

Factsheet zur Logistikmarktstudie 2013

Die Verwundbarkeit Schweizer Importkorridore

logistikmarkt.ch

Das Schweizer Logistik-Portal

Im Rahmen der Logistikmarktstudie Schweiz 2013 wurde die im Vorjahr begonnene Verwundbarkeitsanalyse Schweizer Importkorridore in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL) fortgeführt.

Die Verwundbarkeitsanalyse bezweckt die Identifikation von Schwachstellen in denjenigen Transport- und Logistikinfrastrukturen, die für die Versorgung der Schweiz mit volkswirtschaftlich relevanten Gütern von grosser Bedeutung sind.

Erste Zwischenergebnisse der Analyse werden anhand einer Beispiel-

analyse an den Warengruppen Erdöl und flüssige Mineralölprodukte nachfolgend dargestellt.

Im Jahr 2011 importierte die Schweiz insgesamt 4,3 Mio. Tonnen Erdöl und 6,7 Mio. Tonnen flüssige Mineralölprodukte. Aufgrund ihrer hohen Bedeutung als Energieträger unterhält die Schweiz Pflichtlager für Benzin, Diesel- und Heizöl, die einen Bedarf von viereinhalb Monaten decken können.

Importwege für Erdöl

Sämtliche Erdölimporte in die Schweiz werden über die Pipelines abgewickelt. Dabei haben die Länder, aus denen Erdöl in die Schweiz importiert wird, in den letzten Jahrzehnten stark variiert: Stammte ein Grossteil der Importe in den 1970er-Jahren aus dem Mittleren Osten und in den 1980er-Jahren aus Afrika, war in den 1990er-Jahren die Nordsee

von grosser Bedeutung für die Versorgung der Schweiz. Die Veränderungen beruhen auf der Marktlage sowie den Anforderungen an das Erdöl (z.B. aufgrund der Luftreinhaltvorschriften in der Schweiz).

Heutige Quellländer der Importe sind Kasachstan mit einem Anteil von 51 %, Algerien mit 18% und Aserbaidschan mit 11% an den gesamten schweizerischen Importmengen. Die Quellländer sind zwar aus politischer und wirtschaftlicher Sicht von Bedeutung für die Versorgung der Schweiz, beeinflussen aber die Transportprozesse in der Schweiz nicht direkt.

Unabhängig von den Quellländern der Erdölimporte existieren nur zwei in die Schweiz führende Rohöl-Pipelines. Die Rohöl-Pipeline zur Raffinerie in Collombey wird über Genua gespeist und hat einen Anteil von rund 40% an den Erdölimporten. Die Pipeline zur Raffinerie in Cressier wird in Marseille befüllt und führt die übrigen 60 %. Die oben genannten grössten Importländer wickeln den grössten Teil ihrer Lieferungen über Marseille (78 %) ab, einen geringeren Teil über Genua (22 %).

Importwege für flüssige Mineralölprodukte

Bei den Importen flüssiger Mineralölzeugnisse zeigt sich eine andere Nutzung der Verkehrsträger: 46 % werden per Schiene importiert, 33 % per Binnenschiff, 12 % über Pipelines und 9 % über die Strasse. Auch wenn die Quellländer je nach Verkehrsträger variieren, stammen die meisten Importe aus

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
<input type="checkbox"/> Publikation «Logistikmarktstudie 2013»	180.–	300.–	420.–
<input type="checkbox"/> CD Logistikmarktstudie 2013	120.–	160.–	200.–
- gesamte Logistikmarktstudie			
- wissenschaftlicher Anhang			
- über 160 Grafiken und Tabellen			
- inkl. persönlichem Online-Zugriffscod			
<input type="checkbox"/> 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

Deutschland, Frankreich und den Niederlanden (siehe Bild 1). Lediglich eine Pipeline für Mineralölstoffe, die zu 100 % aus französischen Raffinerien gespeist wird, führt bei Genf in die Schweiz.

Sowohl die Mineralölprodukt-Importe aus Deutschland als auch aus Belgien, die über die Schiene in die Schweiz gelangen, passieren zu 90 % in Basel die Grenze. Das lässt darauf schliessen, dass ein Grossteil dieser Importe aus den Raffinerien in Karlsruhe, Köln, Gelsenkirchen und Antwerpen stammt.

Binnenschiff-Importe werden komplett in den schweizerischen Rheinhäfen abgewickelt und stammen zu 47 % aus Deutschland, zu 42 % aus den Niederlanden und zu 11 % aus Belgien. Hier wiederum ist es naheliegend, dass die Mineralölprodukte aus Raffinerien in Rotterdam, Antwerpen und den deutschen Rhein-Hafenstädten stammen, wo die Schiffe direkt an den Raffinerien beladen werden.

Auf der Strasse hingegen kamen 2011 83 % der Mineralölimporte aus Italien, die im Sottoceneri die Grenze passierten. Da die zentrale Verkehrsachse Sottoceneri via Mailand bis in den Süden Italiens verläuft, lässt sich an dieser Stelle nicht genau nachvollziehen, aus welchen Raffinerien die Produkte stammen.

Zwischenergebnis

Für die Versorgung der Schweiz mit Erdöl sind die zwei Rohöl-Pipelines von grosser Bedeutung. Diese Transportinfrastruktur ist per se als verwundbar einzustufen, da im Falle einer Unterbrechung keine Ausweich-

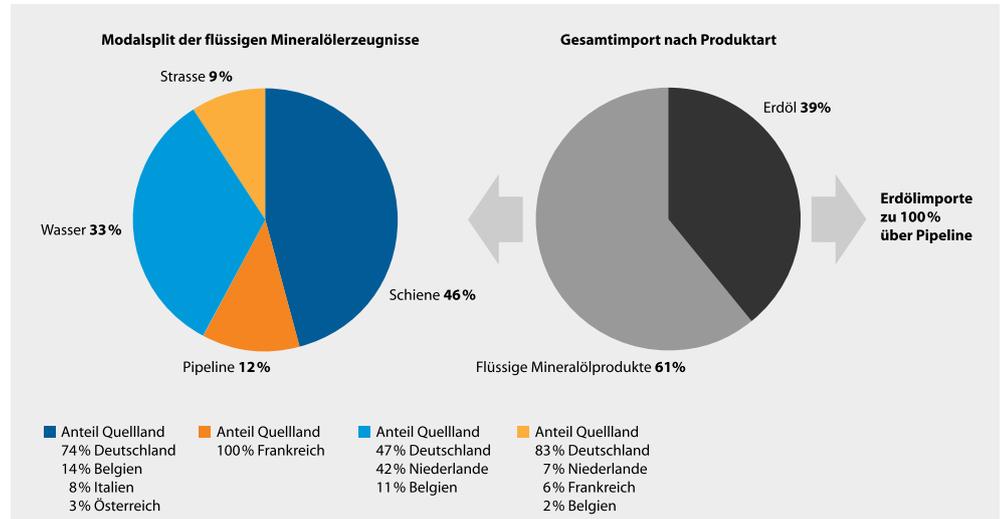


Bild 1. Importstruktur und Modalsplit der Warengruppen Erdöl und flüssige Mineralölprodukte.

möglichkeiten bestehen. Hier sind zusätzlich auch die Häfen Marseille und Genua zu beachten, da diese für die Einspeisung der beiden Pipelines verantwortlich sind.

Dem Rhein als Wasserstrasse und dem Binnenschiff als einem bedeutenden Verkehrsträger für den Import flüssiger Mineralölerzeugnisse ist ebenfalls eine erhöhte Verwundbarkeit zuzuschreiben, da – wie in der Pipeline-Infrastruktur – im Falle einer Unterbrechung keine alternative Wasserstrasse genutzt werden kann.

Der Strasse als Verkehrsträger sowie der Strasseninfrastruktur ist allgemein gesehen die geringste Verwundbarkeit zuzuschreiben, da das Strassennetz in Europa sehr dicht ist und im Falle einer Unpassierbarkeit einzelner Strecken leicht Alternativrouten gewählt werden können. Jedoch muss hier gerade bei Importen aus Italien berücksichtigt werden, dass aufgrund der geografischen Gegebenheiten weniger Alternativen zur Verfügung stehen.

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

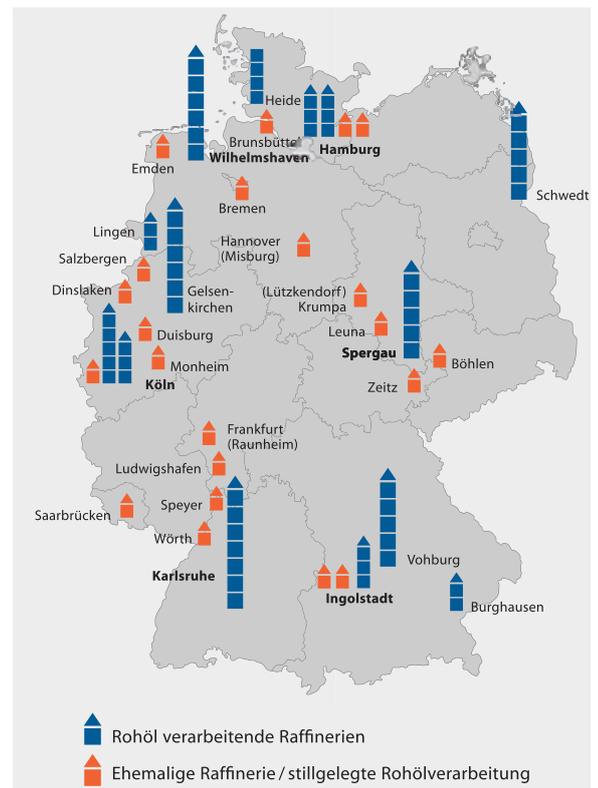


Bild 2: Raffinerien in Deutschland.