



PRESSEMITTEILUNG Nr. 6/2020

Neue Studie des Internationalen Eisenbahnverbands (UIC) über die Entwicklung der eurasischen Korridore

(Paris, 24. März 2020) Diese aktuell veröffentlichte Studie wurde in Zusammenarbeit mit dem in Moskau und Paris angesiedelten IEC (*Infrastructure Economic Centre*) erstellt. Sie

- analysiert die wichtigsten Veränderungen der letzten Jahre auf den nördlichen Strecken;
- prognostiziert das Verkehrsaufkommen für den Zeitraum bis 2030 ausgehend von den vorliegenden makroökonomischen Zahlen;
- untersucht die Nachfrageelastizität für den Schienengüterverkehr im Zusammenhang mit der Höhe der chinesischen Subventionen, der Digitalisierung der Prozesse, dem optimierten Grenzübergang und der Transitgeschwindigkeit.

Wesentliche Veränderung in den letzten Jahren

2016 bis 2018 wuchs der Markt schnell. 2018 und insbesondere 2019 verlangsamte sich dieses Wachstum jedoch, das Aufkommen wurde auf 345.000 TEU geschätzt. Die Marktteilnehmer begannen daraufhin, aktiv nach Lösungen für Nischenverkehre und ausgewogenen Verhältnissen zwischen Export- und Importströmen zu suchen und verstärkt auf Kooperation zu setzen.

Das Verhältnis zwischen westlichen und östlichen Transitverkehren (ausschließlich Transit) lag 2018 bei 56,6% zu 44,4% für den Verkehr insgesamt und bei 67,6% zu 32,4% für beladene Container.

2017 tendierte die Verkehrsverlagerung von „hoch“ zu „gemäßigt“, wobei die Wachstumskurve 2018 und 2019 stabil blieb. Dieser Trend zeichnet sich ferner durch einen volatilen Anteil von Leercontainern aus, der im Durchschnitt bei 16% bis 30% liegt, was wahrscheinlich auf das rasch wachsende Aufkommen und das Fehlen

wirksamer Lösungen zur Herstellung ausgewogener Verkehrsflüsse zurückzuführen ist.

Entlang der Ost-West-Ost-Korridore werden zurzeit neue Strecken ausgebaut. Trotz des zunehmenden Interesses an Nord-Süd-Nord-Strecken sind die Kapazitäten der Ost-West-Ost-Strecken noch nicht voll ausgeschöpft.

Rund 95% des eurasischen Verkehrs in beide Richtungen (einschließlich Verkehr Asien - Zentralasien) laufen über Russland, für die verbleibenden 5% werden der Mittelkorridor und andere Strecken benutzt.

Als Hauptachse erwies sich seit 2016 die Strecke Baku – Tbilisi – Kars und ihre Verbindung zur transkaspischen Schienenstrecke, die den Mittelkorridor darstellt.

Automatisierung und Digitalisierung werden in der gesamten Logistik großgeschrieben, ein Trend, der sich zunehmend beschleunigt.

Die Marktteilnehmer suchen intensiv nach Nischenlösungen für die Schiene, d. h. nach Gütern, für deren Transport der Schienenverkehr im Vergleich zum See- oder Luftverkehr besser geeignet ist, wie frisches Obst oder Gemüse, teure feuchtigkeitsempfindliche Massengüter oder Ähnliches.

Die Akteure verstärken ihre Marketinganstrengungen und schließen sich zu Allianzen und kooperativen Projekten zusammen, was zeigt, dass sich der Markt bewegt und seine definitive Konfiguration noch nicht erreicht hat.

Prognose

Es wurden drei makroökonomische Szenarien betrachtet: das pessimistische Szenario (Handelskriege, Gesundheitskrise, geopolitische Spannungen), Baseline (ausgehend von einem stabilen Wachstum) und das optimistische Szenario (Wachstumsbeschleunigung der größten Volkswirtschaften und weitere Globalisierung). Die Modellierung beruht auf dem Baseline-Szenario.

Der volkswirtschaftliche Hintergrund im Baseline-Szenario geht von günstigen Bedingungen für eine weitere Zunahme des eurasischen Verkehrs bis 2030 aus, aber auch von einem steigenden Ungleichgewicht des Ost- und Westverkehrs zwischen 42-43% und 58-59%.

Der Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtvolumen wird sich voraussichtlich nicht wesentlich verändern. 2018 bewegte sich dieser Anteil zwischen 0,1% und 9,1% für die verschiedenen Regionen Europas und Chinas. 2030 dürfte er zwischen 1,0% und 9,8% liegen.

Allerdings können die niedrigsten und höchsten Volumen des Marktes 2030 variieren: von weniger als 450.000 TEU im pessimistischen Szenario mit ungünstigen Faktoren,

wie geringere Subventionen in China oder mögliche Auswirkungen des COVID-19, bis hin zu über 2 Millionen beladene TEU 2030 im optimistischen Szenario unter günstigen Bedingungen, wie Digitalisierung, verbesserte Infrastruktur und Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs.

In der Studie wurde das Baseline-Szenario mit einer Prognose von 872.000 TEU für 2030 betrachtet.

Nachfrageelastizität

Die Elastizität der Nachfrage für den Schienengüterverkehr wurde im Zusammenhang mit der Höhe der chinesischen Subventionen, der Digitalisierung der Prozesse, optimierten Grenzübergängen und der Transitgeschwindigkeit analysiert. Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen wurden dabei wie folgt eingeschätzt:

Den Modellierungsergebnissen zufolge ist der Eisenbahntransit preis- und geschwindigkeitssensibel. Geschwindigkeitserhöhung auf der transsibirischen Strecke, regelmäßiger Verkehr auf den Anschlussstrecken aus Südkorea und Japan, und eine hundertprozentige Abwicklung des Güterverkehrs mit dem CIM/SMGS-Frachtbrief werden voraussichtlich die stärksten Auswirkungen auf die Verkehrsvolumen haben.

Niedrigere Subventionen in China und Hafenausbauprogramme dürften sich dagegen zwangsläufig negativ auswirken.

Die Kapazitäten der Grenzübergänge und die Geschwindigkeit der Grenzabfertigung sind ebenfalls wichtige Elemente, die sich allerdings nur bedingt auf die Attraktivität der Schiene auswirken. Die Kombination aus höheren Geschwindigkeiten/kürzeren Transitzeiten, verstärktem Einsatz elektronischer Technologien und niedrigeren Gesamtpreisen auf den Korridoren ergäben den größten Nutzen für den Markt der Schiene. Im realistischeren Szenario belastet die Kürzung der Subventionen der chinesischen Bahn von 50 auf 20% die Nachhaltigkeit des eurasischen Bahnsystems. Dies dürfte zu einer Umverteilung der Verkehrsströme, neuen Marktkonfigurationen und zur Entstehung neuer Dienstleistungen führen.

Welche Veränderungen und Herausforderungen werden sich aller Voraussicht nach durch eine Kürzung der Subventionen ergeben?

Die Reduzierung der chinesischen Subventionen wird wahrscheinlich drastische Rückwirkungen auf die Verkehrsströme haben und zu einer Verlagerung auf unterschiedliche Achsen führen. Auf den südlichen Strecken über Kasachstan werden die Verkehrsvolumen voraussichtlich als erstes abnehmen, was darauf zurückzuführen ist, dass sich der Großteil des aktuell stark subventionierten Güterverkehrs rasch auf

den Seeweg verlagern wird. Eine Ausnahme dürften die zeitkritischen Güter und Waren darstellen, die speziellen Transportbedingungen unterliegen (wie Nahrungsmittel, Maschinenprodukte, Chemieprodukte usw.)

In einem zweiten Schritt ergeben sich wahrscheinlich neue Chancen für die Akteure auf dem Markt der nördlichen Routen und weniger für diejenigen auf den südlichen Strecken (über Kasachstan, die transsibirische Strecke und den Mittelkorridor).

Drittens sollte als Antwort auf die sinkende Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Überseeverkehr auf Nischen- und High-Tech-Dienstleistungen, einschließlich elektronische Lösungen, sowie auf entsprechende Preise gesetzt werden.

Letzteres trifft im Allgemeinen ebenfalls für ungünstige wirtschaftliche Bedingungen im pessimistischen Szenario zu.

Nicht zuletzt ist damit zu rechnen, dass als Reaktion auf die sinkende Wettbewerbsfähigkeit die Zahl der Kooperationsprojekte zwischen Unternehmen und Regierungen zunimmt.

Wie aus der in der Studie enthaltenen Umfrage hervorgeht, besteht eine starke Nachfrage nach einem korridorbasierten Ansatz. Negative Veränderungen der Verkehrsströme könnten sich positiv auf einen solchen Ansatz auswirken und zur Umsetzung praktischer Entscheidungen und Maßnahmen führen.

Mitigationsmaßnahmen

Wie die Modellierung zeigt, lassen sich diese Probleme am besten durch koordinierte Arbeiten entlang der Korridore zwischen den Ozeanen mindern, die entscheidend zu einer nachhaltigen internationalen Entwicklungspolitik beitragen könnten.

Ziel der Initiative ist der Ausbau des Schienenverkehrs auf den eurasischen Korridoren von Ozean zu Ozean durch die Integration weiterer Segmente auf den 1520mm- und 1435mm-Strecken, einschließlich der Verbindungen nach Südkorea und Japan.

Selbst unter ungünstigen externen Bedingungen kann dies die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene verbessern. Durch die Schaffung eines ausgewogenen Netzes von Logistikhubs könnte dies die Transitflüsse mit dem Export und Import kombinieren und dazu beitragen, die je nach Richtung unterschiedlich starken Verkehrsströme auszugleichen.

Für ein Interview mit François Davenne wenden Sie sich bitte an Marie Plaud-Lombard: plaud-lombard@uic.org

Nähere Informationen: https://uic.org/IMG/pdf/uic-iec2020_eurasian-corridors-development-potential_exec_summary.pdf

KONTAKTE

Kommunikationsabteilung der UIC: com@uic.org

Sandra Géhénot, Leiterin der Abteilung Güterverkehr: gehenot@uic.org