

DONAUKOMMISSION
- Sekretariat -

INFORMATION DES SEKRETARIATS
zum Thema
„Marktbeobachtung der Donauschifffahrt:
Januar - Mai 2020“

1. Ausgangslage auf dem Markt im ersten Quartal 2020

1.1. Die Ausgangslage der wichtigsten Segmente des Güterverkehrsmarkts der Donauschifffahrt war zu Beginn des Jahres 2020 von folgenden Aspekten gekennzeichnet:

- Im vierten Quartal 2019 entwickelte sich der europäische Markt der metallverarbeitenden Industrie (der ca. 38 bis 40 % des gesamten Güterverkehrsaufkommens auf der Donau darstellt) allmählich von einem Abwärtstrend in der Produktion hin zu einer relativen Stabilisierung.
- In der Saison 2019/2020 lagen die Ausfuhrmengen von Getreide (Weizen, Gerste, Mais) in den Ländern des Donaubeckens deutlich über jenen der Saison 2018/2019, die für den Landwirtschaftssektor extrem ungünstig war. Gleichzeitig wurde ein geringfügiger Anstieg des Transportaufkommens von landwirtschaftlichen Erzeugnissen auf der Donau, das üblicherweise mehr als 20 % des Gesamtaufkommens ausmacht, verzeichnet.
- Auf der oberen Donau wurden im Jahr 2019 mit Kreuzfahrtschiffen 720.800 Fahrgäste befördert, das entspricht 131,2 % des Fahrgastaufkommens im Jahr 2018. In Richtung Donaudelta wurden 135.040 Fahrgäste befördert, das entspricht 130,3 % der Kennzahl im Jahr 2018.

Die Kennzahlen des Fahrgastaufkommens 2019 stellen den Höchststand im gesamten Zeitraum der Marktbeobachtung dar. Im Jahr 2019 befanden sich in der Donauschifffahrt 190 Kreuzfahrtschiffe im Betrieb und für 2020 ist der Eintritt von ca. 4 bis 6 weiteren Schiffen geplant.

- Laut den Statistiken waren im Jahr 2019 auf der Donau mehr als 3.800 Güterschiffe (mit und ohne Maschinenantrieb) mit einer Tragfähigkeit von insgesamt ca. 4 Mio. t verfügbar. Aus den Ergebnissen der Marktbeobachtung im Jahr 2019 lässt sich auf eine relativ stabile Anzahl an tatsächlich verfügbaren Schiffen der aktiven bzw. betriebsbereiten Flotte schließen, angesichts der Anzahl der im Güterverkehr eingesetzten Schiffe, die über die erforderlichen Bescheinigungen gemäß den nationalen Klassifizierungs- und Überwachungsvorschriften verfügen.

- Der Güterumschlag der Donauhäfen (s. Tabelle 1) kam im Jahr 2019 auf mehr als 69 Mio. t, das entspricht 113,3 % des Güterumschlags im Jahr 2018.

Tabelle 1
Güterumschlag in den Häfen der Donauländer pro Jahr

Häfen \ Jahr, Tsd. t	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Deutschland	4.031	3.257	2.958	3.314	2.453	3.274
Österreich	8.611	7.449	7.493	7.981	6.123	6.452
Slowakei	1.800	2.009	2.020	2.127	1.542	1.664
Ungarn	5.673	5.978	5.439	5.779	5.200	6.064
Kroatien	491	566	677	632	592	814
Serbien	7.270	6.504	7.269	6.390	7.429	9.735
Bulgarien	5.689	6.114	7.013*	5.570	4.923	5.570
Rumänien	23.406	24.462	25.096	23.785	24.680	28.474
Republik Moldau	678	826	1.050	1.208	1.889	1.299
Ukraine	4.547	5.754	6.680	6.277	6.067	5.629

* Unter Berücksichtigung des Fährverkehrs zwischen Rumänien und Bulgarien

Der größte Güterumschlag (abgesehen vom Hafen Constanța) wurde in den Häfen verzeichnet, die Rohstoffe (Erze, Pellets) und Fertigerzeugnisse der metallverarbeitenden Industrie umschlagen:

- Linz (Güterumschlag 3,28 Mio. t),
- Smederevo (4,04 Mio. t),
- Galați (5,14 Mio. t),
- Ismail (4,28 Mio. t).

2. Schifffahrtsbedingungen im ersten Quartal und im Zeitraum April - Mai 2020

2.1. Im **Dezember 2019** herrschten auf der gesamten Länge der Donau niedrige Wasserstände. Auf der oberen Donau schwankten die Wasserstände im Verlauf des Monats um den RNW. Nur in der dritten Dekade fand ein Anstieg auf den MW infolge von kurzfristigen Niederschlägen statt, gefolgt von einem Rückgang. Auf der mittleren und unteren Donau fand ein entsprechender Anstieg der Wasserstände bis zum MW gegen Ende der dritten Dekade statt, gefolgt von einem Rückgang.

Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2020 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet.

2.2. Im **Januar 2020** setzte sich in der ersten Dekade der Rückgang der Wasserstände auf der gesamten Länge der Donau vom MW bis zu einem

Wert nahe dem RNW fort und blieb im Verlauf des ganzen Monats stabil bestehen. Auf der oberen Donau (Abb. 1) lagen im Januar die Mindestwasserstände um 70 bis 80 cm und die mittleren Wasserstände um 30 bis 40 cm unter den entsprechenden Wasserständen im Januar des Vorjahres; dabei fand in der dritten Dekade ein Rückgang der Wasserstände unter den RNW während 6 bis 8 Tagen statt. Auf der mittleren Donau (Abb. 2) lagen im Januar die Mindestwasserstände um 60 bis 70 cm und die mittleren Wasserstände um 90 bis 100 cm unter den entsprechenden Werten des Vergleichsmonats im Jahr 2019. Auf der unteren Donau hielt der Rückgang der Wasserstände unter den RNW in der zweiten Dekade an einigen Pegeln während 6 bis 7 Tagen an.

- 2.3. Im **Februar** begann in der ersten Dekade auf der oberen und mittleren Donau ein Anstieg der Wasserstände mit einer Amplitude von 3,5 bis 4,5 m und einer Dauer von 6 bis 8 Tagen. Dieser Anstieg sorgte auf der gesamten Länge der Donau für stabile Wasserstände um den MW mit zeitweiligen Überschreitungen dieser Werte. Es ist anzumerken, dass zu Beginn des Jahres 2020 nur im Alpenraum der oberen Donau Schneevorräte zu verzeichnen waren, was sich als unzureichend für die Ausbildung eines aktiven Frühjahrshochwassers erwies. Im Großteil des Donaubeckens war keine Schneeschicht zu verzeichnen.
- 2.4. Im **März** schwankten die Wasserstände auf der gesamten Länge der Donau um den MW mit zeitweiligen Überschreitungen um 70 bis 90 cm. Auf der oberen Donau lagen die monatlichen Mittelwerte um 30 bis 40 cm über dem MW, auf der mittleren Donau um 10 bis 20 cm über den entsprechenden Werten im März 2019. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände unter dem MW.
- 2.5. Im **April** lagen die Wasserstände auf der gesamten Länge der Donau unter den langjährigen Mittelwerten. Auf der oberen Donau zeigte sich ab Anfang des Monats und bis Ende der zweiten Dekade ein beständiger Rückgang bis zum RNW, worauf ein geringfügiger Anstieg folgte; die Wasserstände erreichten jedoch bis zum Ende des Monats nicht den MW. Auf der mittleren Donau setzte sich der Rückgang der Wasserstände während der ganzen ersten Dekade fort, wonach sie sich im Bereich von 60 bis 100 cm unter dem MW stabilisierten. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände um 140 bis 180 cm unter dem MW, wobei ein Rückgang bis zum RNW an mehreren Pegeln verzeichnet wurde.
- 2.6. Im **Mai** lagen die Wasserstände auf der gesamten Länge der Donau unter den langjährigen Mittelwerten und der übliche Wasseranstieg (zweite Welle des Frühjahrshochwassers) trat nicht ein. Auf der oberen Donau lagen zu Ende des Monats die Wasserstände während 10 Tagen unter dem RNW. Auf der mittleren Donau lagen die Wasserstände während des ganzen Monats um 60 bis 80 cm unter dem MW. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände um 160 bis 180 cm unter dem MW; an mehreren Pegeln lagen die Wasserstände in der ersten Dekade während 5 bis 7 Tagen unter dem RNW.
- 2.7. Im **Juni** lagen in der ersten Dekade die Wasserstände auf der gesamten Länge der Donau unter den langjährigen Mittelwerten. Ab Beginn der zweiten

Dekade fand auf der oberen und mittleren Donau infolge von Niederschlägen ein Anstieg auf den MW und darüber hinaus statt. Auf der unteren Donau bleiben die Wasserstände um 50 bis 80 cm unter dem MW mit zeitweiligen Überschreitungen des MW am Ende der zweiten Dekade.

3. Charakteristik des Güterverkehrsmarkts im ersten Quartal und im Zeitraum April - Mai 2020

3.1. Wasserangebot

Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2020 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet. Ein ausreichendes Wasserangebot war nur im März gewährleistet, was die Beladung von Güterschiffen bei einer Abladetiefe von 2,5 m und zweitweise bei einer maximalen Abladetiefe von 2,7 m erlaubte (s. Tabelle 2).

Tabelle 2
Abladetiefen von Güterschiffen im Jahr 2020 (Januar - Mai)

Monat	Abladetiefe im Bergverkehr in cm	Abladetiefe im Talverkehr in cm
Januar	230	210
Februar	250 / 260	210 / 220
März	250 / 270	220 / 230
April	230 / 240	200 / 210
Mai	210 / 220	190 / 200

3.2. Allgemeine Charakteristik des Markts im ersten Quartal 2020

- Im Zeitraum Januar - Februar 2020 war der Markt der Beförderung von Rohstoffen für die metallverarbeitende Industrie (Eisenerz, Pellets, Kokskohle, Altmetall) und von Fertigerzeugnissen stabil trotz der ungünstigen Schifffahrtsbedingungen (s. Abschnitt 2).

Ab Mitte März 2020 setzte ein Rückgang der Nachfrage nach Metallerzeugnissen ein und Ende April sank die Auslastung der Kapazitäten in mehreren europäischen Unternehmen laut Angaben von *EUROFER* und der *World Steel Association* um 20 bis 50 %. Die Nachfrage nach Walzerzeugnissen fiel am stärksten, was durch die Lage der Automobilindustrie bestimmt war, die im Hinblick auf den Stahlverbrauch der zweitgrößte Sektor in Europa ist. Außerdem wurde ein starker Rückgang in der Baubranche und der Herstellung von Industrieanlagen festgestellt.

- Die günstigen Prognosen für das Erntejahr 2020 führten im ersten Quartal insgesamt zu einem Wachstum der Beförderungsmengen von Getreide und weiteren landwirtschaftlichen Erzeugnissen.

- Die Stabilisierung der Beförderungsmengen von Erdölerzeugnissen, die nach dem Rückgang der Jahre 2015 und 2016 im Jahr 2017 einsetzte, setzte sich im ersten Quartal 2020 fort.
- Die Beförderungsmengen von Erzeugnissen der chemischen Industrie (Düngemittel) waren stabil.

3.3. Güterverkehrsaufkommen und Güterumschlag in den Häfen im ersten Quartal 2020

- 3.3.1. Das Güterverkehrsaufkommen auf der mittleren Donau (als allgemeine Charakteristik des Güterverkehrs auf der Donau) im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn / Kroatien / Serbien kam im ersten Quartal (Q₁) 2020 auf 1.476.000 t, d. h. auf 93,8 % der Menge im ersten Quartal 2019, und erreichte folgende Kennziffern bei der Beförderung der wichtigsten Güter:

Zu Berg:

- Eisenerz: 69 % der Menge im ersten Quartal (Q₁) 2019;
- Erzeugnisse der chemischen Industrie (Düngemittel): 109,3 % der Menge im Q₁ 2019;
- Metallerzeugnisse: 74,3 % der Menge im Q₁ 2019;
- Kohle: 102,2 % der Menge im Q₁ 2019.

Zu Tal:

- Getreide: 186 % der Menge im Q₁ 2019;
- Erzeugnisse der chemischen Industrie: 152 % der Menge im Q₁ 2019;
- Erdölerzeugnisse: 115,5 % der Menge im Q₁ 2019.

Folglich veränderte sich die Dynamik des Güterverkehrs an Bord von Schiffen mit und ohne Maschinenantrieb entsprechend den verfügbaren Kapazitäten und der Lage des Wasserangebots, die für die Abladetiefen der Schiffe bestimmend war (Abb. 3, 4 und 5).

- 3.3.2. Der Güterumschlag der Häfen veränderte sich im ersten Quartal (Q₁) 2020 gegenüber dem Vergleichszeitraum Q₁ 2019 in unterschiedlicher Hinsicht (s. Tabelle 3).

Tabelle 3
Güterumschlag in den Donauhäfen im ersten Quartal (Q₁) 2019

Häfen in \ Tsd. t	Q ₁ 2019	Q ₁ 2020
Deutschland	899	765,4
Österreich	2.016	1.709
Slowakei	523,3**	390
Ungarn	1.526	1.597

Kroatien	137,2	190,3
Serbien	2.662	1.845
Bulgarien	667*	
Rumänien	6.212	6.668
Republik Moldau	284	296,4
Ukraine	1.569	1.278

* Zeitraum Januar - Februar

** Häfen Bratislava und Komárno

Dabei entsprach im März 2020 der Güterumschlag der Häfen ohne Umschlag von Getreide 65-67 % des Umschlags im März 2019.

Der Güterumschlag mit Binnenschiffen im Hafen Constanța kam im ersten Quartal 2020 auf 3.467.000 t, das sind 101 % des Umschlags im Q₁ 2019.

3.4. Charakteristik des Markts der Donauschifffahrt im Zeitraum April - Mai 2020

3.4.1. Im **April** wurden weiterhin große Mengen von Getreide in den Häfen der mittleren Donau im Talverkehr gelöscht: 136 % der Menge im März 2020 und die 4,4-fache Menge gegenüber April 2019.

Die Beförderungsmengen von weiteren Gütern (es werden nur die prozentuell größten Mengen betrachtet) veränderten sich in unterschiedlicher Hinsicht:

Zu Berg (s. Tabelle 4):

- Eisenerze: 88,7 % der Menge im März 2020 und 47,9 % der Menge im April 2019;
- Hüttenkohle: Anstieg auf die 2,3-fache Menge gegenüber März 2020 und 125 % der Menge im April 2019.

Tabelle 4

Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS (nach Güterarten): zu Berg

Güterart \ Monat, Tsd. t	April 2019	März 2020	April 2020
Eisenerze	151,0	81,5	72,3
Kohle (Koks)	50,0	28,3	67,0
Düngemittel	20,5	39,3	33,7
Metallerzeugnisse	26,8	18,4	20,2
Nahrungs- und Futtermittel	18,8	26,0	17,7

Zu bemerken ist ein starker Rückgang der Beförderung von Eisenerzen gegenüber April 2019; die Beförderungsmengen von Düngemitteln und Metallerzeugnissen waren stabil.

Zu Tal (s. Tabelle 5):

- Erdölerzeugnisse: 67,2 % der Menge im März 2020 und 55,6 % der Menge im April 2019;
- Metallerzeugnisse: 91 % der Menge im März 2020 und 85,5 % der Menge im April 2019.

Tabelle 5
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS
(nach Güterarten): zu Tal**

Monat, Tsd. t Güterart	April 2019	März 2020	April 2020
Getreide	36,5	119,2	162,2
Erdölerzeugnisse	58,5	48,3	32,5
Metallerzeugnisse	24,4	43,0	39,1
Nahrungs- und Futtermittel	22,8	21,0	23,4

Die Beförderungsmengen von Nahrungsmitteln waren stabil.

3.4.2. Das Güterverkehrsaufkommen im Donau-Schwarzmeer-Kanal kam im Zeitraum **Januar - April** 2020 auf 5.324.000 t, d. h. auf 101,5 % der Kennziffer im Vergleichszeitraum des Jahres 2019; dabei kam der internationale Güterverkehr im April 2020 auf 938.600 t, was 111,4 % der Menge im Vergleichszeitraum des Jahres 2019 entspricht, aufgrund von großen Beförderungsmengen von Getreide aus den Häfen der mittleren Donau zum Hafen Constanța.

- Die größten Mengen im Hafen Constanța wurden in den Häfen folgender Länder gelöscht:
 - Rumänien: 821.500 t;
 - Serbien: 867.000 t;
 - Ungarn: 236.000 t;
 - Bulgarien: 140.000 t.

Nach Güterarten stellten Erzeugnisse der chemischen Industrie in den Häfen Serbiens und Kohle in den Häfen Ungarns die Hauptmengen der geladenen Güter (Ausfuhren) dar.

- Dabei wurden die größten Mengen aus den Häfen folgender Länder empfangen:
 - Rumänien: 688.300 t;

- Serbien: 871.000 t;
- Ungarn: 539.800 t;
- Bulgarien: 314.500 t.

Nach Güterarten stellte Getreide aus den Häfen Serbiens, Ungarns und Bulgariens die Hauptmengen der gelöschten Güter (Einfuhren) dar.

- 3.4.3. Im **Mai** wurden weiterhin große Mengen von Getreide im Talverkehr gelöscht: 142,7 % der Menge im April 2020 und die 15,2-fache Menge gegenüber Mai 2019.

Die Beförderungsmengen von weiteren Gütern veränderten sich in unterschiedlicher Hinsicht:

Zu Berg (s. Tabelle 6):

- Eisenerze: 109 % der Menge im April 2020 und 89,6 % der Menge im Mai 2019;
- Hüttenkohle: Rückgang auf ein 16,2-tel der Menge im April 2020 und auf ein 13-tel der Menge im Mai 2019;
- Metallerzeugnisse: 126,2 % der Menge im April 2020 und 71,8 % der Menge im Mai 2019;
- Nahrungsmittel: 156 % der Menge im April 2020 und Anstieg auf das 2,7-fache der Menge im Mai 2019.

Tabelle 6

**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS
(nach Güterarten): zu Berg**

Güterart \ Monat, Tsd. t	Mai 2019	April 2020	Mai 2020
Eisenerze	87,9	72,3	78,8
Kohle (Koks)	53,6	67,0	4,14
Düngemittel	12,1	33,7	24,5
Metallerzeugnisse	35,5	20,2	25,5
Nahrungs- und Futtermittel	10,1	17,7	27,7

Zu Tal (s. Tabelle 7):

- Erdölerzeugnisse: Anstieg auf 171 % der Menge im April 2020 bzw. 121,4 % der Menge im Mai 2019;
- Erzeugnisse der chemischen Industrie: 58,4 % der Menge im April 2020 und Anstieg auf das 1,8-fache der Menge im Mai 2019.

Tabelle 7
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS
(nach Güterarten): zu Tal**

Monat, Tsd. t Güterart	Mai 2019	April 2020	Mai 2020
Getreide	15,2	162,2	231,5
Erdölerzeugnisse	45,9	32,5	55,6
Metallerzeugnisse	26,9	39,1	23,1
Nahrungs- und Futtermittel	9,5	23,4	27,4

3.4.4. Insgesamt entsprach im Zeitraum **Januar - Mai 2020** das Transportaufkommen auf diesem Abschnitt (mittlere Donau) 101 % der Menge im Vergleichszeitraum des Jahres 2019, wobei die Güterströme auf dem Markt sich in unterschiedlicher Hinsicht veränderten (Abb. 6 und 7).

3.4.5. Das Güterverkehrsaufkommen im Donau-Schwarzmeer-Kanal kam im Zeitraum **Januar - Mai 2020** auf 6.702.000 t, d. h. auf 103 % der Menge im Vergleichszeitraum des Jahres 2019; dabei kam der internationale Güterverkehr im Mai 2020 auf 938.500 t, was 134 % der Menge im Vergleichszeitraum des Jahres 2019 entspricht, aufgrund von großen Beförderungsmengen von Getreide aus den Häfen der mittleren Donau zum Hafen Constanța (Abb. 8).

Tabelle 8
Güterverkehrsaufkommen auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Monat, Tsd. t Verkehrsart	Mai 2019	April 2020	Mai 2020
Internationaler Güterverkehr	699,7	938,6	938,5
Inlandverkehr	587,9	438,0	470,3

3.4.6. Änderung der Frachtraten

Der mittlere Preis von Bunkertreibstoff in den Donauhäfen änderte sich entsprechend dem Wert von *Platts* in Rotterdam (*BPR*).

Im ersten Quartal (Q₁) 2020 kam der *BPR* für Gasöl für den Seeverkehr (*MGO*) im Schnitt auf 463,5 USD/t, was 81,4 % des Werts im vierten Quartal (Q₄) 2019 darstellt, als er bei 569,5 USD/t lag.

Dementsprechend kam der mittlere Preis von Bunkertreibstoff im ersten Quartal 2020 bei 644,0 USD/t, was 88,8 % des Werts im vierten Quartal 2019 entspricht, als er bei 725 USD/t lag.

Es ist anzumerken, dass der deutliche Rückgang des Preises von Bunkertreibstoff sich nicht auf die Höhe der Frachtraten für Transporte im ersten Quartal 2020 auswirkte (s. Tabelle 9).

Tabelle 9

Index: Q ₄ 2018 = 100 %	Q ₁ 2019	Q ₂ 2019	Q ₃ 2019	Q ₄ 2019	Q ₁ 2020
Bunkertreibstoff	95,1	96,8	96,1	95,8	88,8
Frachtraten, davon:	97,3	96,1	97,4	100,2	101,7
zu Berg	98,6	97,6	97,7	98,4	90,1
zu Tal	95,5	93,2	94,5	99,1	118,0

4. Charakteristik des Fahrgastverkehrsmarkts

- 4.1. Auf dem Markt der Kreuzfahrtschiffahrt war der Betrieb von 190 bis 195 Fahrgastschiffen vorgesehen. Die Fahrgastbeförderung mit diesen Schiffen setzt traditionellerweise im März ein, mit einem darauffolgenden starken Anstieg im April.
- 4.2. Im März wurde die Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen und Kursschiffen sowie mit Tagesausflugsschiffen abgebrochen.
- 4.3. Im Juni wurde der Verkehr von Kreuzfahrtschiffen auf der oberen Donau wieder genehmigt, unter der Voraussetzung der Einhaltung einer Reihe von Einschränkungen im Zusammenhang mit Quarantänemaßnahmen sowohl beim Ein- und Ausschiffen der Fahrgäste als auch während ihres Aufenthalts an Bord.

5. Prognosen für den Verkehrsmarkt

- 5.1. Laut den Prognosen der *World Steel Association* wird Anfang Juni 2020 der Rückgang der Nachfrage nach Metallerzeugnissen im Jahr 2020 insgesamt auf 15,8 % geschätzt; die Nachfrage wird in der Baubranche rascher wieder ansteigen, während sie in der Automobilindustrie noch lange rückläufig bleiben wird.

Aufgrund der eingetretenen Situation, sowie aufgrund der Senkung der Einfuhrkontingente von Metall in die EU und der Umverteilung der Lieferströme infolge der Einführung von neuen Zöllen im internationalen Handel, ist zumindest in den ersten 9 Monaten des Jahres 2020 ein Rückgang der Kennziffern in diesem Marktsegment der Donauschiffahrt zu erwarten.

- 5.2. Die günstigen Prognosen für das Erntejahr 2020 insgesamt lassen grundsätzlich einen Anstieg der Beförderungsmengen im Jahr 2020 erwarten, wenn nicht im Zusammenhang mit den Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie Ausfuhrbeschränkungen in den Donauländern verhängt werden.

Außerdem wird sich die Position der Länder des Schwarzmeerraums zur Ausfuhr von Getreide, z. B. die Verhängung eines vorübergehenden Embargos für Ausfuhren, auf die Getreidelieferungen der Donauländer in die

traditionellen Nachfragemärkte (Länder des Nahen Ostens und Nordafrikas) auswirken.

- 5.3. Es wird von einer Stabilisierung der Beförderung von Erdölprodukten ausgegangen; das Transportaufkommen von Erzeugnissen der chemischen Industrie wird als stabil gesehen.

Angesichts der aktuellen Lage kann ein Anstieg der Beförderung von Nahrungsmitteln erwartet werden.

- 5.4. Der Güterverkehrsmarkt wird im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 absolut instabil sein, wobei das raschere Eintreten der sommerlichen Niedrigwasserperiode und ihre Dauer im Vergleich zur Lage im Jahr 2019 Auswirkungen auf diese Instabilität haben können.

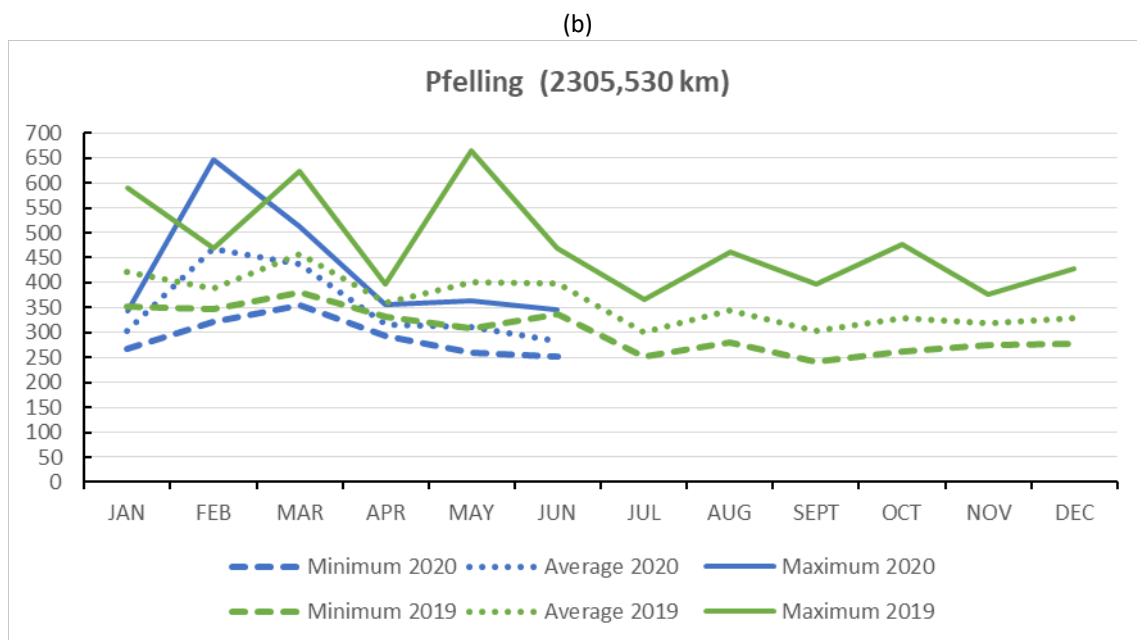
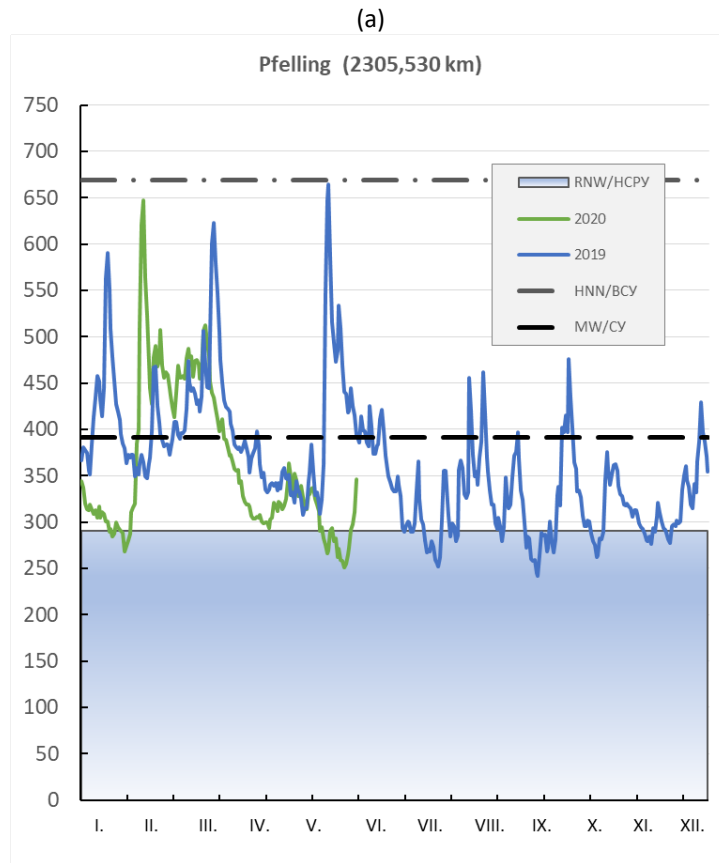


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm

Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

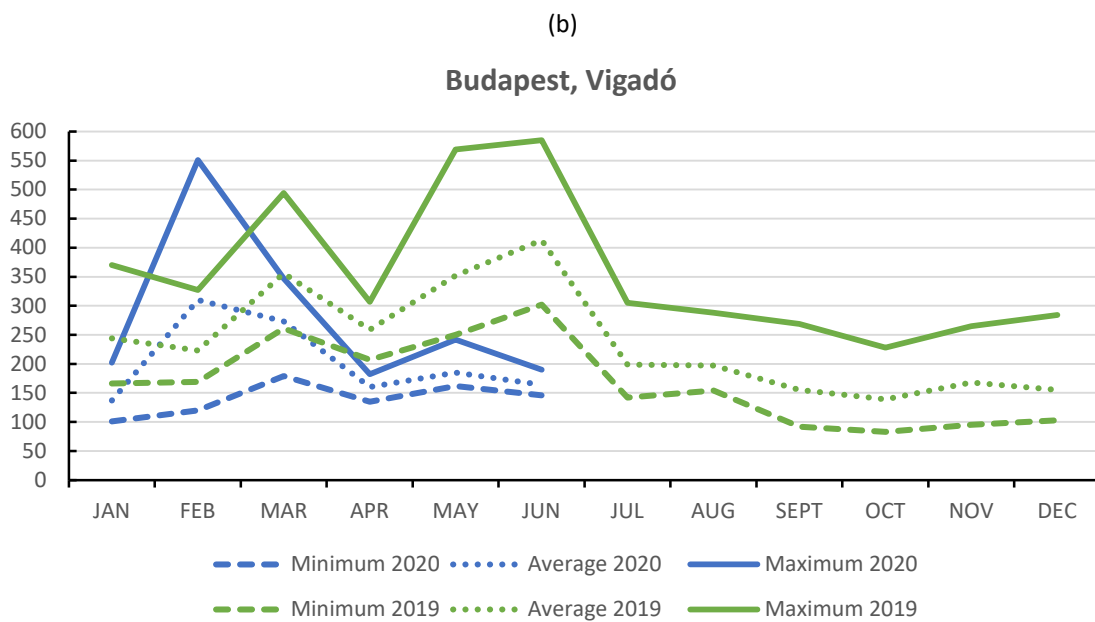
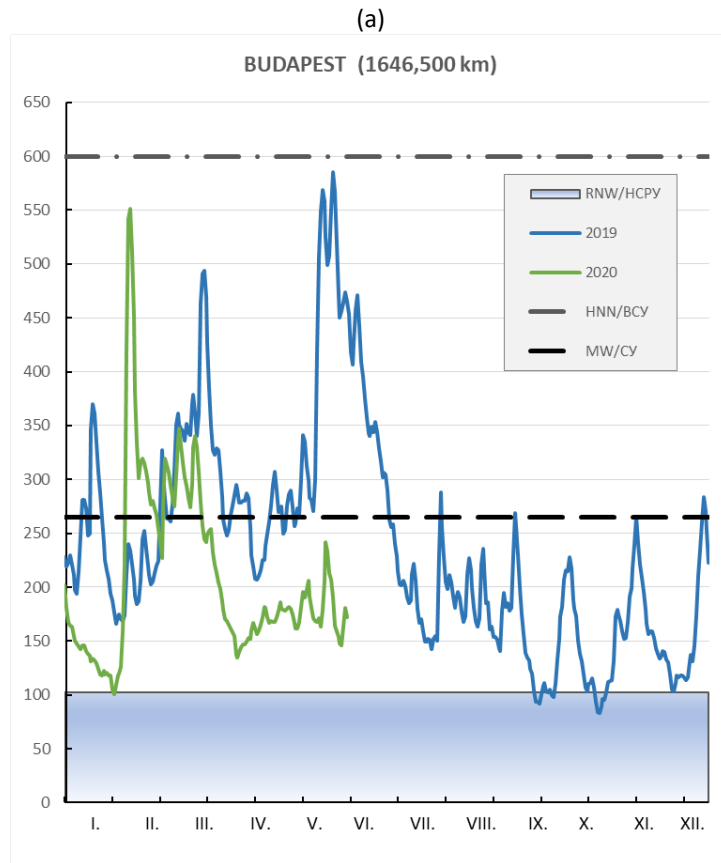


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

Рис. 2. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Будапешт Вигадо, в см

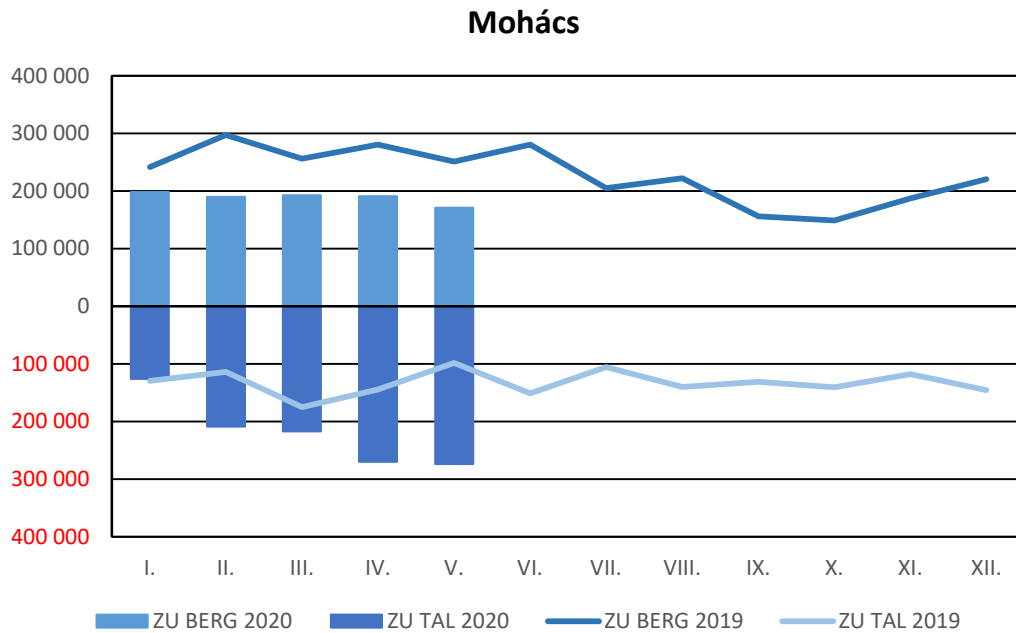


Abb. 3: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS pro Monat in Tausend Tonnen
 Fig. 3. Volumes des transports de marchandises sèches vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par MOHÁCS par mois, en milliers de tonnes
 Рис. 3. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тысячах тонн

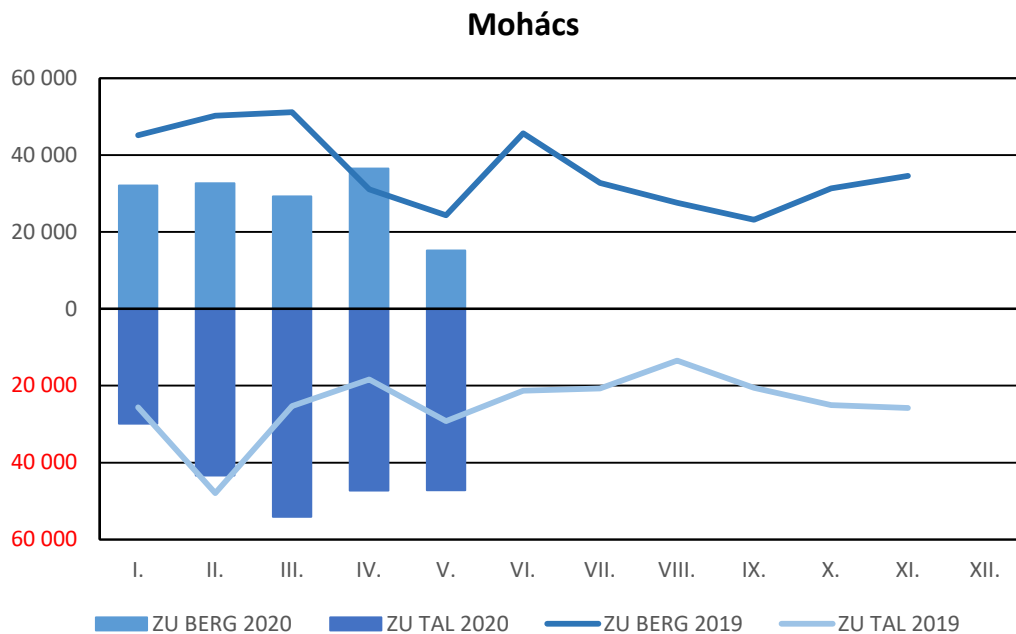


Abb. 4: Transportaufkommen mit Güterleichtern im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS 2019-2020 pro Monat in Tonnen
 Fig. 4. Volumes des transports de marchandises sèches non motorisées par MOHÁCS en 2019-2020, par mois, en tonnes
 Рис. 4. Объёмы перевозок сухих грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019-2020 гг. в тоннах, по месяцам

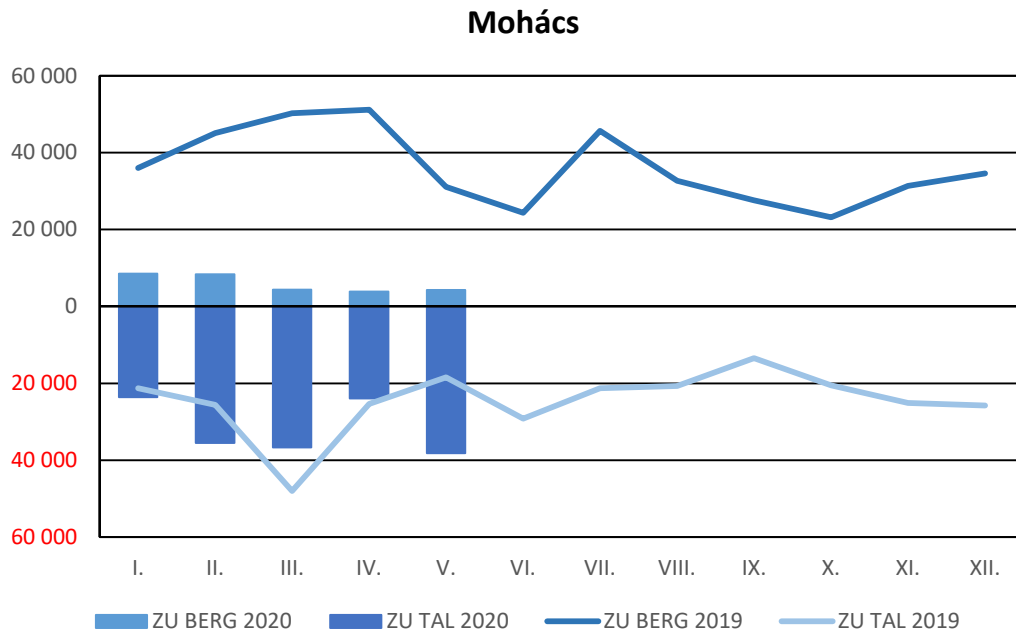


Abb. 5: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS 2019-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 5. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux-citernes motorisés par MOHÁCS en 2019-2020, par mois, en tonnes

Рис. 5. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019-2020 гг. по месяцам, в тоннах

Mohács 2020 I. -V.

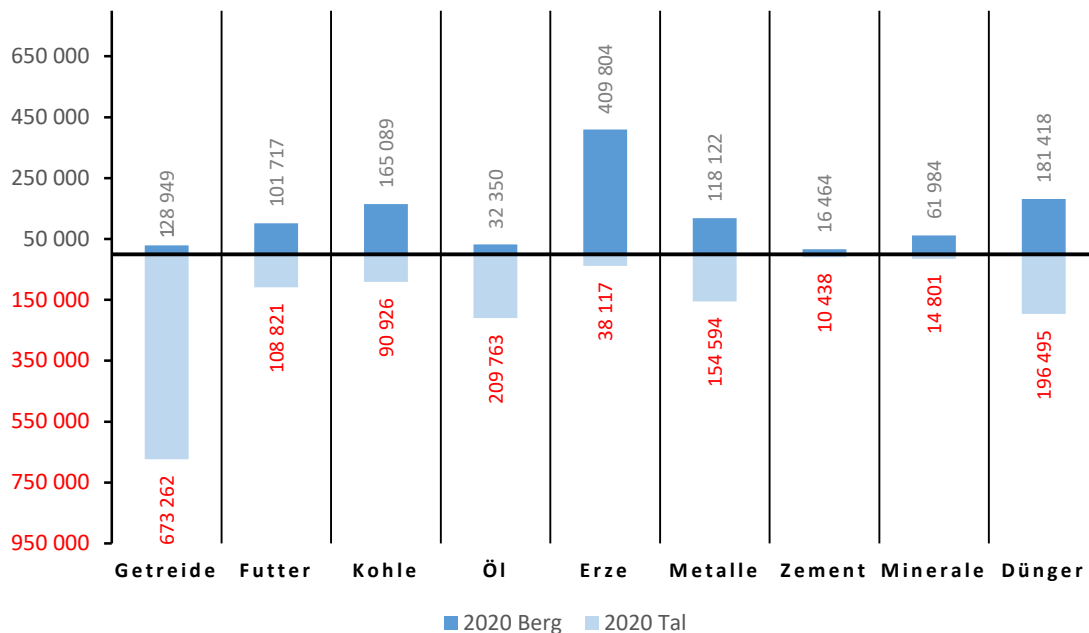


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS 2020 in Tonnen

Fig. 6. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS en 2020, en tonnes

Рис. 6. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2020 гг., в тоннах

Mohács

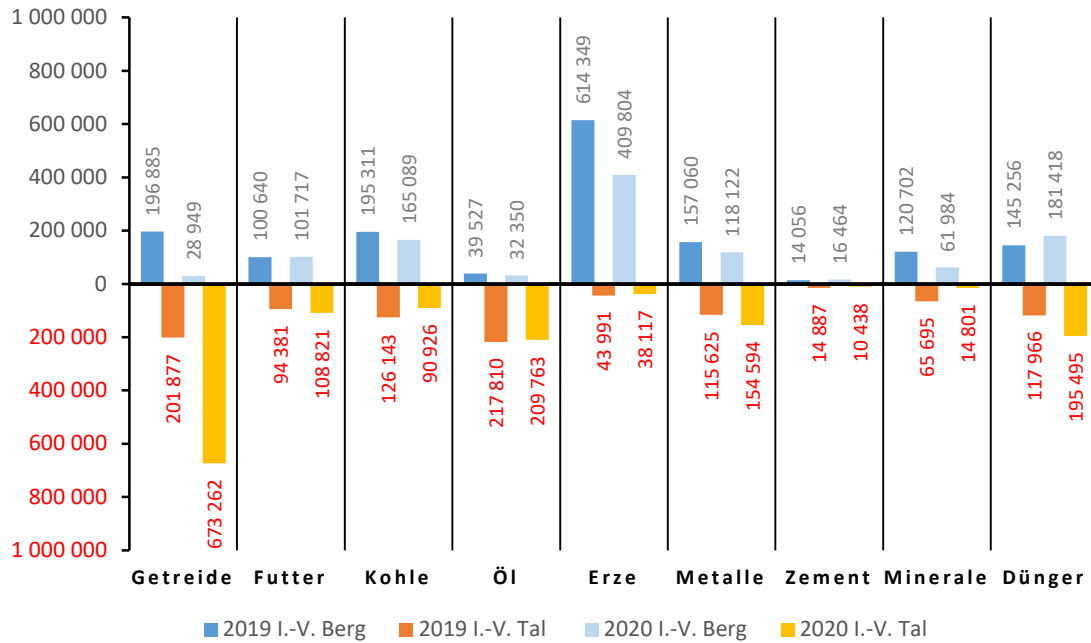


Abb. 7: Transportaufkommen nach Güterarten im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS 2019-2020 in Tonnen

Fig. 7. Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS en 2019-2020, en tonnes

Рис. 7. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019-2020 гг., в тоннах

Cernavoda Constanza

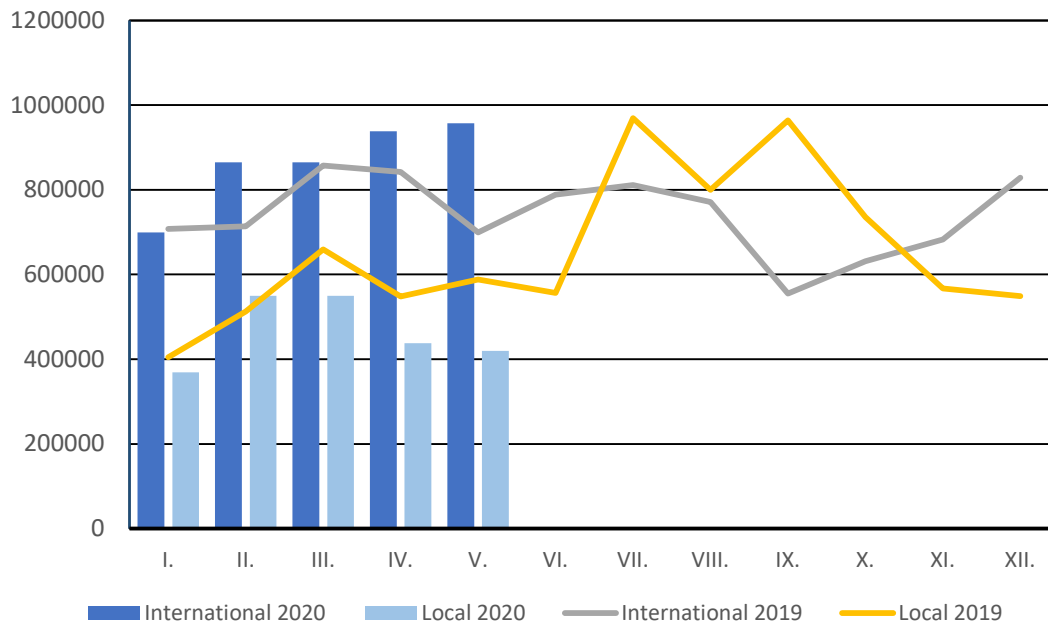


Abb. 8: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA 2019-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 8 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA en 2019-2020, par mois, en tonnes

Рис. 8. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2019-2020 гг. по месяцам, в тоннах