anl.	Russische Föderation	23 171	53%	18%	Russische Föderation	123 007	49%	3%
	Norwegen	12 422	1%	23%	Norwegen	72 542	6%	5%
	Algerien	4 099	2%	7%	Algerien	23 941	3%	-5%
	Schweiz	1 091	-6%	4%	Syria	4 220	-37%	3%
	Syria	860	-32%	15%	Kroatien	1 831	296%	137%

1) Durchschnittliches jährliches Wachstum

Volumenmäßig gesehen ist Russland der wichtigste Handelspartner für Einfuhren in die EU

Im Hinblick auf das Einfuhrvolumen war die Russische Föderation der wichtigste Handelspartner bei allen Verkehrsträgern; 2004 erfolgten 52% der Einfuhren von dort über den Seeweg und 35% über ortsfeste Anlagen. Norwegen war der zweitwichtigste Handelspartner bei Einfuhren über den Seeweg (64% des Volumens aller Einfuhren von dort) und über ortsfeste Anlagen (34%).

Die Schweiz ist, gemessen am Wert der eingeführten Waren, der wichtigste Handelspartner im Straßenverkehr

Mit 58% des Volumens aller Einfuhren im Straßenverkehr in die Nachbarländer aus der EU-25 liegt die Schweiz weitaus in Führung. 84% dieser Einfuhren wurden auf der Straße befördert.

Tabelle 13: Die 5 wichtigsten Handelspartner nach Verkehrsträger, Wert (in Mio. Euro) und Volumen (in 1000 Tonnen), Ausfuhren

		Wert			Volumen			
		2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2004	2004	2003-2004	Durchschn. ¹ 1999-2004	
See	Türkei	14 507	30%	13%	Türkei	15 006	8%	12%
	Norwegen	10 554	16%	-1%	Norwegen	13 756	23%	-3%
	Algerien	7 323	15%	11%	Algerien	7 274	12%	4%
	Russische Föderation	6 922	18%	18%	Ägypten	5 977	17%	-2%
	Tunesien	5 521	4%	6%	Tunesien	5 100	-2%	0%
Straße	Schweiz	48 195	7%	2%	Schweiz	20 185	4%	2%
	Russische Föderation	27 014	37%	21%	Russische Föderation	7 335	44%	10%
	Türkei	15 119	30%	6%	Norwegen	6 518	11%	-1%
	Norwegen	14 374	10%	4%	Kroatien	3 697	73%	12%
	Rumänien	12 658	32%	18%	Rumänien	3 435	57%	18%
Schiene	Schweiz	5 235	19%	1%	Schweiz	5 392	11%	-4%
	Russische Föderation	1 441	52%	1%	Rumänien	1 854	533%	11%
	Rumänien	907	139%	16%	Russische Föderation	1 788	153%	-4%
	Norwegen	813	52%	0%	Ukraine	1 240	744%	25%
	Türkei	803	110%	-12%	Kroatien	850	158%	5%
Luft	Israel	6 284	15%	-2%	Russische Föderation	84	124%	10%
	Schweiz	6 086	7%	0%	Schweiz	58	65%	7%
	Türkei	3 654	22%	-1%	Türkei	57	74%	-7%
	Russische Föderation	3 408	12%	25%	Israel	53	34%	-5%
	Norwegen	1 867	4%	4%	Norwegen	42	135%	1%
Ortsf. Anl.	Schweiz	1 665	-6%	9%	Schweiz	2 957	-25%	6%
	Kroatien	113	146%	43%	Kroatien	626	178%	384%
	Norwegen	70	192%	-31%	Liechtenstein	19	-26%	27%
	Weißrussland	44	-50%	-1%	Norwegen	11	-54%	186%
	Russische Föderation	39	:	:	Russische Föderation	2	-22%	130%

1) Durchschnittliches jährliches Wachstum

Bei den Ausfuhren ist die Türkei der wichtigste Partner im Seehandel ...

2004 war die Türkei volumenmäßig und wertmäßig gesehen der wichtigste Partner bei Ausfuhren über den Seeweg. 43% des Werts aller Ausfuhren der Türkei in die EU-25 wurden über den Seeweg befördert. Es ist jedoch bemerkenswert, dass der Wert der im Straßenverkehr aus der Türkei ausgeführten Waren etwas über dem der auf dem Seeweg beförderten Waren lag.

... während die Schweiz beim Straßen- und Schienenverkehr sowie den Transporten über ortsfeste Anlagen vorne liegt

Bezogen auf das Volumen war die Schweiz der wichtigste Handelspartner im Straßenverkehr (71% der Ausfuhren von dort in die EU-25), im Schienenverkehr (19%) und bei der Beförderung über ortsfeste Anlagen (10%).

Auch wertmäßig gesehen war die Schweiz im Straßenverkehr (78% aller Ausfuhren von dort in die EU-25), im Schienenverkehr (9%) und bei der Beförderung über ortsfeste Anlagen (3%) der wichtigste Handelspartner.

Wertmäßig gesehen liegt Israel beim Luftverkehr in Führung, 100% der Ausfuhren von dort in die EU-25 erfolgten über den Luftweg.

➤ WICHTIGE HINWEISE – ANMERKUNGEN ZUR METHODIK

Datenquellen

Die Angaben in dieser Ausgabe basieren auf den Daten der Eurostat-Datenbank Comext.

Detaillierte Daten stehen auf der Website von Eurostat im Abschnitt Außenhandel und auf der DVD „Alles über Verkehrsstatistik“ bereit.

Verkehrsträger

In der Methodik für die Statistik des Warenhandels wird der Verkehrsträger im EU-25-Außenhandel als das aktive Verkehrsmittel definiert, mit dem

- bei Abflüssen (Ausfuhren) die Waren vermutlich das statistische Gebiet der Gemeinschaft verlassen;
- bei Zuflüssen (Einfuhren) die Waren vermutlich in das statistische Gebiet der Gemeinschaft gelangt sind.

„Aktives Verkehrsmittel“ ist das Verkehrsmittel, das den Antrieb sicherstellt. Erfolgt die Beförderung mit mehreren Verkehrsmitteln gleichzeitig, gilt jenes, das die gesamte Kombination antreibt, als aktives Verkehrsmittel.

In der Methodik für die Statistik des Warenhandels werden folgende Verkehrsträger erfasst: Luftverkehr, ortsfeste Einrichtungen (einschließlich Rohrleitungen), Binnenschifffahrt, Post, Schienenverkehr, Straßenverkehr, Seeverkehr, Eigenantrieb, unbekannt.

Wenn die Kategorie „Anderer“ in den Tabellen/Abbildungen vorkommt, dann enthält diese alle übrigen Verkehrsträger, die nicht einzeln in den Tabellen/Abbildungen aufgeführt sind.

Transitgüter

Nach der Methodik für die Statistik des Warenhandels werden in der Statistik des EU-25-Außenhandels (Handel zwischen Mitgliedstaaten und Nicht-Mitgliedstaaten) Durchfuhrwaren, in ein Zolllager verbrachte Waren und vorübergehend eingeführte Waren (für Messen, vorübergehende Ausstellungen, Versuche usw.) nicht erfasst.

Diese Fälle gelten als „Spezialhandel“, der Handelspartner ist das endgültige Bestimmungsland.

NST/R-Kapitel

- 0 Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und lebende Tiere
- 1 Nahrungs- und Futtermittel
- 2 Feste mineralische Brennstoffe
- 3 Erdöl, Mineralölerzeugnisse
- 4 Erze und Metallabfälle
- 5 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)
- 6 Steine und Erden und Baustoffe
- 7 Düngemittel
- 8 Chemische Erzeugnisse
- 9 Fahrzeuge, Maschinen, sonstige Halb- und Fertigwaren sowie besondere Transportgüter

NST/R Warengruppen

- 1 Getreide
- 2 Kartoffeln, frische Früchte, sonstiges frisches und gefrorenes Gemüse
- 3 Lebende Tiere, Zuckerrüben
- 4 Holz und Kork

- 5 Spinnstoffe und Textilabfälle, andere pflanzliche, tierische und verwandte Rohstoffe
- 6 Andere Nahrungs- und Futtermittel
- 7 Ölsaaten, Ölfrüchte und Fette
- 8 Feste mineralische Brennstoffe
- 9 Rohes Erdöl
- 10 Mineralölerzeugnisse
- 11 Eisenerze, Eisen- und Stahlabfälle und -schrott, Hochofenstaub, Schwefelkiesabbrände
- 12 NE-Metallerze und Abfälle von NE-Metallen
- 13 Eisen, Stahl und NE-Metalle (einschl. Halbzeug)
- 14 Zement, Kalk, verarbeitete Baustoffe
- 15 Steine und Erden
- 16 Natürliche oder chemische Düngemittel
- 17 Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie sowie Teere
- 18 Chemische Erzeugnisse, ausgenommen Grundstoffe der Kohle- und Petrochemie sowie Teere
- 19 Zellstoff, Altpapier
- 20 Fahrzeuge und Beförderungsmittel, Maschinen, Motoren, auch zerlegt und Einzelteile
- 21 Metallwaren einschließlich EBM-Waren
- 22 Glas, Glaswaren, keramische und andere mineralische Erzeugnisse
- 23 Leder, Textilien, Bekleidung, sonstige Halb- und Fertigwaren
- 24 Sonstige Waren

Gruppen von Nachbarländern

In dieser Veröffentlichung werden folgende Ländergruppen erwähnt:

Cards: Albanien (AL), Bosnien-Herzegowina (BA), Ehemalige Jugoslawische Republik Mazedonien (MK), Serbien und Montenegro (CS)

KL: Bulgarien (BG), Kroatien (HR), Rumänien (RO), Türkei (TR)

EFTA: Island (IS), Liechtenstein (LI), Norwegen (NO), Schweiz (CH)

TACIS (europäische Länder): Weißrussland (BY), Moldawien (MD), Russland (RU), Ukraine (UA)

MED: Marokko (MA), Algerien (DZ), Tunesien (TN), Ägypten (EG), Libanon (LB), Syrien (SY), Israel (IL), Gebiete unter Kontrolle der palästinensischen Autonomiebehörde (PS), Jordanien (JO)

Weitere europäische Länder: Andorra (AD), Färöer (FO), Gibraltar (GI), San Marino (SM), Heiliger Stuhl – Vatikanstadt (VA)

Verwendete Symbole

- Nicht anwendbar




Abkürzungen

EU Europäische Union
KL Kandidatenländer
EFTA Europäische Freihandelsassoziation
MED Mittelmeerländer
NST/R Einheitliches Güterverzeichnis für die Verkehrsstatistik, revidiert.

Diese Veröffentlichung wurde unter Mithilfe von Penny Smith und Mathieu Erzar erstellt.

Weitere Informationsquellen:

Daten: [Webseite EUROSTAT/Außenhandel/Leitseite/Daten](#)

-  **Außenhandel**
-  Aggregierte Außenhandelsdaten
-  Detaillierte Außenhandelsdaten

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@ec.europa.eu

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.

Kontakt Informationen für dieses Unterstützungsnetz finden Sie auf unserer Webseite:
<http://epp.eurostat.ec.eu.int>

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.europa.eu>
E-mail: info-info-opoce@ec.europa.eu
