

DONAUKOMMISSION

INFORMATION DES SEKRETARIATS zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Ergebnisse der ersten 9 Monate 2020“

1. Ausgangslage auf dem Verkehrsmarkt im ersten Halbjahr 2020

1.1. Im Allgemeinen wird angenommen, dass die Dynamik des Güterverkehrsmarktes von der Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) eines Landes sowie von der Logistikanbindung der Sammel- und Verteilerzentren für Warenströme in den Uferregionen abhängt. Im ersten Halbjahr 2020 schrumpfte das BIP in den Ländern der Europäischen Union vor dem Hintergrund der ersten Welle der Pandemie um 15 %.

Ab Mitte März 2020 wurden auf dem Verkehrsmarkt auf der Donau die Auswirkungen des Nachfrage- und Angebotsrückgangs in den wichtigsten Marktsegmenten spürbar:¹

- Ein Rückgang der Nachfrage nach Rohstoffen für die metallverarbeitende Industrie und in der Folge nach Metallerzeugnissen in der Automobilindustrie, in der Baubranche und der Herstellung von Industrieanlagen setzte ein, was zu einem teilweisen Aussetzen der Produktion in diesem Marktsegment der Donauschifffahrt führte. Dieser Rückgang trat insbesondere angesichts des Transportaufkommens in dieser Güterkategorie im zweiten Quartal (Q₂) 2020 deutlich in Erscheinung.
- Die Senkung der Einfuhrkontingente von Metall in die EU und die Umverteilung der Lieferströme infolge der Einführung von neuen Zöllen im internationalen Handel trugen zur allgemeinen Lage des Nachfragerückgangs bei Metallerzeugnissen bei.
- Die günstigen Prognosen für das Erntejahr 2020 in den Donauländern trafen nur teilweise zu: Einige Länder, die am Markt der Getreidebeförderung auf der Donau beteiligt sind, sahen sich aufgrund der Dürre im Frühjahr gezwungen, die Ausfuhren von Getreide und anderen landwirtschaftlichen Erzeugnissen einzuschränken. Gleichzeitig ist anzumerken, dass die stabilen Beförderungsmengen von Getreide aus den Häfen an der mittleren Donau in die Häfen des Donaudeltas (Constanța) es im ersten Halbjahr 2020 ermöglichten, eine gewisse Ausgeglichenheit des Güterverkehrs auf der Donau zu erhalten.

¹ Information des Sekretariats zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: erstes Halbjahr 2020“ (AD V.4.1.3 (2020)), verteilt mit Schreiben DK 184/X-2020.

- Im wirtschaftlichen Umfeld des ersten Halbjahres 2020 kann der Verkehrsmarkt auf der Donau für Erdölerzeugnisse und Erzeugnisse der chemischen Industrie als relativ stabil angesehen werden.
- 1.2. Dementsprechend wurden bei den Güterbeförderungsmengen im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2020 folgende Werte verzeichnet:
- im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) 1.624.000 t, das entspricht 85,6 % des Umfangs im Q₁+Q₂ 2019;
 - im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) 2.732.000 t, das entspricht 82,3 % des Umfangs im Q₁+Q₂ 2019;
 - im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) 3.084.000 t, das entspricht 98,4 % des Umfangs im Q₁+Q₂ 2019;
 - der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal kam auf 8.029.000 t, das entspricht 101,9 % des Umfangs im Q₁+Q₂ 2019.
- 1.3. Der Güterumschlag in den Häfen veränderte sich im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2020 gegenüber dem Umfang im Q₁+Q₂ 2019 in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 1).

Tabelle 1
**Güterumschlag in den Häfen der Donauländer
im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2020**

Häfen (Tsd. t)	Q ₁ +Q ₂ 2019	Q ₁ +Q ₂ 2020	in % zu Q ₁ +Q ₂ 2019
Deutschland	1.468	1.712	116,6
Österreich	3.806	3.573	93,9
Slowakei*	889	797	89,7
Ungarn	3.287	3.347	101,8
Kroatien	370	401	108,4
Serbien	5.265	4.143	78,7
Bulgarien	2.460	2.350	95,5
Rumänien	13.075	13.459	102,9
Republik Moldau	622	617	99,2
Ukraine	3.028	2.240	74

* Häfen Bratislava und Komárno

2. Schifffahrtsbedingungen und Wasserangebot

Die Entwicklung der sommerlichen und herbstlichen Niedrigwasserperiode an der Donau (die üblicherweise zu Ende Juni / Anfang Juli einsetzt) wird im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum im Jahr 2019 dargestellt.

Im **Juli** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau (Abb. 1) im Bereich unter den langjährigen Mittelwerten (MW); in der Mitte der zweiten Dekade und zu Ende der dritten Dekade sanken die Wasserstände zeitweise auf Werte um den RNW und darunter.

Auf der mittleren Donau (Abb. 2) schwankten die Wasserstände in der ersten Dekade im Bereich des MW, mit kurzfristigen Anstiegen um 100-120 cm. In der zweiten und dritten Dekade schwankten die Wasserstände im Bereich des MW. Insgesamt lagen die mittleren Wasserstände um 50-80 cm über den im Juli 2019 verzeichneten Werten.

Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Monatsverlauf im Bereich der langjährigen Mittelwerte, mit kurzfristigen, geringfügigen Anstiegen in der ersten Dekade; in der zweiten und dritten Dekade schwankten die Wasserstände im Bereich unter dem RNW.

Im **August** wurde auf der oberen Donau in der Mitte der ersten Dekade infolge von Niederschlägen ein heftiger Wasseranstieg mit einem Spitzenwert von 250-270 cm und einer Hochwasserperiode von 3,5 Tagen verzeichnet, auf den zu Ende der Dekade ein Rückgang auf den MW und darunter folgte; gegen Ende des Monats führte dieser Rückgang zu Werten um den RNW und darunter.

Auf der mittleren Donau wurde zu Mitte der ersten Dekade infolge von Niederschlägen ein heftiger Wasseranstieg mit einem Spitzenwert von 220-270 cm und einer Hochwasserperiode von 3,5 Tagen verzeichnet, auf den zu Ende der Dekade ein Rückgang auf den MW und darunter folgte; bis zum Ende des Monats schwankten die Wasserstände im Bereich unter dem MW, wobei kein Rückgang der Wasserstände bis zum RNW verzeichnet wurde. Insgesamt lagen die mittleren Wasserstände um 50 bis 69 cm über den im August 2019 verzeichneten Werten.

Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Monatsverlauf im Bereich von 120-150 cm unter den langjährigen Mittelwerten, wobei kein Rückgang der Wasserstände bis zum RNW verzeichnet wurde.

Im **September** lagen die Wasserstände auf der oberen Donau in der ersten Dekade im Bereich unter dem MW. Zu Beginn der zweiten Dekade setzte ein allmählicher Rückgang der Wasserstände bis zum RNW und darunter ein (insgesamt lagen die Werte für die Dauer von 14-15 Tagen unter dem RNW). In der Mitte der dritten Dekade wurden infolge von Niederschlägen ein heftiger Anstieg (Tageshochwasser 70-100 cm) und eine Rückkehr in den Bereich um den MW verzeichnet.

Auf der mittleren Donau wurde in der ersten Dekade zweimal ein Überschreiten (um 50-89 cm) des MW verzeichnet, worauf rasch ein heftiger Rückgang bis in die Mitte der dritten Dekade folgte; zu Ende des Monats lag infolge von Niederschlägen das Tageshochwasser bei 50-79 cm, was zur Rückkehr der Wasserstände zum MW führte.

Auf der unteren Donau lagen in der ersten Dekade die Wasserstände im Bereich von 120-150 cm unter den langjährigen Mittelwerten, wobei ab der zweiten Dekade eine rückläufige Tendenz der Wasserstände bis zum RNW und darunter bis zur Mitte der dritten Dekade anhielt.

Im **Oktober** schwankten auf der oberen Donau die Wasserstände in der ersten und zweiten Dekade im Bereich unter dem MW; in der Mitte der dritten Dekade wurde

ein kurzfristiger Rückgang bis zum RNW verzeichnet, auf den ein heftiger Anstieg bis zum MW folgte.

Auf der mittleren Donau schwankten die Wasserstände in der ersten Dekade und der ersten Hälfte der zweiten Dekade im Bereich des MW; ab der Mitte der zweiten Dekade setzte ein heftiges Hochwasser mit einem Spitzenwert von 120-180 cm ein, was bis zum Ende des Monats zu beständig über dem MW liegenden Wasserständen führte.

Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Monatsverlauf im Bereich des MW mit vorübergehenden Überschreitungen.

Somit setzte die sommerliche und herbstliche Niedrigwasserperiode im Jahr 2020 gegenüber 2019 und umso mehr gegenüber dem kritischen Jahr 2018 später ein, wobei im dritten Quartal die Höchst- und Mittelwerte der Wasserstände vergleichsweise höher als die Werte im Q₃ 2019 waren.

Infolgedessen waren stabile Abladetiefen der Schiffe gewährleistet (Abb. 3), die im dritten Quartal 2020 über den Werten des Q₃ 2019 lagen (Tabelle 2).

Tabelle 2
Abladetiefen von Güterschiffen im Jahr 2020 (Januar – Oktober)

Monat	Abladetiefe im Bergverkehr (cm)	Abladetiefe im Talverkehr (cm)
Januar	230	210
Februar	250 / 260	210 / 220
März	250 / 270	220 / 230
April	230 / 240	200 / 210
Mai	210 / 220	190 / 200
Juni	230	210 / 220
Juli	230 / 240 (250 / 230)*	220 (210)
August	220 / 230 (210 / 230)	200 / 210 (200 / 180)
September	220 / 230 (210)	210 / 220 (180)
Oktober	230 / 240 (210 / 180)	220 / 230 (180)

* In Klammern stehen die Abladetiefen von Güterschiffen im entsprechenden Zeitraum 2019.

3. Marktentwicklung der Donauschifffahrt in den ersten 9 Monaten 2020

3.1. Fahrgastbeförderung

Die Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen, die im Jahr 2019 Rekordwerte über den gesamten Zeitraum der Marktbeobachtung verzeichnet hatte (Tabelle 3), wurde im März eingestellt; erst im Juni setzten vereinzelt Fahrten von Kreuzfahrtschiffen sowohl auf der oberen Donau (Angaben der Schleuse Gabčíkovo, Abb. 4) als auch in Richtung Donaudelta (Angaben der Erfassungsstelle Mohács, Abb. 5) wieder ein, unter Einhaltung der verkündeten Beschränkungen der Fahrgastanzahl. Die Fahrgastbeförderung mit Kursschiffen

und der Betrieb von Tagesausflugschiffen in den wichtigsten schiffstouristischen Zentren fanden vereinzelt statt.

Tabelle 3

**Entwicklung der Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen im Jahr 2020
(in Tsd.)***

Bereich	2018	2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020
Obere Donau	548,8	720,8	270,6	55,1
In Richtung Donaudelta	103,6	135,04	55	4,91

* Eigene Berechnungen der Donaukommission

3.2. Güterverkehr

Trotz der Prognosen in Bezug auf das Einsetzen einer wirtschaftlichen Erholung und das BIP-Wachstum in Europa im dritten Quartal (Q₃) 2020 erreichten die wichtigsten Elemente des Verkehrsmarkts auf der Donau (im Hinblick auf ihren Anteil am Gesamtumfang) nicht wieder ihre Werte vom Q₃ 2019; dabei lassen sich für verschiedene Sektoren eine Reihe von spezifischen Besonderheiten feststellen.

3.2.1. Im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) kam das Transportaufkommen in den ersten 9 Monaten 2020 insgesamt auf 1.966.000 t, das sind 73,2 % des Umfangs im Zeitraum Q₁+Q₂+Q₃ 2019; die Entwicklung nach Quartalen war folgende (Tabelle 4):

Tabelle 4

Quartal	Q ₁	Q ₂	Q ₃
Gütermenge in Tsd. t	801,8	822,4	342

Dementsprechend verringerte sich das Transportaufkommen zu Berg (in die Donauhäfen Deutschlands sowie die Main- und Rheinhäfen) um 20,6 % und zu Tal in die Donauhäfen um 36,6 %.

3.2.2. Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) kam das Transportaufkommen insgesamt auf 3.927.000 t (Abb. 6), das sind 84,9 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2019; dabei war die Entwicklung nach Quartalen folgende (Tabelle 5):

Tabelle 5

Quartal	Q ₁	Q ₂	Q ₃
Gütermenge in Tsd. t	1.389	1.342	1.197

Dabei ist festzustellen, dass die größte Mengenzunahmen gegenüber dem Vergleichszeitraum Q₁+Q₂+Q₃ 2019 bei der Beförderung von Eisenerzen (112,6 %) und von Getreide (117 %) zu Berg sowie bei der Beförderung von Düngemitteln (103 %) zu Tal verzeichnet wurden (Tabellen 6 und 7).

Die deutlichsten Rückgänge gegenüber dem entsprechenden Zeitraum im Jahr 2019 wurden bei der Beförderung von Nahrungsmitteln zu Tal (74,6 %) und von Metallergzeugnissen im Berg- und Talverkehr (33 % bzw. 27 %) verzeichnet.

Tabelle 6
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/SK
zu Berg (nach Güterarten)**

Jahr, Tsd. t Güterart	2018	2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020
Nahrungs- und Futtermittel	1.022 35,1 %	1.774 48 % ²	1.447	1.079
Eisenerze	669 23 %	841 22 %	657	740
Getreide	252 8,6 %	271 7,3 %	206	241
Metallergzeugnisse	418 14,3 %	340 9,2 %	278	42,5
Erdölerzeugnisse	317 10,9 %	241 6,5 %	212	162
Natürliche und künstliche Düngemittel	86,2 3 %	91,5 2,5 %	80,7	59,5

Tabelle 7
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/SK
zu Tal (nach Güterarten)**

Jahr, Tsd. t Güterart	2018	2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020
Natürliche und künstliche Düngemittel	317 20,1 %	535 25 %	410	423
Erdölerzeugnisse	585 37,1 %	671,3 31,4 %	512	423
Metallergzeugnisse	435 27,6 %	380,4 17,8 %	267	71,8

Es ist auf einige Besonderheiten des Verkehrsmarkts auf diesem Donautreckenabschnitt hinzuweisen:

- Das Transportaufkommen mit Schubverbänden (Abb. 7) betrug 1.949.000 t, was 49,5 % des gesamten Güterumfangs entspricht, bei einem üblichen Anteil von 52 % bis 59,4 % (im Jahr 2019); die

² In % der zu Berg beförderten Gesamtmenge.

Beförderungsentwicklung im Talverkehr entsprach dem kritischen Jahr 2018 (Abb. 8).

- Das Transportaufkommen mit Trockengütermotorschiffen im Bergverkehr (Abb. 9) überstieg das Transportaufkommen mit Schubverbänden im Bergverkehr um 31,5 % (selbst in Jahren mit kritischem Niedrigwasser kam letzteres auf mehr als 58 % des gesamten Transportaufkommens an Trockengütern im Bergverkehr) und das Transportaufkommen des entsprechenden Zeitraums im Jahr 2019 um 11,4 %, was sich aus den Besonderheiten der Zusammensetzung der mit den Schiffen beförderten Güter (Rückgang) im dritten Quartal erklärt.

3.2.3. Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) kam das Transportaufkommen insgesamt auf 4.648.000 t (Abb. 10), das sind 107 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2019; dabei war die Entwicklung nach Quartalen folgende (Tabelle 8):

Tabelle 8

Quartal	Q ₁	Q ₂	Q ₃
Gütermenge in Tsd. t	1.509	1.575	1.564

Besonderheiten des Verkehrsmarkts auf diesem Donaustreckenabschnitt:

- Das größte Wachstum im Vergleich zum Umfang im Zeitraum Q₁+Q₂+Q₃ 2019 wurde durch die Beförderung von Getreide zu Tal gewährleistet (Anstieg um das 3,2-fache), vor allem mit Schubverbänden (Abb. 11, Abb. 12), und von Nahrungsmitteln zu Tal (Anstieg um das 2,5-fache), sowie von Düngemitteln im Berg- und Talverkehr (116,6 % bzw. 150 %) (Tabellen 9 und 10).
- Es wurde ein Rückgang (um 25 %) der Beförderungsmenge von Eisenerzen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Jahres 2019 verzeichnet, wobei jedoch zu beachten ist, dass das Transportaufkommen im August und September sich gegenüber dem Umfang im Juni und Juli verdoppelte.
- Die monatlichen Beförderungsmengen von Erdölerzeugnissen lagen im dritten Quartal 2020 über den entsprechenden Werten des Q₃ 2019.

Tabelle 9

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

Güterart	Jahr, Tsd. t		Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020
	2018	2019		
Eisenerze	1.061 40,8 %	1.247 37,6 %	983	739

Kohle (Koks)	369 14,2 %	479 14,4 %	366	257
Düngemittel	362 13,9 %	392 11,8 %	308	359
Erdölerzeugnisse	106 4,1 %	109 3,2 %	79,4	70,6
Metallerzeugnisse	297 11,4 %	270 8,1 %	218	180

Tabelle 10
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS
zu Tal (nach Güterarten)**

Jahr, Tsd. t Güterart	2018	2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020
Getreide	414 21,5 %	479 21,1 %	340	1.074
Erdölerzeugnisse	509 26,4 %	428 18,9 %	338	383
Metallerzeugnisse	444 23,6 %	316 13,9 %	216	228
Nahrungs- und Futtermittel	179 3,3 %	203 9 %	160	399
Düngemittel	126 6,5 %	272 12 %	202	303

Analog zur Entwicklung des Verkehrs auf der oberen Donau stieg das Transportaufkommen mit Motorschiffen auf 23,3 % (2019: 20,5 %) des Gesamtumfangs (Abb. 13, 14, 15), was sich aus den Besonderheiten der Zusammensetzung der mit den Schiffen beförderten Güter im dritten Quartal erklärt.

- 3.2.4. Das Transportaufkommen auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal kam auf 12.115.000 t, das sind 95 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2019; die Entwicklung nach Quartalen war folgende (Tabelle 11):

Tabelle 11

Quartal	Q ₁	Q ₂	Q ₃
Gütermenge in Tsd. t	3.897	4.132	4.086

Die Verkehrsentwicklung nach Monaten ist in Abb. 16 dargestellt. Die Verkehrsentwicklung nach Jahren ist in Tabelle 12 dargestellt.

Tabelle 12
Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal nach Jahren

Jahr, Tsd. t	2018	2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020
Güterverkehr insgesamt	14.122	16.744	12.750	12.115
Internationaler Güterverkehr	6.422	8.890	6.748	7.605
Inlandverkehr	7.700	7.854	6.902	4.510

Es ist darauf hinzuweisen, dass der Umfang des internationalen Güterverkehrs auf dem Kanal in den ersten 9 Monaten 2020 auf 112,7 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2019 kam, wobei der Inlandverkehr (Kabotage) 65,3 % des Umfangs im Jahr 2019 entsprach.

3.2.5. Güterumschlag in den Häfen

Die Besonderheiten des Markts im dritten Quartal (Q₃) 2020 im Vergleich zum Q₃ 2019 waren bestimmt durch eine Veränderung in mehrerer Hinsicht des Güterumschlags in den Donauhäfen im gesamten Verlauf der ersten 9 Monate (Q₁+Q₂+Q₃) 2020 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Jahres 2019 (Tabelle 13).

Tabelle 13
**Güterumschlag in den Donauhäfen in den ersten 9 Monaten
 (Q₁+Q₂+Q₃) 2020**

Häfen (Tsd. t)	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020	in % zu Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019
Deutschland	2.791	2.931	105
Österreich	5.497	5.417	98,5
Slowakei*	1.295	1.174	90,7
Ungarn	4.785	5.245	109,6
Kroatien	627	635,6	101,4
Serbien	7.928	5.864	74,0
Bulgarien	4.024	3.871	96,2
Rumänien	21.724	20.451	94,1
Republik Moldau	948	867,7	91,5
Ukraine	4.332	3.016	69,6

** Häfen Bratislava und Komárno

Es ist auf folgende Besonderheiten des Hafensbetriebs in den ersten 9 Monaten 2020 hinzuweisen:

- Das größte Wachstum des Güterumschlags in den ungarischen Häfen wurde durch den Anstieg der Umschlagsmengen von

landwirtschaftlichen Erzeugnissen gewährleistet (2.440.000 t, das sind 169 % gegenüber der Menge im Vergleichszeitraum des Jahres 2019), wobei die größten Mengen (1.667.000 t, das sind 47,6 % der Gesamtmenge der geladenen Güter) zur Beförderung in rumänische Häfen geladen wurden.

- Der Umfang der in rumänischen Häfen im internationalen Güterverkehr geladenen / gelöschten Güter kam auf 9.540.000 t, das sind 46,6 % des gesamten Güterumschlags (2019: 39,6 %); dabei entfielen von der Menge der gelöschten Güter (5.750.000 t) 69,6 % auf Güter der Gruppe 01 landwirtschaftliche Erzeugnisse insgesamt 4.001.000 t, das sind 113,3 % der Gesamtmenge im Jahr 2019 (33,2 % aus Ungarn, 45,4 % aus Serbien, 18,6 % aus Bulgarien). Von der Menge der zur Ausfuhr geladenen Güter (3.890.000 t) entfielen 36,7 % auf Erzeugnisse der chemischen Industrie (Düngemittel), wovon 75 % zur Beförderung nach Serbien geladen wurden.
- Der Güterumschlag des Hafens Constanța kam auf 10.639.000 t, das sind 95,8 % des Umfangs in den ersten 9 Monaten 2019, wobei der Güterumschlag im internationalen Güterverkehr 7.528.000 t betrug, das sind 115,9 % im Vergleich zum Umfang im Jahr 2019; gleichzeitig kam der Umfang des Inlandverkehrs auf 3.383.000 t, das sind 69,9 % des Werts im Jahr 2019.

4. Schlussfolgerungen und Prognosen

- 4.1. Das für das dritte Quartal 2020 prognostizierte starke Wachstum der Industrieproduktion trat nicht ein. Laut den Prognosen von EUROFER (Angaben vom November 2020) wird die Nachfrage nach Metallerzeugnissen in den EU-Staaten zu Ende 2020 um 14,8 % unter dem Wert von 2019 liegen. Es ist hierbei anzumerken, dass die globalen Preise für Eisenerze auf dem Weltmarkt seit sechs Jahren einen Höchststand erreicht haben.

Eine gewisse Ausgewogenheit des Güterverkehrs auf der Donau wurde durch den Anstieg der Beförderung von Getreide aus den Häfen an der mittleren Donau in die Häfen des Donaudeltas (Constanța) gewährleistet.

Die Beförderung von chemischen Erzeugnissen (Düngemittel) und von Erdölerzeugnissen war stabil.

Es ist auf den Rückgang der Beförderungsmengen im Inlandverkehr praktisch in allen Donauländern hinzuweisen.

- 4.2. Laut den Prognosen von EUROFER (Angaben vom November 2020) wird die Stahlnachfrage in den EU-Staaten im Jahr 2021 ca. 13,1 % über den für 2020 erwarteten Ergebnissen liegen, was sich folglich positiv auf die Beförderung von Eisenerzen und von Fertigerzeugnissen auswirken sollte.
- 4.3. Insgesamt wird die Nachfrage nach Erzeugnissen der chemischen Industrie (Düngemittel) und nach Erdölerzeugnissen auf stabilem Niveau bleiben.

- 4.4. Laut den Berechnungen von *Strategie Grains* (Angaben vom Oktober 2020) sind in den Ländern der Eurozone sowie in anderen Donauländern die Prognosen für den Getreidemarkt (Weizen, Gerste, Mais etc.) für die Saison 2020/2021 insgesamt positiv.
- 4.5. Eine Aussage in Bezug auf den Wiederaufschwung der Fahrgastbeförderung mit Kabinenschiffen sowie anderer Arten der Fahrgastbeförderung lässt sich nicht vor März 2021 treffen.
- 4.6. Die von der Donaukommission gesetzten Sondermaßnahmen zur Unterstützung des Flottenbetriebs während des Geltungszeitraums unterschiedlicher Einschränkungen in den Donauländern trugen zur Aufrechterhaltung des Betriebs bei, sowie zur Stabilisierung des Hafensbetriebs und der technischen Wartung der Schiffe, und zur Gewährleistung eines stabilen Betriebs der Kommunikations- und RIS-Systeme.

ANHANG

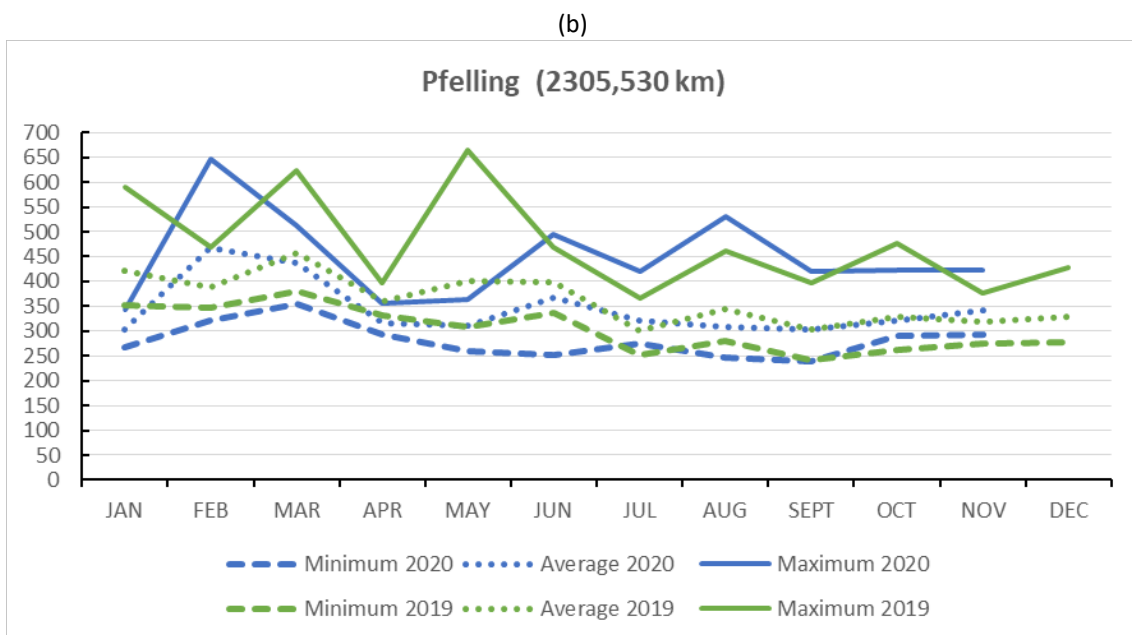
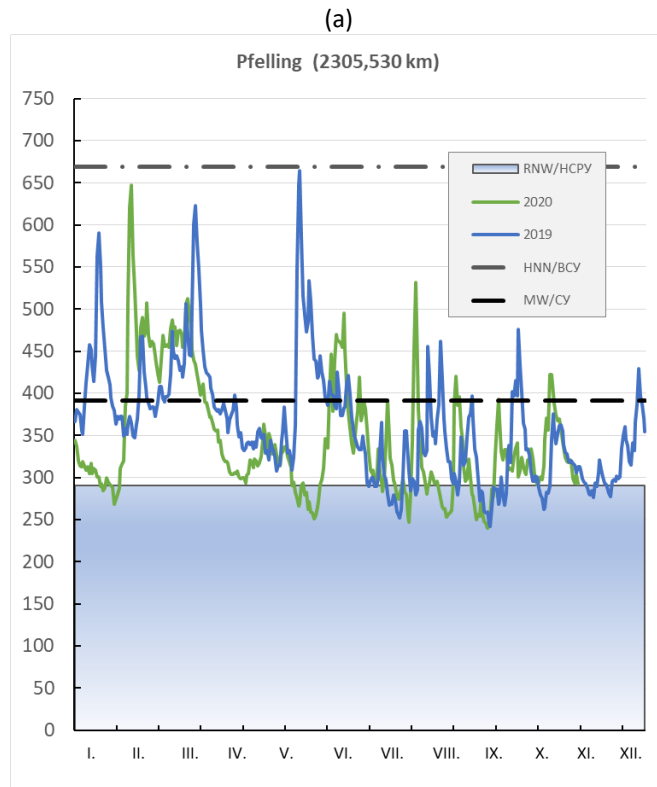


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

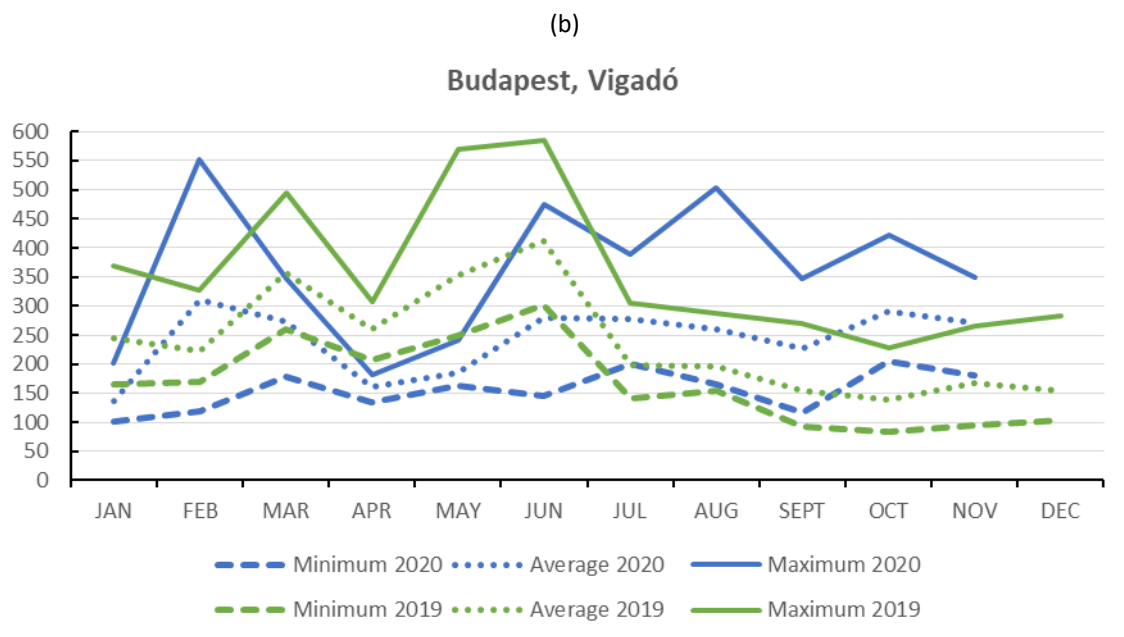
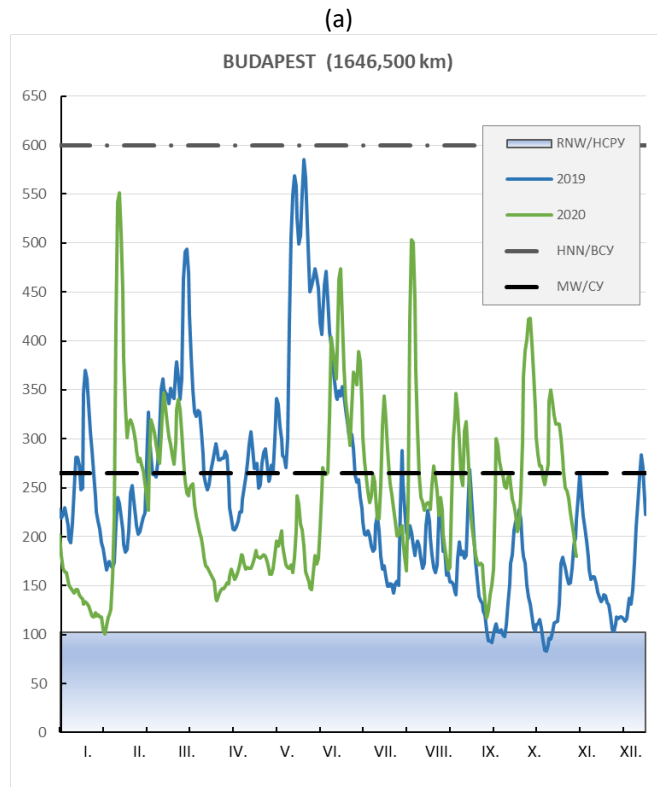


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm
 Рис. 2. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Будапешт Вигадо, в см

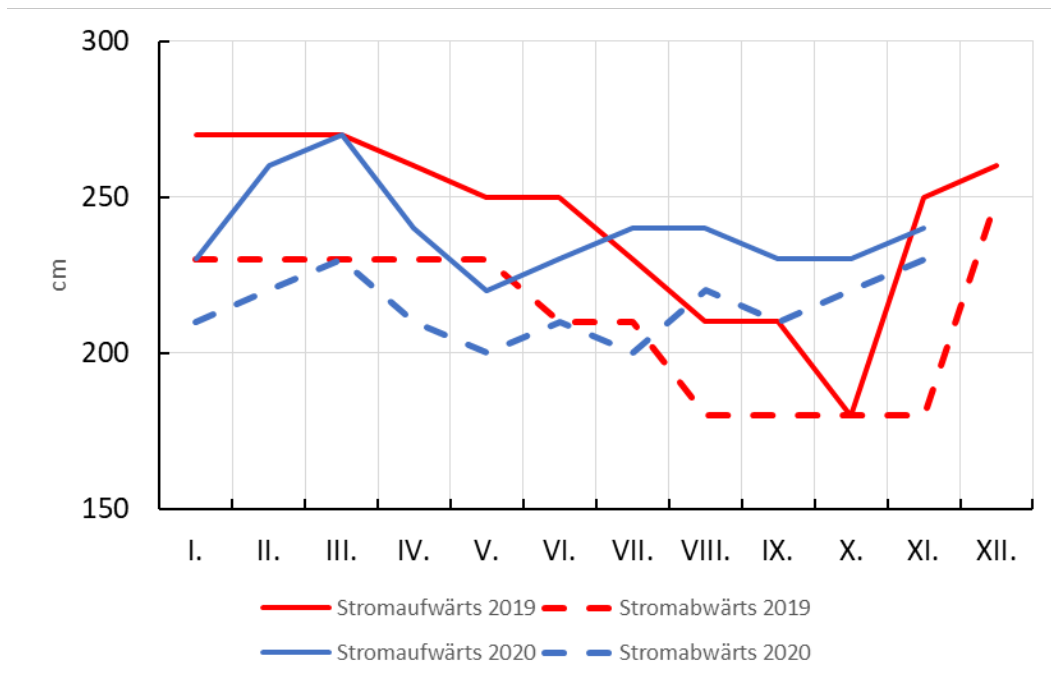


Abb. 3: Änderungen der maximalen Abladetiefe von Güterschiffen auf der Donau im Jahr 2020
 Fig. 3. Modification des tirants d'eau opérationnels maximum des bateaux à marchandises sur le Danube en 2020
 Рис. 3. Изменение максимальных эксплуатационных осадок грузовых судов на Дунае в 2020 г.

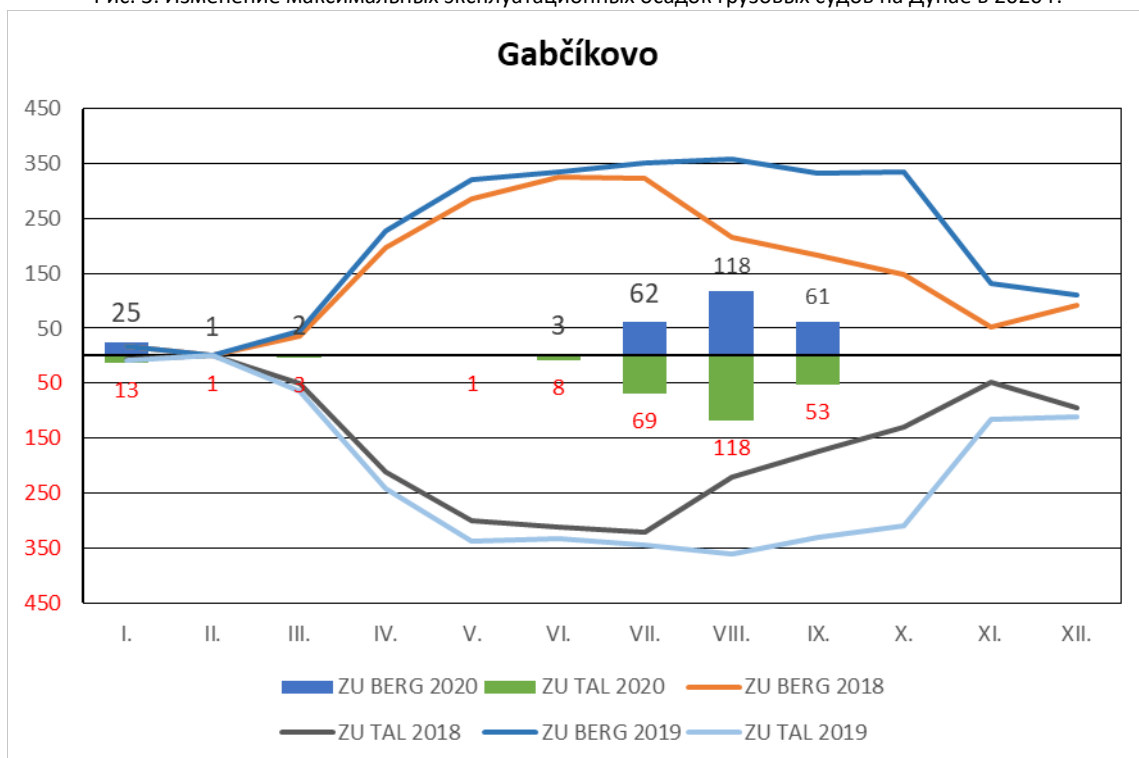


Abb. 4: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau im Jahr 2018-2020 pro Monat

Fig. 4. Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2018-2020, par mois

Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2018-2020 гг. по месяцам

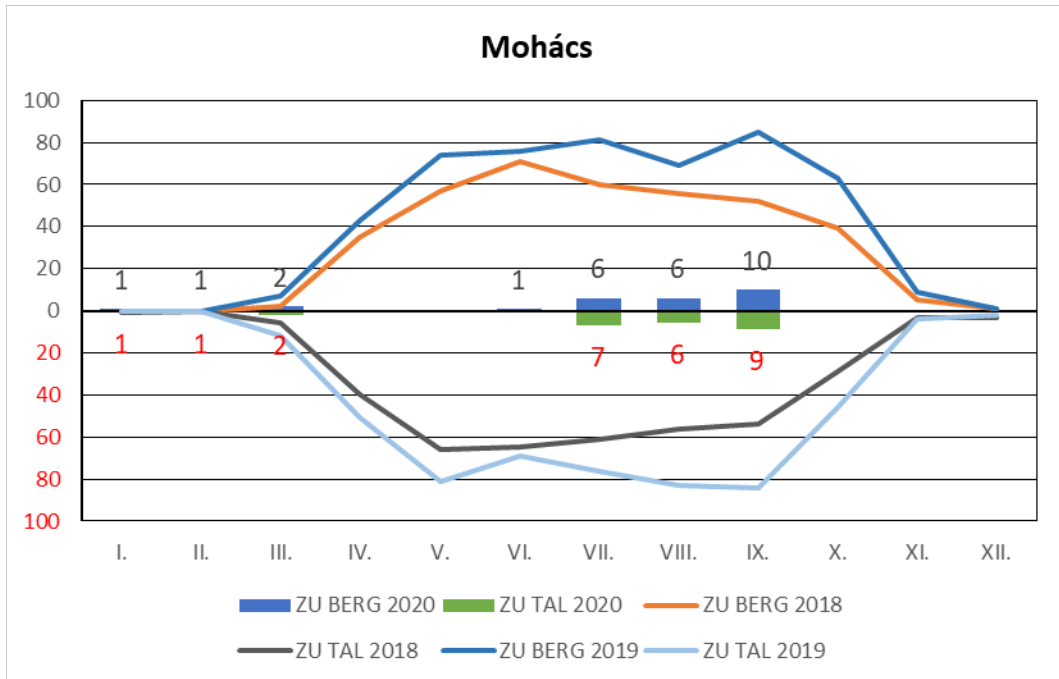


Abb. 5: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau im Jahr 2018-2020 pro Monat

Fig. 5. Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2018-2020, par mois

Рис. 5. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2018-2020 г. по месяцам

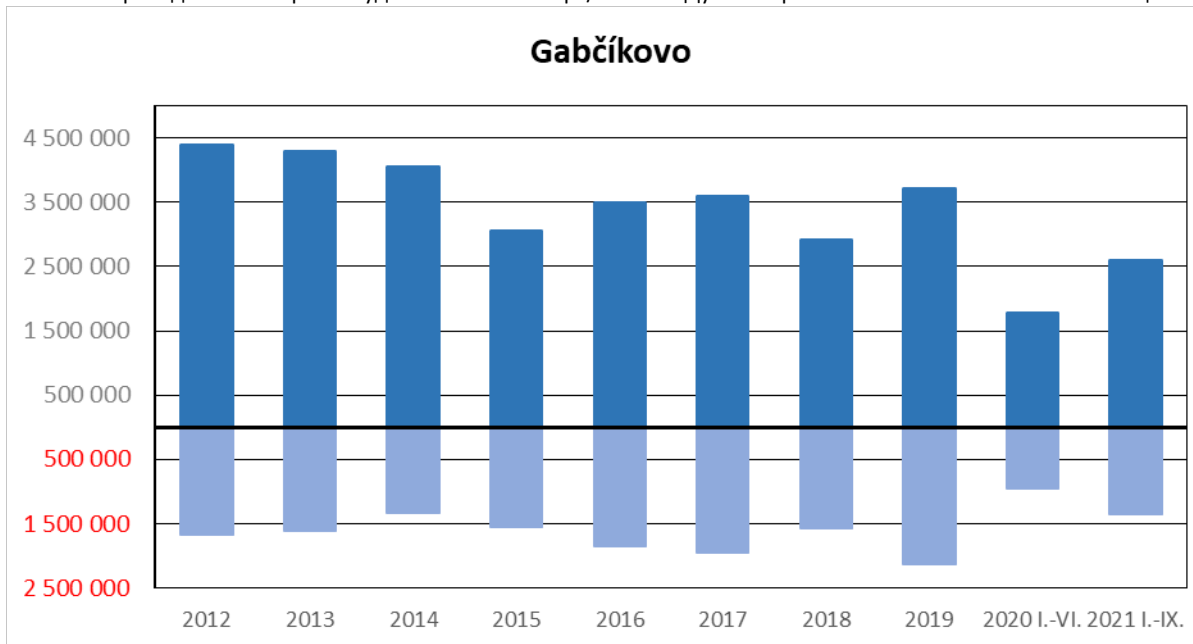


Abb. 6: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 6 Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Рис. 6. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

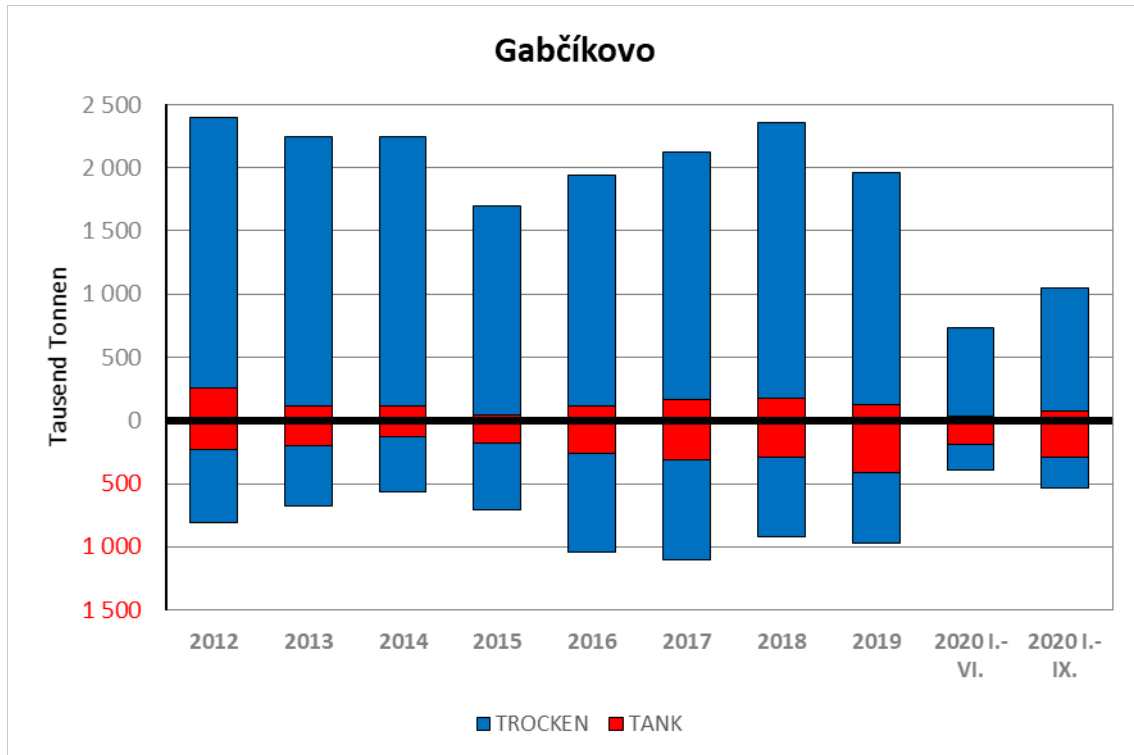


Abb. 7: Transportaufkommen mit Schubverbänden an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 7. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par l'écluse de GABČIKOVO par années, en milliers de tonnes

Рис. 7. Объёмы перевозок грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тысячах тонн

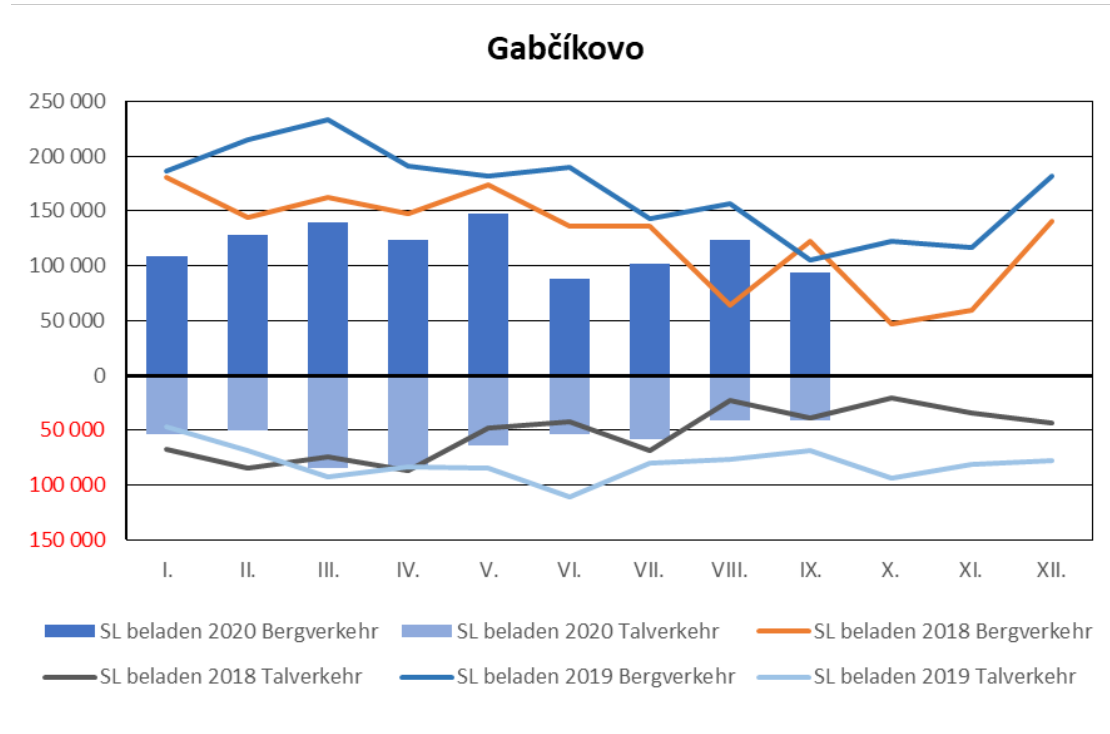


Abb. 8: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2018-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 8. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de barges pour marchandises sèches non motorisées par l'écluse de GABČIKOVO en 2018-2020, par mois, en tonnes

Рис. 8. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2018-2020 гг. по месяцам, в тоннах

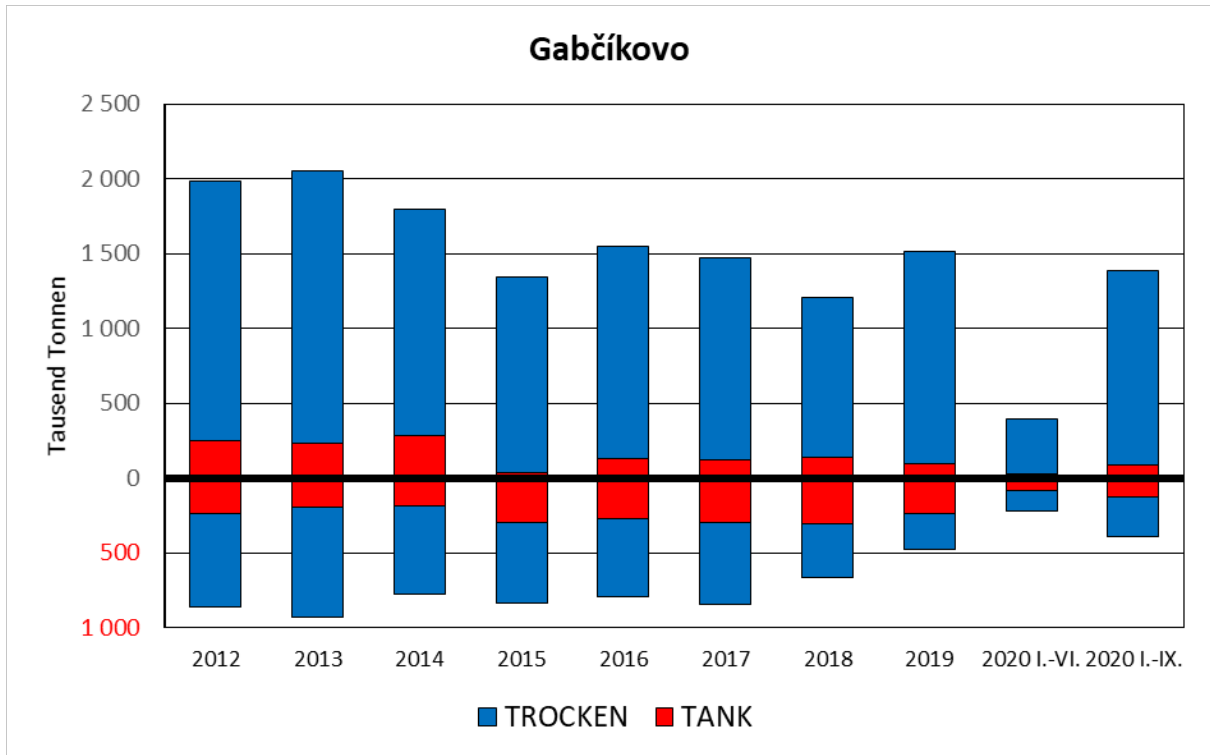


Abb. 9: Transportaufkommen mit Motorschiffen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 9. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux motorisés par l'écluse de GABČIKOVO par années, en milliers de tonnes

Рис. 9. Объёмы перевозок грузов самоходными судами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тысячах тонн

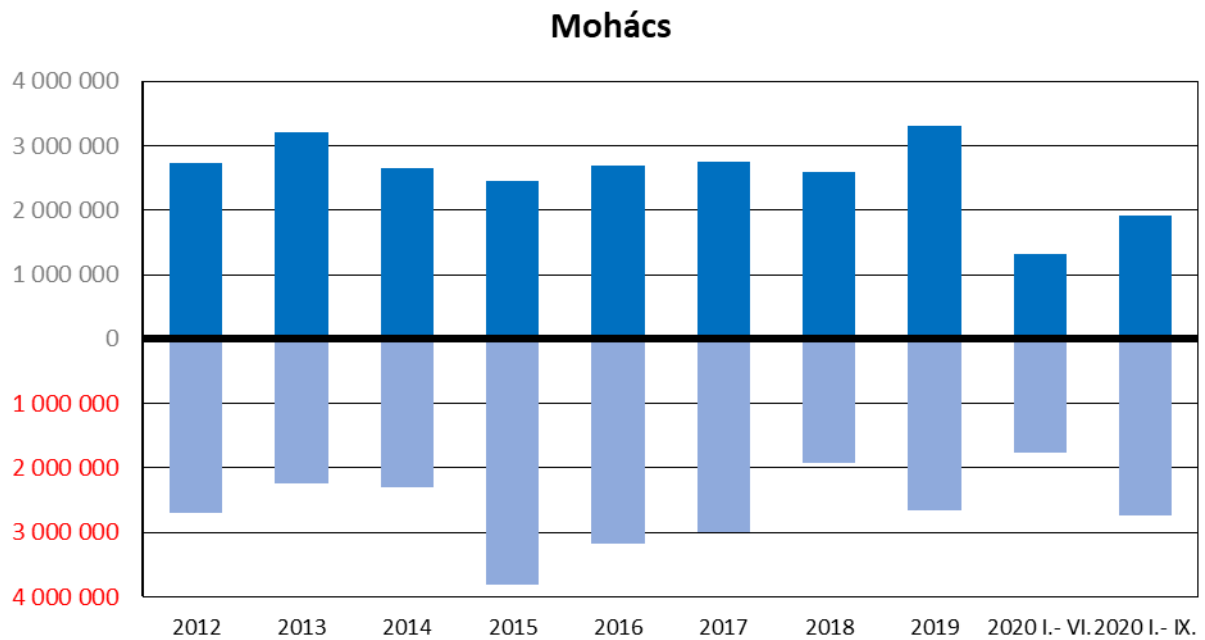


Abb. 10: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 10 Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

Рис. 10. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тоннах

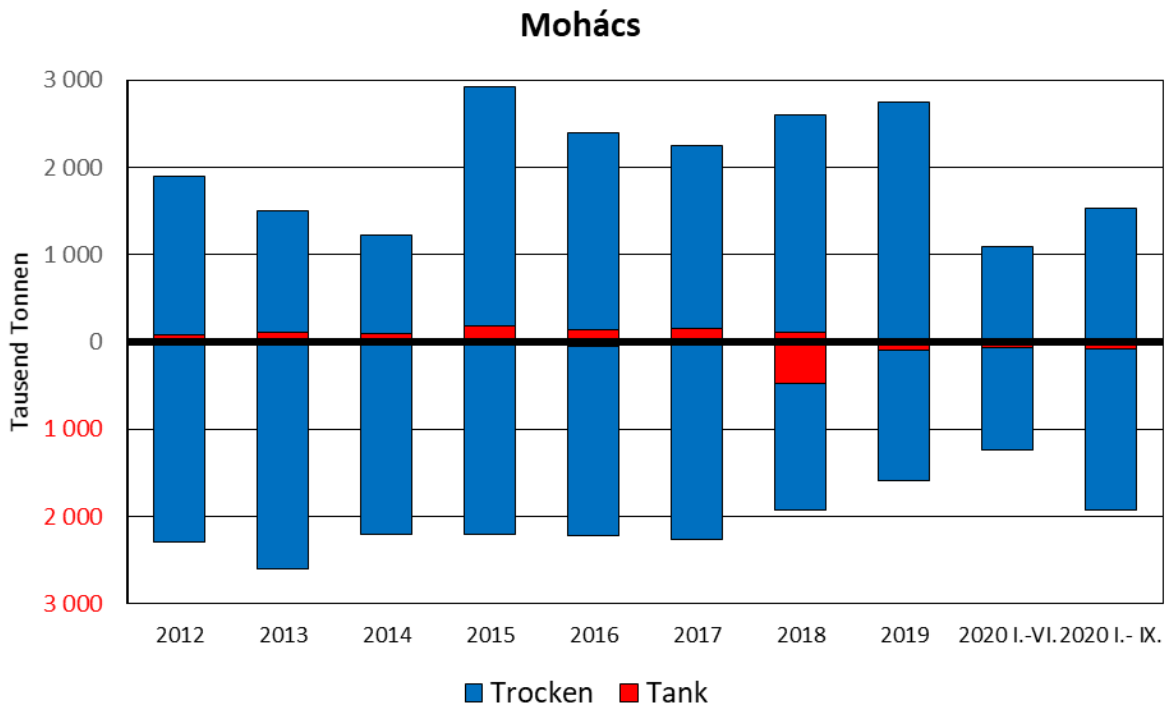


Abb. 11: Transportaufkommen mit Schubverbänden in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 11. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par MOHÁCS par années, en milliers de tonnes

Рис. 11. Объёмы перевозок грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тысячах тонн

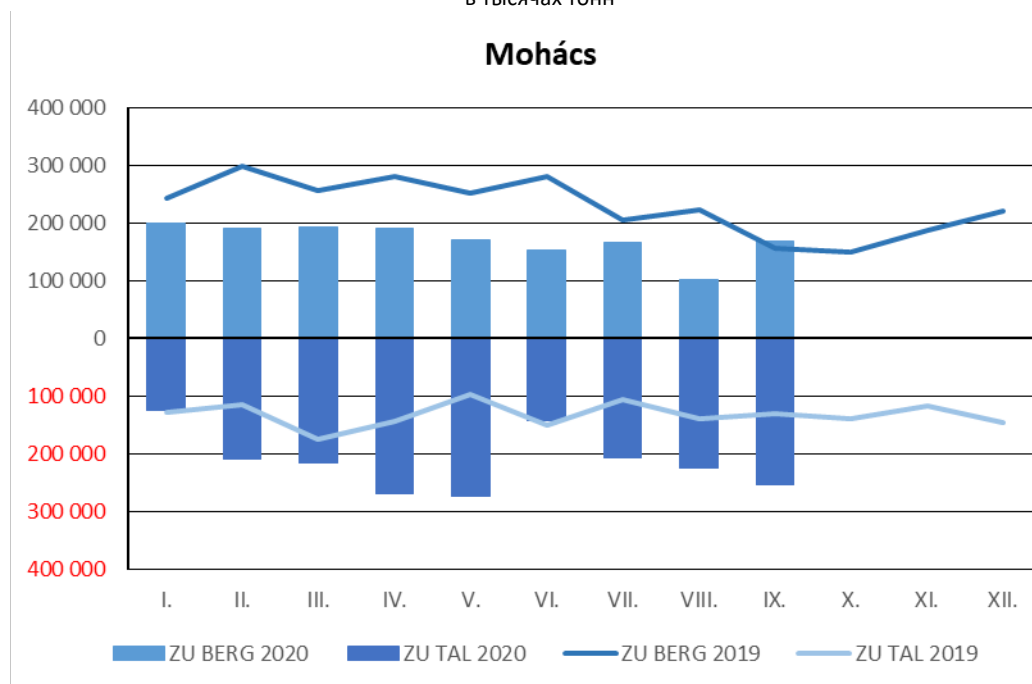


Abb. 12: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS pro Monat in Tausend Tonnen

Fig. 12. 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. 12. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тысячах тонн

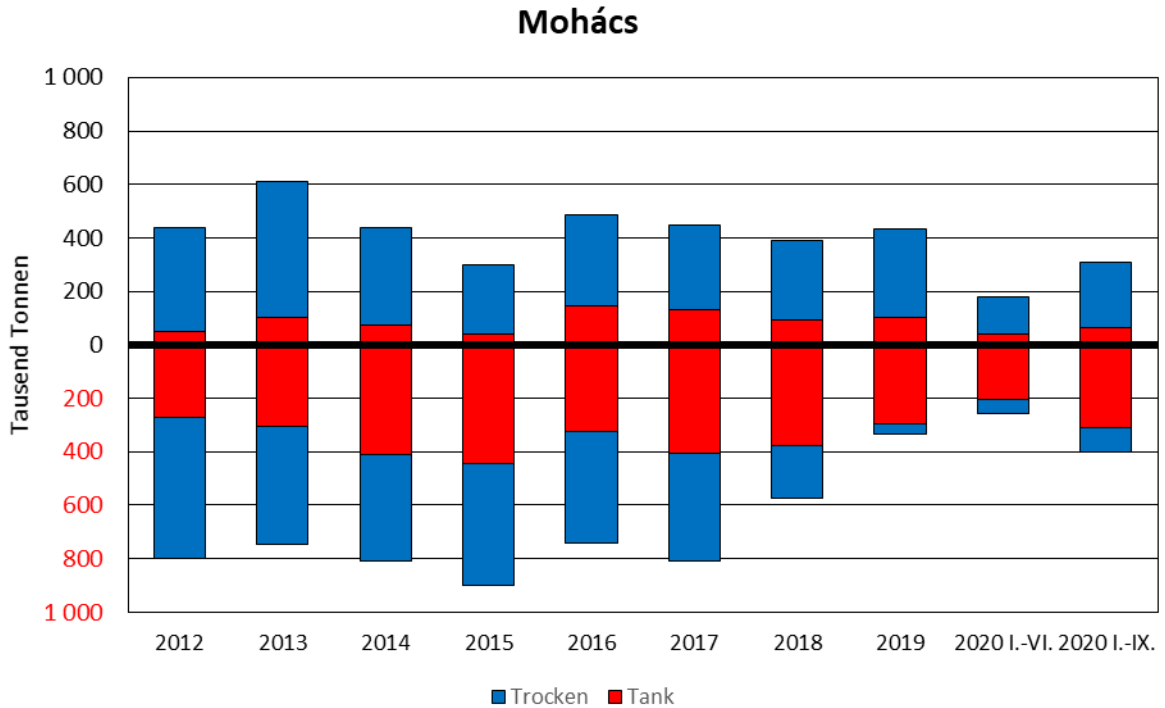


Abb. 13: Transportaufkommen mit Motorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tausend Tonnen

Fig. 13. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux motorisés par MOHÁCS par années, en milliers de tonnes

Рис. 13. Объёмы перевозок грузов самоходными судами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тысячах тонн

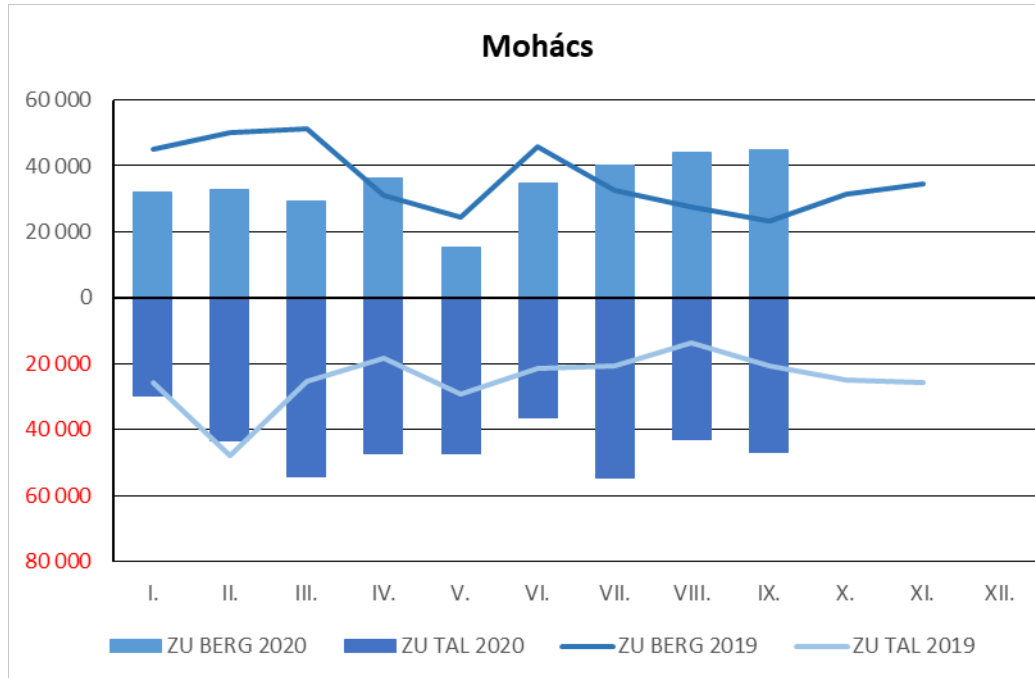


Abb. 14: Transportaufkommen mit Güterleichtern in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 14. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de barges pour marchandises sèches non motorisées par MOHÁCS en 2019-2020, par mois, en tonnes

Рис. 14. Объёмы перевозок сухих грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019-2020 гг. в тоннах, по месяцам

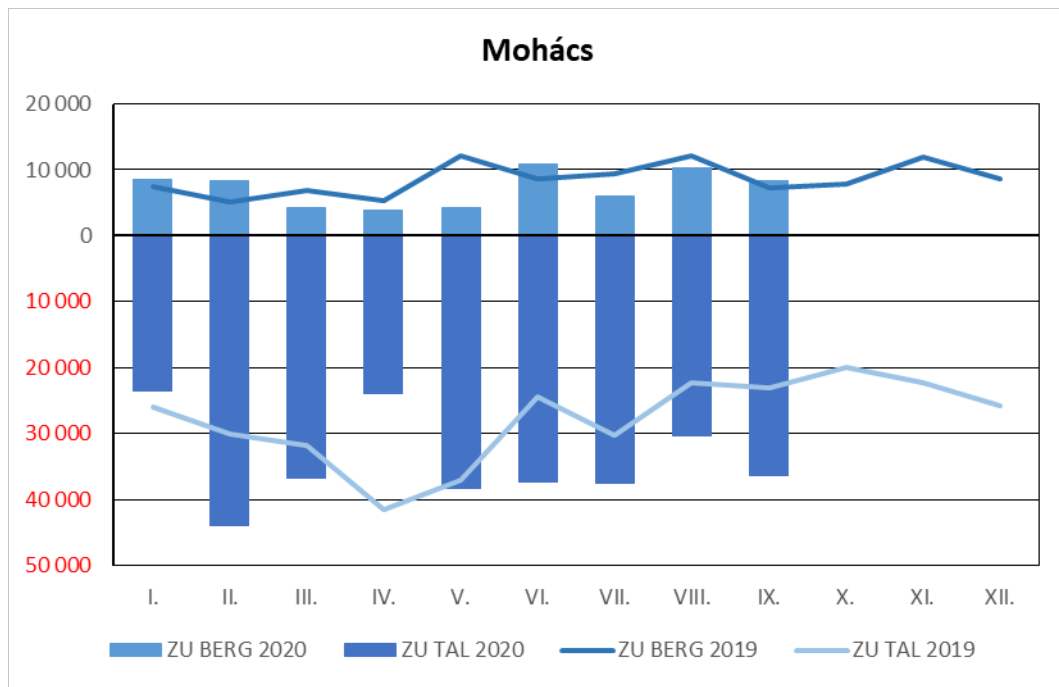


Abb. 15: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 15. 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. 15. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019 - 2020 гг. по месяцам, в тоннах

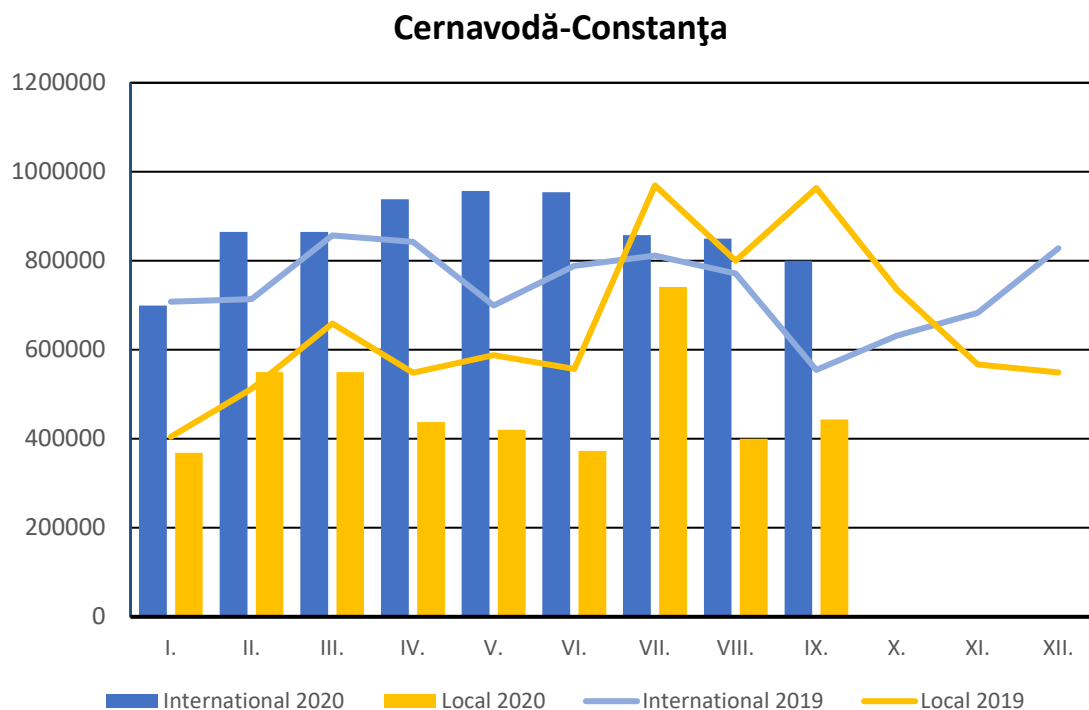


Abb. 16: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA 2019-2020 pro Monat in Tonnen

Fig. 16 Volume des transports internationaux et internes de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA en 2019-2020, par mois, en tonnes

Рис. 16. Объёмы международных и внутренних перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2019-2020 гг. по месяцам, в тоннах