

Mehr Fracht über die Flüsse

In Kolumbien werden 96 Prozent der Güter per Lkw transportiert. Um dies zu ändern, will das Land rund 1,1 Milliarden US-Dollar in zwei Projekte der Binnenschifffahrt investieren.

03.09.2020

Von Edwin Schuh | Bogotá

- ▶ Historische Schifffahrtswege
- ▶ Hohe Transportkosten
- ▶ Sedimentationen erschweren Schifffahrt auf dem Río Magdalena

Das im Frühjahr 2020 von der kolumbianischen Regierung bekannt gegebene Infrastrukturprogramm der Fünften Generation (*Quinta Generación de Obras de Infraestructura - 5G* [↗](#)) sieht für die kommenden Jahre Investitionen von insgesamt 8 bis 11 Milliarden US-Dollar (US\$) vor. Ein Großteil davon soll in neue Autobahnen fließen, es soll jedoch auch die multimodale Verkehrsinfrastruktur ausgebaut werden. Daher sind neben Flughäfen und Zugstrecken auch zwei Schifffahrtswege im Programm.

Projekte in Kolumbiens Binnenschifffahrt

Projektbezeichnung	Investitionssumme (Mio. US\$)	Projektstand	Ansprechpartner
Instandsetzung des Canal del Dique	Capex: 506 Opex: 230	Vorausschreibung ↗ am 23. Juni 2020 veröffentlicht	Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ↗
Schiffbarmachung des Río Magdalena	Capex: 154 Opex: 208	Vorausschreibung ↗ am 31. Oktober 2019 veröffentlicht	Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ↗ , Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (CORMAGDALENA) ↗

Capex = Investitionsausgaben; Opex = BetriebskostenQuelle: Recherchen von Germany Trade & Invest

Historische Schifffahrtswege

Das Projekt der Schiffbarmachung des Río Magdalena umfasst Kanalisierungsarbeiten, die Wartung von Wellenbrechern und Baggerarbeiten auf den 671 Kilometern zwischen den Städten Barrancabermeja und Barranquilla. Eine Breite des Fahrwassers von 52 bis 60 Metern soll garantiert werden. Es wird, ebenso wie das zweite Projekt, von der nationalen Infrastrukturagentur ANI (Agencia Nacional de Infraestructura) als Public Private Partnership (PPP) mit einer Konzessionsdauer von 15 Jahren vergeben.

MEHR FRACHT ÜBER DIE FLÜSSE

Die Instandsetzung des Canal del Dique soll die Schiffbarkeit des 117 Kilometer langen Kanals zwischen der Bucht von Cartagena und dem Ort Calamar am Ufer des Río Magdalena verbessern. Es umfasst den Bau von zwei Schleusensystemen (Calamar und Puerto Badel), Toren (Calamar) und die aktive Regulierung des Eintritts von Nebenflüssen in den Kanal. Zukünftig soll über den Canal del Dique der Transport von Personen und Fracht durch Barkassen von bis zu 232 Metern Länge und 32 Metern Breite möglich sein, die bis zu 7.200 Tonnen transportieren können. Der Kanal war im 16. Jahrhundert von den Spaniern gebaut worden und zuletzt 1952 ausgebaut worden. Er verbindet Kolumbiens wichtigsten Hafen Cartagena mit dem Río Magdalena.

Schifffahrtsprojekte in Kolumbien

Hohe Transportkosten

Kolumbien verlässt sich beim Binnentransport von Gütern noch immer stark auf Lkw und nutzt kaum die Binnenschifffahrt. Nach Angaben des kolumbianischen Transportministeriums ([Ministerio de Transporte](#)) wurden 2018 rund 96,2 Prozent des Gütervolumens (ausgenommen Kohle) über die Straße transportiert. Nur 2 Prozent des Güteraufkommens wurde über Flüsse und Kanäle transportiert, insgesamt waren dies 5 Millionen Tonnen. Zum Vergleich - in Deutschland kam die Binnenschifffahrt 2018 auf ein Gütervolumen von 197,9 Millionen Tonnen.

Die einseitige Abhängigkeit von der Straße resultiert in sehr hohen Frachtkosten. Der Transport eines 20-Fuß-Containers von Bogotá an die Küstenstadt Cartagena ist mit rund 1.900 US\$ teurer als die Beförderung von Cartagena nach Hamburg, die mit 1.200 US\$ zu Buche schlägt, so Bibiana Camargo vom deutschen Logistikunternehmen Schryver. "Ursache für die hohen Kosten des Binnentransports sind schlechte Autobahnen, hohe Benzinpreise und Mautgebühren sowie fehlende Alternativen zum Transport per Lkw", erklärt Camargo.

Sedimentationen erschweren Schifffahrt auf dem Río Magdalena

Von den 5 Millionen Tonnen Fracht, die die Binnenschifffahrt 2018 beförderte, flossen zwei Drittel über den Río Magdalena. Der größte Fluss Kolumbiens entspringt im Süden des Landes und fließt auf einer Länge von 1.538 Kilometern Richtung Norden, um bei der Stadt Barranquilla ins Karibische Meer zu münden. Im 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts war der Río Magdalena der wichtigste Transportweg zwischen der Küste und dem Inland. Dampfschiffe fuhren bis zum Binnenhafen Honda nahe Bogotá und teilweise sogar bis zu der Stadt Neiva.

Mit dem Aufkommen des Lkw-Verkehrs wurde die Schifffahrt auf dem Río Magdalena nach und nach eingestellt. Erst in den vergangenen Jahren erlebte der Frachttransport über den Fluss wieder steigende Volumina, er wird insbesondere zur Beförderung von Erdölprodukten zwischen der Raffinerie in Barrancabermeja und der Hafenstadt Barranquilla genutzt. Allerdings erschweren Sedimentationen und unregelmäßige Wasserstände aufgrund von Trockenperioden die Schifffahrt. Das neue Projekt soll die ganzjährige Befahrbarkeit des Flusses garantieren.

Frachttransport über den Río Magdalena (in Tonnen)

Produkt	2013	2018
Schweröl	1.209.925	1.840.598
Andere Erdölprodukte	21.156	930.793
Naphtha	0	326.522
Kohle	2.930	131.178
Andere Produkte (u.a. Zement, Agrarprodukte, Papier, Verpackungen)	132.900	108.521
Dieselmotoren	17.281	50.330
Gesamt	1.384.192	3.387.942

Quelle: Ministerio de Transporte

Dieser Inhalt ist relevant für:

Kolumbien
Infrastruktur / Schiffsverkehr, Häfen
Branchen

Kontakt

Jutta Kusche

Wirtschaftsexpertin

 +49 228 24 993 419

 [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2020 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.