

DONAUKOMMISSION

INFORMATION DES SEKRETARIATS zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Ergebnisse der ersten 9 Monate 2022“

1. Ausgangslage des Verkehrsmarktes auf der Donau im Jahr 2022

- 1.1. In Bezug auf die Donauschifffahrt wurde für das Jahr 2022 mit einer Wiederaufnahme der Aktivität nach dem Einbruch starken des Güter- und Fahrgastverkehrsmarkts im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie im Zeitraum 2020 - 2021 gerechnet. Auch wenn sich die gesamtwirtschaftliche Erholung im Donaauraum nach wie vor unausgeglichen und risikofähig erwies, zeigten sich einige stabilisierende Tendenzen, vor allem in der metallherstellenden Industrie und im Baubereich, die einen Einfluss auf die Entwicklung des Güterverkehrsmarktes im Donaubecken sowie auf den Strecken zwischen den Strombecken hatten.

Die von der Donaukommission gesetzten Sondermaßnahmen zur Unterstützung der Flotte während der Zeit, in der es verschiedene Einschränkungen im Zusammenhang mit der Pandemie gab, trugen in gewissem Maße zur Aufrechterhaltung des Flotten- sowie des Hafenbetriebs, der technischen Wartung der Schiffe und zur Gewährleistung eines stabilen Betriebs der Kommunikationssysteme bei.

Die Marktlage des Güterverkehrs auf der Donau beruhte im ersten Quartal (Q1) 2022 auf den generell positiven Prognosen für die wichtigsten Industriesektoren und den Landwirtschaftssektor sowie den Personenverkehr im Donaubecken und in den angrenzenden Becken (für weitere Informationen s. Information des Sekretariats Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Bilanz 2021).

Die Ergebnisse der ersten zwei Monate 2022 zeigten insgesamt eine positive Tendenz der Stabilisierung der Güterbeförderung auf der Donau bzw. des Wachstums des Güterverkehrsaufkommens in den einzelnen Marktsegmenten.

- 1.2. Aufgrund der großangelegten militärischen Invasion Russlands auf die Ukraine im Februar 2022 erfuhr der Transportumfang auf dem Markt der Donauschifffahrt erhebliche Risiken und bedeutende Verluste, u.a. auch aufgrund der Verschärfung der Energiekrise und Rohstoffknappheit, der Ausfuhrbeschränkung von Getreide und anderen Nahrungsmitteln sowie des Preisanstiegs für Bunkertreibstoff.

Aus diesem Grund unterlag der Güterverkehrsmarkt auf der Donau bereits im März 2022 schwerwiegenden Veränderungen im Zusammenhang mit der Aggression Russlands gegen die Ukraine sowie der Korrektur der Wachstumsprognose des Bruttoinlandsprodukts der Europäischen Union sowie der Eurozone für das Jahr 2022. Dies betraf insbesondere die Transporte in die Region der unteren Donau: So belief sich das Volumen der über Mohács registrierten Transporte (grenzüberschreitender Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien) im ersten

Quartal 2022 auf 1.223.000 Tonnen oder 72,8 % des im ersten Quartal 2021 transportierten Volumens, wobei der Hauptrückgang in Q1 2022 auf Getreidetransporte zu Tal zurückzuführen ist.

- 1.3. Die Blockade der Seehäfen der Ukraine erforderte dringende Handlungen zur Aufstellung eines Systems für die Transportorganisation auf der unteren Donau, insbesondere zur Unterstützung des ukrainischen Exports von Agrarprodukten, sowie den Aufbau eines speziellen Logistikbetriebs mithilfe der Häfen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens sowie der Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindungen.

Die Donaukommission beteiligt sich aktiv an der Lösung dieses Problems im Rahmen der im Mai 2022 beschlossenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* zur Unterstützung der Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union mit der Ukraine gemäß dem Aktionsplan für Solidaritätskorridore zwischen der EU und der Ukraine zur Erleichterung der Agrarexporte der Ukraine und ihres bilateralen Handels mit der EU (Brussels, 12.5.2022 COM (2022) 217, final).

- 1.4. Bei den Güterbeförderungsmengen im ersten Halbjahr (Q1+Q2) 2022 wurden folgende Werte verzeichnet (zu Berg/zu Tal gesamt):

- im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) – Angaben der Schleusengruppe Jochenstein: 1.439.000 t, das entspricht 147 % des Umfangs im Q1+Q2 2021;
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) – Angaben der Schleuse Gabčíkovo: 2.741.000 t, das entspricht 104,5 % des Umfangs im Q1+Q2 2021;
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) – Angaben des Hafens Mohács: 2.469.000 t, das entspricht 80,7 % des Umfangs im Q1+Q2 2021;
- der Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal kam auf 8.943.000 t, das entspricht 106 % des Umfangs im Q1+Q2 2021.

Genauere Informationen über die Lage im ersten Quartal (Q1) 2022 und im ersten Halbjahr (Q1+Q2) 2022 wurden in der Information des Sekretariats zum Thema Marktbeobachtung der Donauschifffahrt vorgelegt:

- Ergebnisse im ersten Quartal 2022 (*verteilt mit Schreiben DK 185/VII-2022 vom 4. Juli 2022*);
- Ergebnisse im ersten Halbjahr 2022 (*s. AD V.4.1 (2022-2), verteilt mit Schreiben DK 259/X-2022 vom 7. Oktober 2022*)

- 1.5. Der Güterumschlag in den Häfen weist im Laufe des ersten Halbjahres 2022 Schwankungen in verschiedene Richtungen auf (Tabelle 1.1).

Tabelle 1.1

Güterumschlag in den Donauhäfen in den ersten 6 Monaten (Q1+Q2) 2022

Häfen (Tsd. t)	2019	2020	2021 Q ₁ +Q ₂	2022 Q ₁ +Q ₂
Deutschland	3.274	3.511	1.514	1.370
Österreich	6.452	6.645	4.330	3.252
Slowakei	1.664	1.553	892	952

Ungarn	6.742	6.064	3.064	2.578
Kroatien	814	948	320,3	338,8
Serbien	9.735	8.164	7.350	6.366
Bulgarien	5.385	5.431	3.407	3.751
Rumänien	28.474	27.307	13.531	12.976
Republik Moldau	1.299	1.185	593	1.140
Ukraine	5.629	4.055	2.185	5.102

* Die Häfen Bratislava und Komárno

- 1.5.1. Die signifikante Steigerung des Güterumschlags in den Donauhäfen der Ukraine im Folgezeitraum (vor allem im zweiten Quartal) ist die logische Folge der von der Regierung der Ukraine mit Unterstützung der Europäischen Union und der Donaukommission gesetzten entschlossenen Maßnahmen und der wichtigen Handlungen für die Organisierung des Exports des Agrarsektors des Landes über die Häfen Reni, Ismail und Ust-Dunajsk: Getreideschüttgut und Flüssiggüter (Sonnenblumenöl) unter Nutzung von Seeschiffen durch Intensivierung des Schiffsverkehrs durch den Sulina-Kanal und den Kilia-Arm (über den Bystroye-Arm).
- 1.5.2. Ein weiterer wichtiger Bereich war der Transport von Agrarprodukten in schwerbeladenen Verbänden zum Hafen von Constanța über den Donau-Schwarzmeer-Kanal mit anschließender Umladung auf Seeschiffe, was eine erhebliche Verlagerung der Flotte zur unteren Donau erforderte.
- 1.5.3. Der starke Anstieg des Güterumschlags im Hafen von Giurgiulești ist als ein wichtiges Element im Rahmen der Aktivitäten der Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* zu erwähnen.
- 1.6. Auf dem Markt der Fahrgastbeförderungen starteten im März 2022 einzelne Fahrten (in der Folgezeit mit extremem Zuwachs) auf den wichtigsten Kreuzfahrtstrecken sowie im lokalen Linienverkehr. In den Monaten Juli-August-September setzte sich der Anstieg der Fahrten fort und die Anzahl der an Bord von Kreuzfahrtschiffen beförderten Fahrgäste(s. Verweis auf AD V.4.1. (2022-2) in o.a. Punkt 1.4) stieg 2022 (Q1+Q2) um 13% gegenüber den Ergebnissen des gesamten Jahres 2021.

2. Schifffahrtsbedingungen und Wasserangebot

- 2.1. Die Schifffahrtsbedingungen im ersten Halbjahr 2022 sind als extreme zu bezeichnen: die Ende Juni eingetretene Niedrigwasserperiode stellt sich als äußerst ungünstige hydrologische Situation dar, die durch extrem hohe Lufttemperaturen und fehlende Niederschläge im Donaueinzugsgebiet und dem Einzugsgebiet der Nebenflüsse bedingt war. Das führte zum abrupten Absinken der Wasserstände entlang der gesamten Donau und dementsprechend zur bedeutenden Verringerung der Abladetiefen der Fahrzeuge.

So kam beispielsweise in der Zeit vom 30. Juni - 2. Juli, vom 6. - 7. Juli und vom 21. Juli - 26. August die Schifffahrt bei Fluss-km 564 - 565 an 41 Tagen zum Erliegen, weil die Fahrwassertiefen nur 140 - 160 cm betragen, was für die Durchfahrt von Verbänden ungenügend ist, da die meisten Schiffe in dieser Periode für gewöhnlich Abladetiefen von etwa 200 - 220 cm aufweisen.

- 2.2. In den Monaten Juli bis September dominierte das Problem der niedrigen Wasserstände praktisch entlang der gesamten Donau und die Flottenbewegung auf einzelnen Streckenabschnitten kam regelmäßig zum Stillstand. Dementsprechend bedurfte es großer Anstrengungen seitens der einzelnen Donaustaaten, um eine maximal mögliche Flottenbewegung zu gewährleisten.
- 2.3. Auf der Grundlage der vorhandenen Daten kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass bereits während der ersten 9 Monate dieses Jahres an vielen Wasserpegeln entlang der Donau die Anzahl der Tage mit Unterschreitung des RNW fünfmal höher war als sonst in einem üblichen Standardjahr. Mit großer Wahrscheinlichkeit kann behauptet werden, dass aus hydrologischer Sicht das Jahr 2022 extrem ungünstig sein wird, vor allem in Bezug auf die Dauer der sommerlichen und herbstlichen Niedrigwasserperiode:
- An den Wasserpegeln der oberen Donau (Abb. 1) erhöhte sich die Anzahl der Tage mit Unterschreitung des RNW in den ersten 9 Monaten des Jahres 2022 jeweils um 3 (*Gönyü*) bis um 98 (*Regensburg*) Tage;
 - An der mittleren Donau (Abb. 2) variierte die Anzahl der Tage mit Unterschreitung des RNW zwischen 18 (*Budapest*) und 65 (*Pančevo*) Tage;
 - An der unteren Donau von 60 (*Tulcea*) bis 109 (*Nikopol*) Tage. Eine Ausnahme bildete der gestaute Streckenabschnitt oberhalb des Wasserkraftwerks Eisernes Tor.
- 2.4. Aus den obenerwähnten Gründen wurden die Verluste bei den Schiffseignern nicht nur durch die Verringerung der Abladetiefen (Tabelle 2.1), sondern auch durch die Unterbrechung der Fahrten zwecks Leichtern und Durchfahrt der Fahrzeuge verursacht.

Tabelle 2.1
Abladetiefen von Güterschiffen im Jahr 2022

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

* In Klammern stehen die Abladetiefen von Güterschiffen im entsprechenden Zeitraum 2021.

** In diesem Zeitraum kam es auf einzelnen kritischen Flussabschnitten zu zeitweiligen Stillständen der Verbände, es mussten spezielle Umgruppierungen von Leichtern, sowie Umladungen von Fahrzeugen bis zum Erreichen der entsprechenden Abladetiefen für die Durchfahrt (jeweils von 1,8/1,6/1,4 Metern) stattfinden, was zur entsprechenden Verringerung der Transportmengen führte.

Der negative Einfluss des kritischen Niedrigwassers auf den Markt setzte sich auch in den darauffolgenden Monaten in der Donauschifffahrt fort.

3. Marktentwicklung der Donauschifffahrt in den ersten 9 Monaten 2022

3.1. Fahrgastbeförderung

Die Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen, die in den Jahren 2020 und 2021 einen bedeutenden Rückgang verzeichnet hatte (Tabelle 3.1, Abb. 3 und Abb. 4), erzielte in den ersten 9 Monate des Jahres 2022 (Q₁+Q₂+Q₃) bedeutenden Zuwachs.

Tabelle 3.1
Entwicklung der Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen im Jahr 2022
(in Tsd.)*

Bereich	2019 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2020 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2021 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Obere Donau**	270,6	55,1	97,76	363,7
In Richtung Donaudelta	55	4,91	25,52	66,0

* Eigene Berechnungen der Donaukommission auf der Grundlage der Angaben der Schleuse Gabčíkovo sowie der Erfassungsstelle Mohács (gemeint sind die Gesamtzahlen im Berg- und Talverkehr).

** Dabei ist auch der Zuwachs der Fahrgastbeförderung im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) durch die Schleuse Jochenstein (im Registrierungssystem werden auch Fahrten aus und in Häfen auf dem Rhein erfasst) festzustellen.

3.2. Güterverkehr

Zur Analyse der Dynamik des Verkehrsmarkts auf der Donau werden die wichtigsten Elemente der ersten 9 Monate des Jahres 2022 nach Güterarten im Vergleich zu den Daten (Q₁+Q₂+Q₃) des Jahres 2019 (die Anfangsphase für die größten Veränderungen auf dem Markt infolge der Einschränkungen durch die Pandemie) und (Q₁+Q₂+Q₃) 2020-2021 dargestellt. Dabei lässt 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 Monate des Jahres 2022 (Q₁+Q₂+Q₃) insgesamt (im Berg- und Talverkehr) auf 1.745.000 t, das sind 101 % des Umfangs zum Vergleichszeitraum des Jahres 2021. Dabei ist festzustellen, dass im dritten Quartal (Q₃) das Transportaufkommen nur 44 % des Umfangs des zweiten Quartals (Q₂) betrug.

3.2.2. Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) kam das Transportaufkommen insgesamt auf 3.456.000 t (Abb. 5), das sind 88 % des Umfangs zum Vergleichszeitraum des Jahres 2021.

Die größten Mengen wurden wie im gleichen Zeitraum der Jahre 2019 - 2021 (Q₁+Q₂+Q₃) bei der Beförderung von Nahrungsmitteln, Eisenerzen, Getreide zu Berg sowie bei der Beförderung von chemischen Erzeugnissen (Düngemitteln) und Mineralölerzeugnissen zu Tal verzeichnet (Tabellen 3.2 und 3.3, Abb. 6).

Dabei wurden die deutlichsten Rückgänge gegenüber dem entsprechenden Zeitraum der Jahre 2019 - 2021 ($Q_1+Q_2+Q_3$) bei der Beförderung von Nahrungsmitteln und Eisenerzen zu Berg sowie von Mineralölerzeugnissen zu Tal verzeichnet.

Tabelle 3.2
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/SK
zu Berg (nach Güterarten)**

Güterart	Jahr, Tsd. t	2019	2020	2021	2022
		$Q_1+Q_2+Q_3$	$Q_1+Q_2+Q_3$	$Q_1+Q_2+Q_3$	$Q_1+Q_2+Q_3$
Nahrungs- und Futtermittel		1.447	1.079	729	663
Eisenerze		657	740	777	588
Getreide		206	241	287	321,7
Metallerzeugnisse		278	42,5	48,1	93
Mineralölerzeugnisse		212	162	80,4	86,9
chemische und natürliche Düngemittel		80,7	59,5	109	64

Tabelle 3.3
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/SK
zu Tal (nach Güterarten)**

Güterart	Jahr, Tsd. t	2019	2020	2021	2022
		$Q_1+Q_2+Q_3$	$Q_1+Q_2+Q_3$	$Q_1+Q_2+Q_3$	$Q_1+Q_2+Q_3$
chemische und natürliche Düngemittel		410	423	385	378,9
Mineralölerzeugnisse		512	423	671	423,8
Metallerzeugnisse		267	71,8	98,8	132

3.2.3. Besonderheiten des Verkehrsmarkts auf diesem Donaustruckenabschnitt:

- Das Transportaufkommen mit Schubverbänden belief sich auf 49 % des gesamten Güterumfangs (2021: 48,4 %, 2020: 49,5 %), bei einem mehrjährigen üblichen Anteil von 52 % bis 59,4 %.
- Das Transportaufkommen mit Trockengütermotorschiffen im Bergverkehr überstieg das Transportaufkommen mit Schubverbänden im Bergverkehr um 11,8 % (2020 um 31,5 %, 2021: um 25 %), was sich aus den Besonderheiten der Zusammensetzung der beförderten Güter (Rückgang) im dritten Quartal (Q_3) erklärt.
- Bei der Beförderung von Eisenerzen im dritten Quartal (Q_3) betrug das Transportaufkommen nur 32,6 % des Umfangs des zweiten Quartals (Q_2).

3.2.4. Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) kam das Transportaufkommen insgesamt auf 3.153.000 t (Abb. 7), das sind 68,6 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2021.

Die deutlichsten Rückgänge wurden gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Jahres 2021 (Q₁+Q₂+Q₃) durch die Verringerung der Beförderung von Eisenerzen zu Berg sowie von Getreide, Nahrungsmitteln und Mineralölerzeugnissen zu Tal verursacht (Tabellen 3.4 und 3.5, Abb. 8).

3.2.5. Besonderheiten des Verkehrsmarkts auf diesem Donau-Streckenabschnitt::

- Während die Beförderungsmenge von Getreide zu Tal im selben Zeitraum des Jahres 2020 im Vergleich zu (Q₁+Q₂+Q₃) 2019 ein Wachstum um das 3,2-Fache aufgewiesen hatte, wurde ein deutlicher Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum (Q₁+Q₂+Q₃) 2021 verzeichnet, wobei der stärkste Rückgang im dritten Quartal erfolgte: das Transportaufkommen (Q₃) betrug nur 22 % des Umfangs des zweiten Quartals 2022.
- Die Beförderungsmengen von Eisenerzen zu Berg waren im ersten Halbjahr verhältnismäßig stabil, das Transportaufkommen (Q₃) betrug nur 27 % des Umfangs des zweiten Quartals 2022.
- Die Beförderungsmengen von Metallerzeugnissen, Mineralölerzeugnissen und Düngemittel waren pro Quartal relativ stabil.
- Analog zur Entwicklung des Verkehrs auf der oberen Donau lag das Transportaufkommen mit Motorschiffen auf diesem Streckenabschnitt 27 % des Gesamtumfangs (2020: 23,3 %, 2021: 22,2 %), was sich aus den Besonderheiten der Zusammensetzung der beförderten Güter im dritten Quartal (Q₃) erklärt.

Tabelle 3.4
**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	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2021	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2022
Eisenerze	983	739	789	596
Kohle (Koks)	366	257	246	179,4
Düngemittel	308	359	287,5	189,6
Mineralölerzeugnisse	79,4	70,6	82,3	172,3
Metallerzeugnisse	218	180	185	160

Tabelle 3.5
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS
zu Tal (nach Güterarten)**

Güterart \ Jahr, Tsd. t	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2021	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2022
Getreide	340	1.074	844	220,2
Mineralölerzeugnisse	338	383	479	254,4
Metallerzeugnisse	216	228	191,6	202,5
Nahrungs- und Futtermittel	160	399	201,7	48,5
Düngemittel	202	303	244,5	269,2

3.2.6. Das Transportaufkommen auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal kam in den ersten 9 Monaten des Jahres 2022 auf 12.877.000 t, das sind 95 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2021 (Tabelle 3.6).

Tabelle 3.6
Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal nach Jahren

Jahr, Tsd. t	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2021	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2022
Güterverkehr insgesamt	12.750	12.115	13.557	12.877
Internationaler Güterverkehr	6.748	7.605	7.495	8.488
Inlandverkehr	6.902	4.510	6.062	4.389

In den ersten 9 Monaten 2022 lag der Anteil des Umfangs des internationalen Güterverkehrs auf dem Kanal bei 113 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2021, wobei der Inlandverkehr (Kabotage) 72 % des Umfangs im Jahr 2021 entsprach (Abb. 9).

3.2.7. Güterumschlag in den Häfen in den ersten 9 Monaten des Jahres 2022

Die Marktlage im dritten Quartal (Q₃) 2022 war durch unterschiedliche Richtungen der Veränderung des Güterumschlages in den Donauhäfen im gesamten Zeitraum (Q₁+Q₂+Q₃) 2022 im Vergleich zu den entsprechenden Zeiträumen der Jahre 2019 - 2021 geprägt (Tabelle 3.7).

Tabelle 3.7
Güterumschlag in den Donauhäfen in den ersten 9 Monaten (Q₁+Q₂+Q₃) 2022

Häfen (Tsd. t)	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2019	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2020	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2021	Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2022
Deutschland	2.791	2.931	2.340	1.859
Österreich	5.497	5.417	6.437	4.239
Slowakei*	1.295	1.174	1.292	1.455
Ungarn	4.785	5.245	4.288	3.232
Kroatien	627	635,6	559	456,7
Serbien	7.928	5.864	10.675	8.788
Bulgarien	4.024	3.871	5.447	5.242
Rumänien	21.724	20.451	21.823	18.346
Republik Moldau	948	867,7	1.200	1.610
Ukraine**	4.332	3.016	3.867	10.646

* Häfen Bratislava und Komárno.

** Von der Verwaltung der ukrainischen Seehäfen erhaltene Angaben.

3.2.8. Besonderheiten des Hafensbetriebs in den ersten 9 Monaten 2022:

- Das größte Wachstum des Güterumschlags in den ukrainischen Donauhäfen wurde aufgrund des Anstiegs des Exports von Erzeugnissen der Agrarwirtschaft (Tabelle 3.8) verzeichnet, was auf die Verlegung der Güterbeladestelle infolge der von Russland blockierten ukrainischen Seehäfen zurückzuführen ist.

Dabei lag der Anteil von Getreide am Gesamtumfang im dritten Quartal (Q₃) (5.744.000 t) im Juli bei 49% im August bei 41% und im September bei 33%.

Tabelle 3.8

Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen im dritten Quartal 2022 (Monate: VII / VIII / IX)*

Hafen/ Monat	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
2021 (VII/VIII/IX)	462/383/347	51/185,5/223	8,4/18,3/4,2
2022 (VII/VIII/IX)	763/985/1.026	877/990/631	94,1/82,6/95,7

* Von der Verwaltung der ukrainischen Seehäfen erhaltene Angaben.

- Der Güterumschlag der Flussschifffahrt im Hafen Constanța kam auf 11.360.000 t, das sind 90,8 % des Umfangs der ersten 9 Monate 2021, wobei der Güterumschlag im internationalen Güterverkehr 8.061.000 t betrug, das sind 71 % des Gesamtumfangs (2021: 7.493.000 t, das sind 59,9 % im Vergleich zum Umfang im Jahr 2020).

In den ersten 9 Monaten 2022 wurden im Hafen Constanța 3.568.000 t (davon 2.310.000 t landwirtschaftliche Erzeugnisse) aus ukrainischen Häfen transportierte Güter (im gesamten Jahr 2021 waren es nur 1.128.000 t) entladen, gleichzeitig wurden 261.000 t Güter in Richtung der ukrainischen Häfen verschifft, davon 41 % waren Mineralölprodukte.

- Der Zuwachs des Güterumschlags im Hafen Giurgiulești um 34 % im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum des Jahres 2021 ist auf den Anstieg des Getreideexports (nur in Richtung des Hafens Constanța wurden insgesamt 218.000 t verschifft) sowie des Imports von Mineralölerzeugnissen (248.000 t wurden entladen) zurückzuführen.

4. Schlussfolgerungen

- 4.1. Ab Ende März 2022 begann der Verkehrsmarkt auf der Donau schwerwiegende Folgen im Zusammenhang mit der Aggression Russlands gegen die Ukraine zu spüren; es kam zu einer Korrektur der Wachstumsprognose des Bruttoinlandprodukts der Europäischen Union sowie der Eurozone für das Jahr 2022.

Gemäß der Prognose von *Eurofer (The European Steel Association)* ist im Jahr 2022 von einem Rückgang der Produktion und des Verbrauchs von Stahl um 3,5 bis 4 % auszugehen (Angaben mit Stand November 2022), u. a. aufgrund der Verschärfung der Energiekrise und des Rohstoffmangels sowie der Logistikprobleme in diesem Wirtschaftssektor.

- 4.2. Auf der Grundlage operativer Daten können folgende Beförderungsmengen bis Ende 2022 prognostiziert werden:
- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK): 4.342.000 t oder 88 % des Umfangs des Jahres 2021;

- im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS): 4.009.000 t oder 69 % des Umfangs des Jahres 2021;
 - auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal: 17.265.000 t oder 99,8 % des Umfangs des Jahres 2021; dabei kommt der Umfang des internationalen Güterverkehrs auf 132 % des Umfangs des Vorjahres.
- 4.3. Die prognostizierte Anzahl der Fahrgäste auf den Schiffen der Kreuzfahrtlinien der oberen Donau wird im Jahr 2022 etwa um das Dreifache, auf den Strecken Richtung Donaudelta um das Zweifache im Vergleich zu den Ergebnissen des Jahres 2021 steigen. Die Fahrgastbeförderung behält auch im Jahr 2023 die positive Wachstumsdynamik bei.
- 4.4. Aufgrund der Niedrigwasserbedingungen ab Ende August 2022 konnte hinsichtlich der Indikatoren zu den Beförderungsmengen auf den vom Marktbeobachtungssystem für die Donauschifffahrt erfassten Abschnitten keine wesentliche Verbesserung erfolgen.

In diesem Zusammenhang besteht die absolute Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit der DK-Mitgliedstaaten sowohl bei theoretischen Studien zu hydrologischen Prognosen als auch bei konkreten Projekten der hydrotechnischen- und Regulierungsarbeiten auf den in ihrer Zuständigkeit liegenden Streckenabschnitten.

A N H A N G
(Abbildungen)

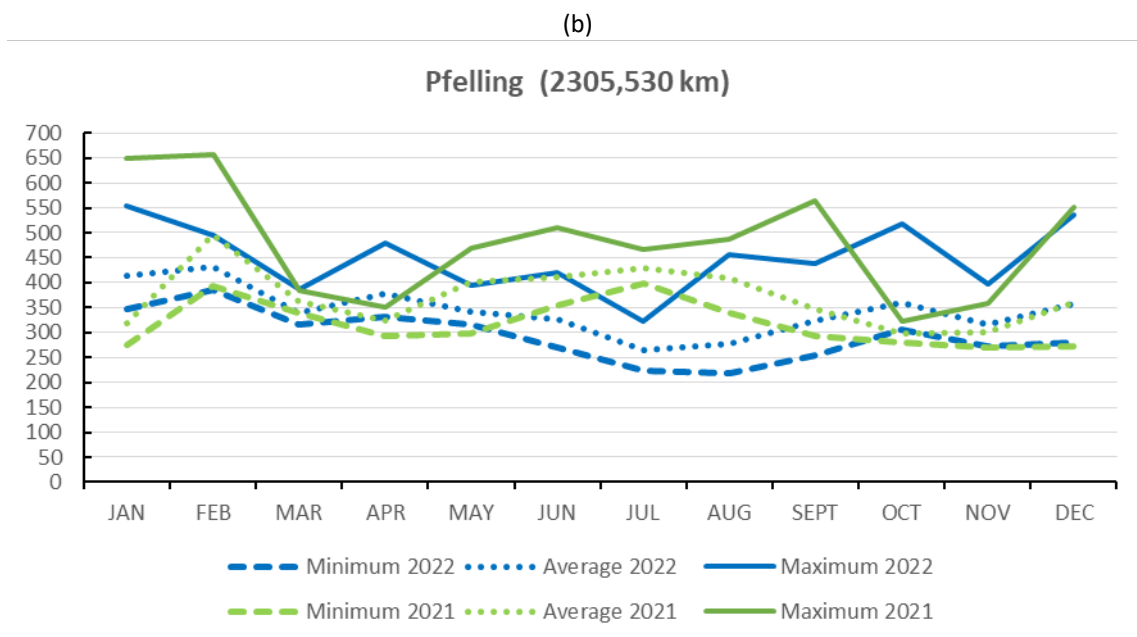
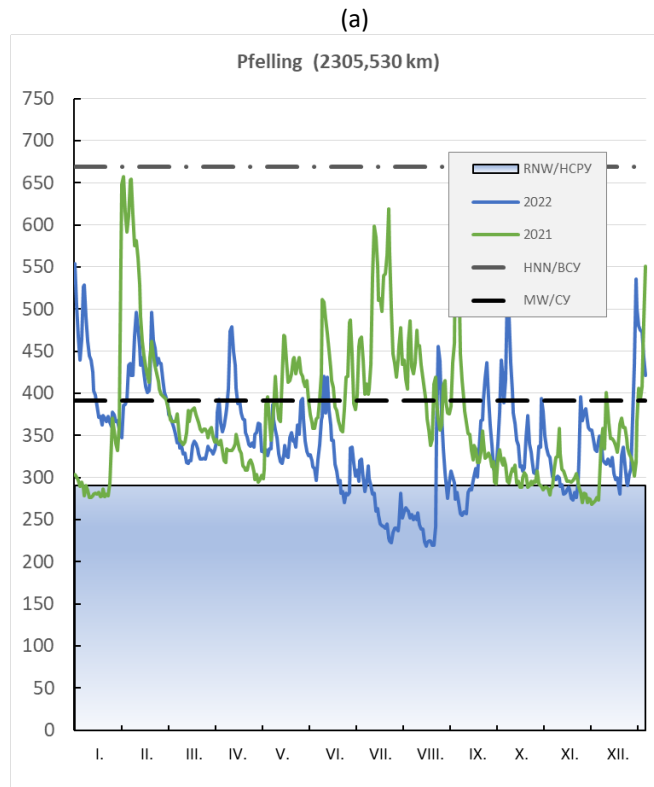
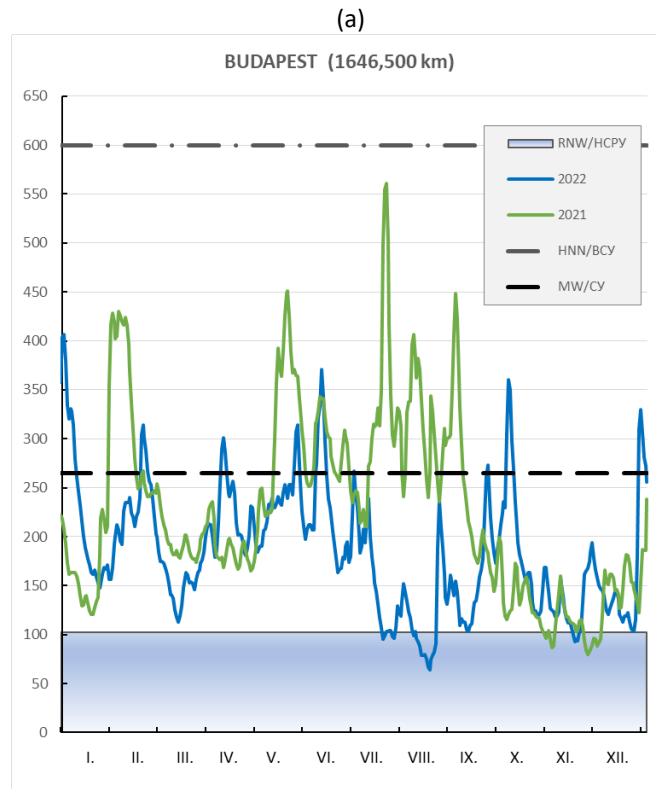


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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



(b)

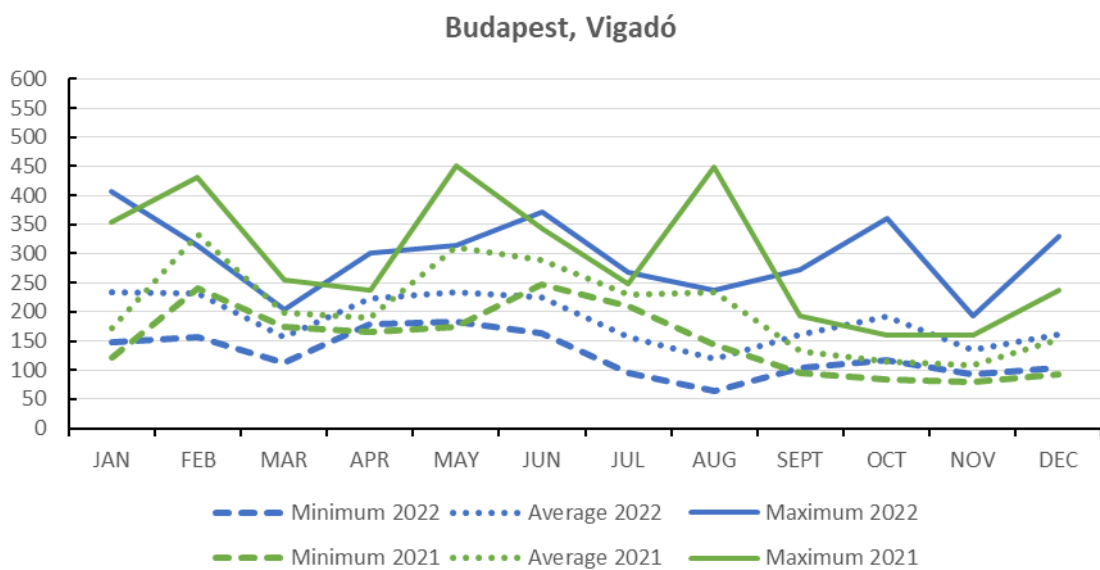


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

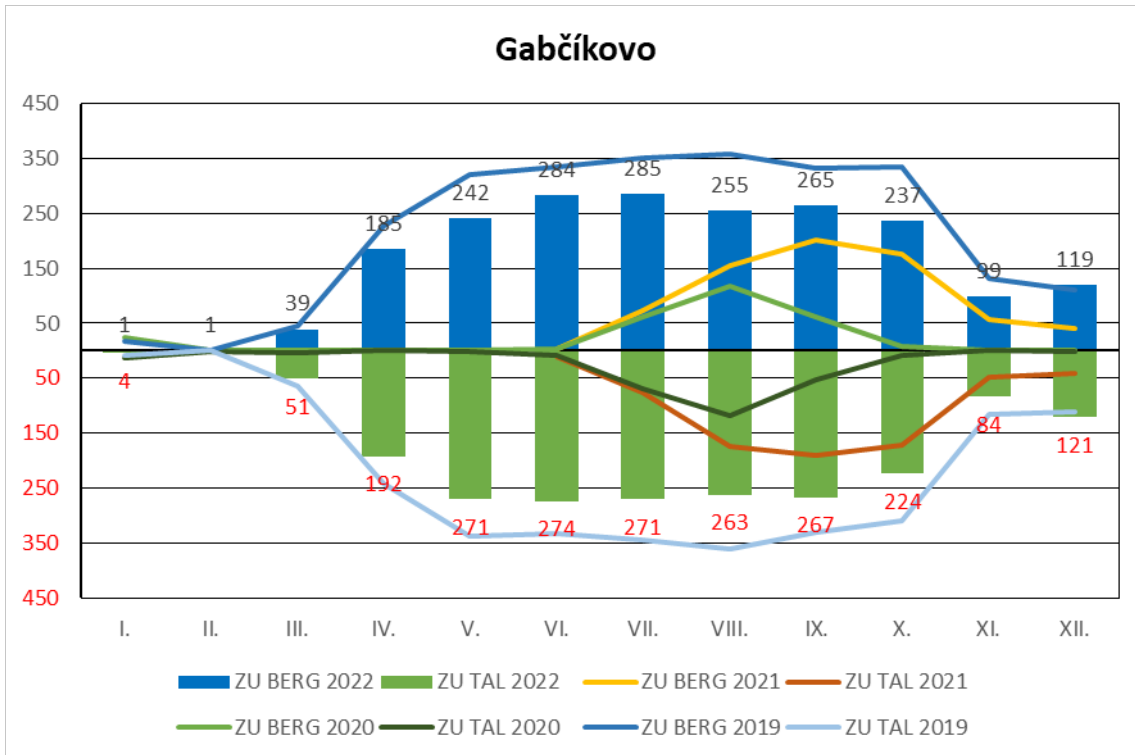


Abb. 3: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in den Jahren 2019-2022 pro Monat

Fig. 3. Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2019-2022, par mois

Рис. 3. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2019-2022 гг., по месяцам

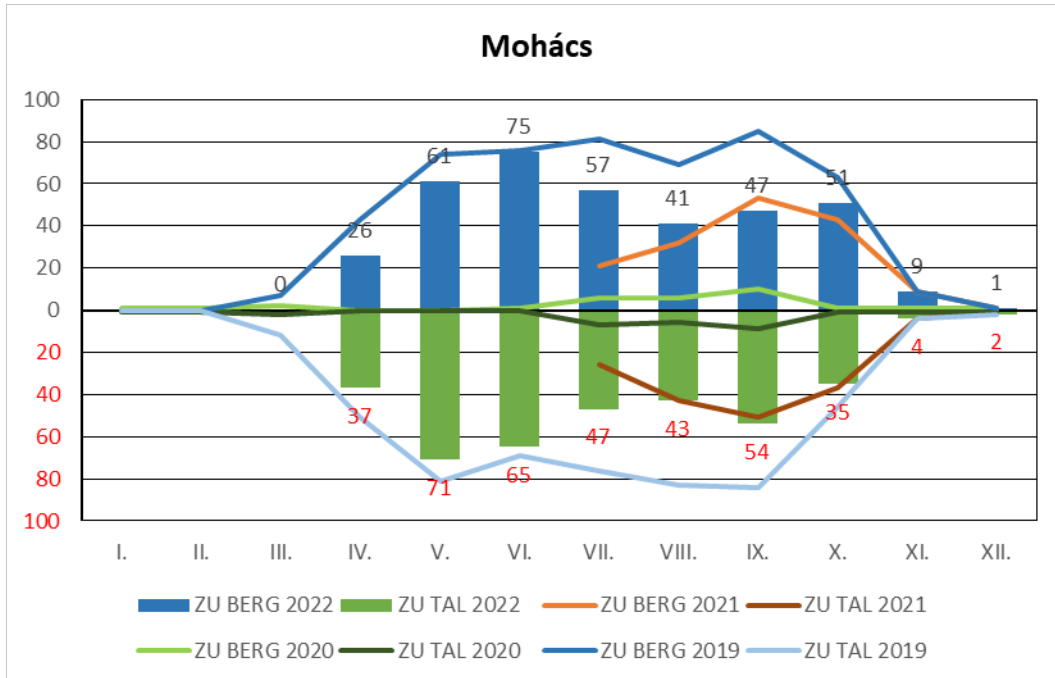


Abb. 4: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in den Jahren 2019-2022 pro Monat

Fig. 4. Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2019-2022, par mois

Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019-2022 гг., по месяцам

Gabčíkovo

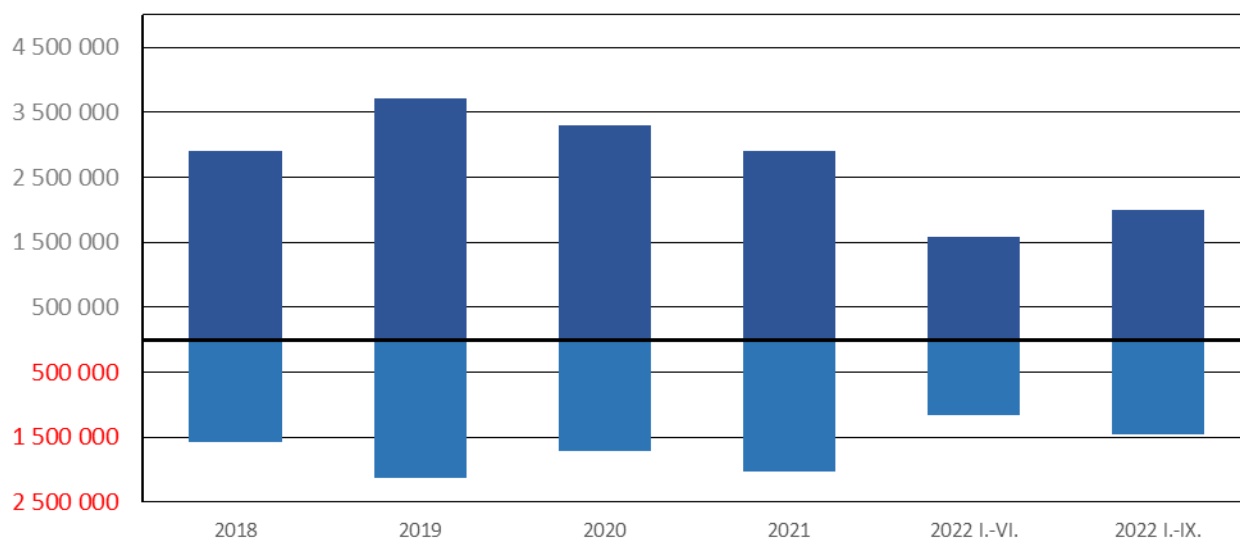


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 5 Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Рис. 5. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

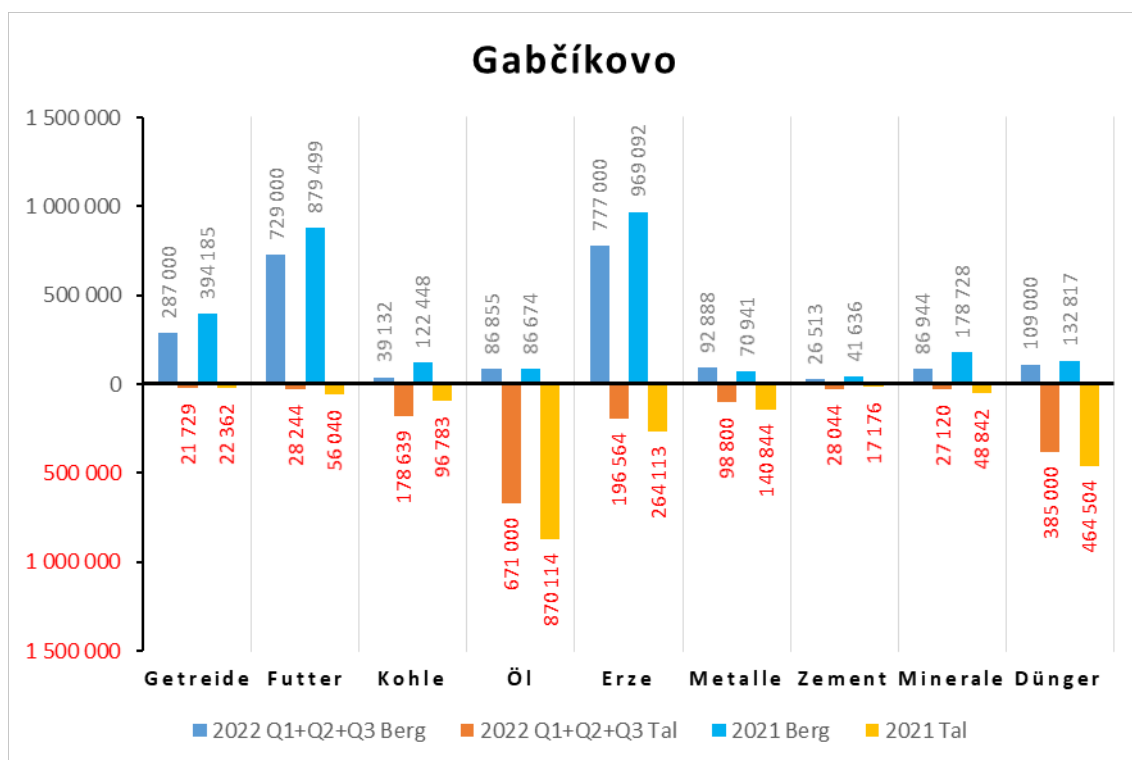


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in den Jahren 2021-2022 in Tonnen

Fig. 6 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en 2021-2022, en tonnes

Рис. 6. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2021 -2022 гг., в тоннах

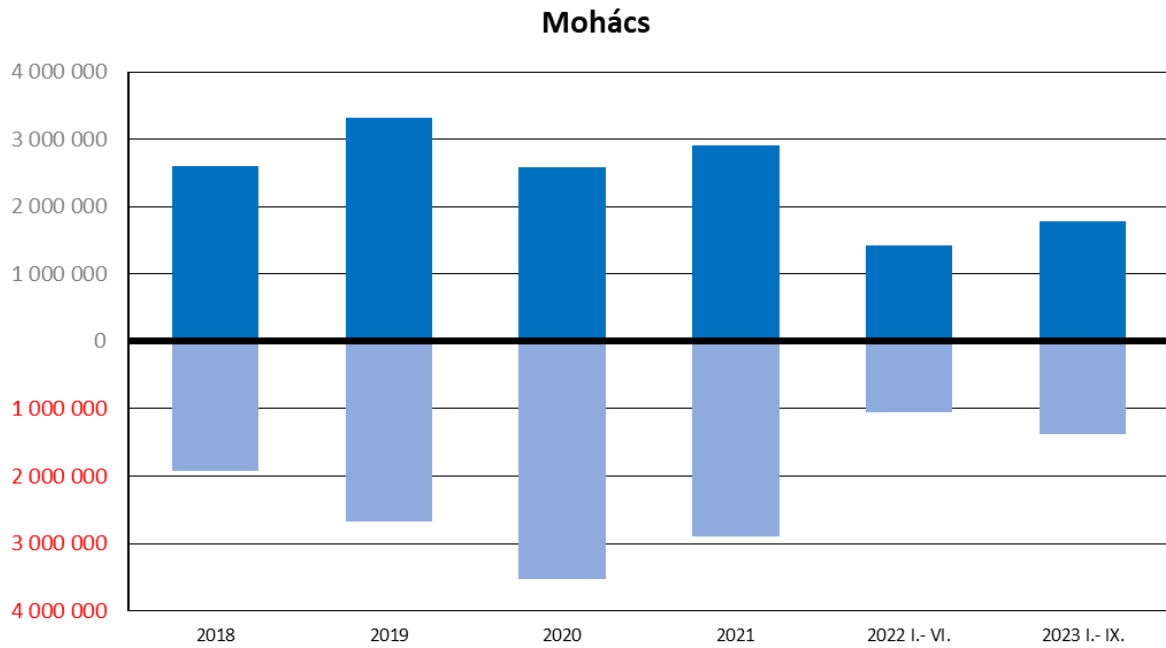


Abb.7: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
 Fig. 7 Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes
 Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тоннах

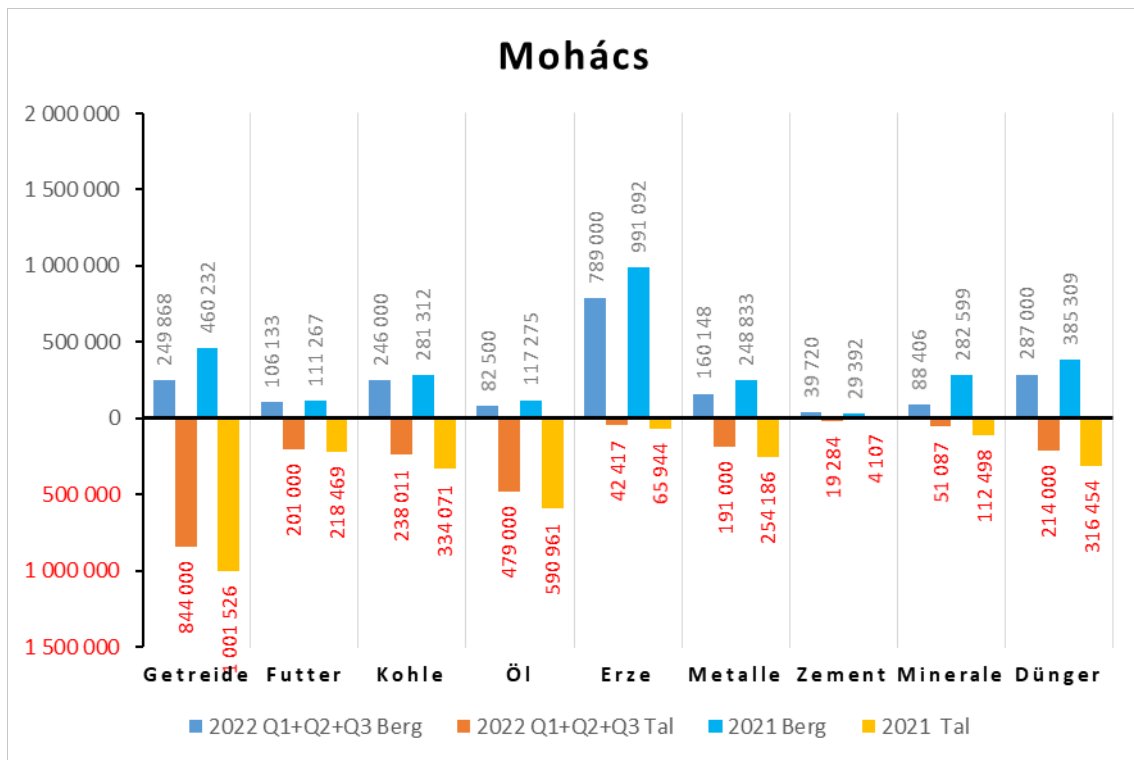


Abb. 8: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in den Jahren 2021-2022 in Tonnen
 Fig. 8 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS en 2021-2022, en tonnes
 Рис. 8. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз МОХАЧ в 2021-2022 гг., в тоннах

Cernavodă-Constanța

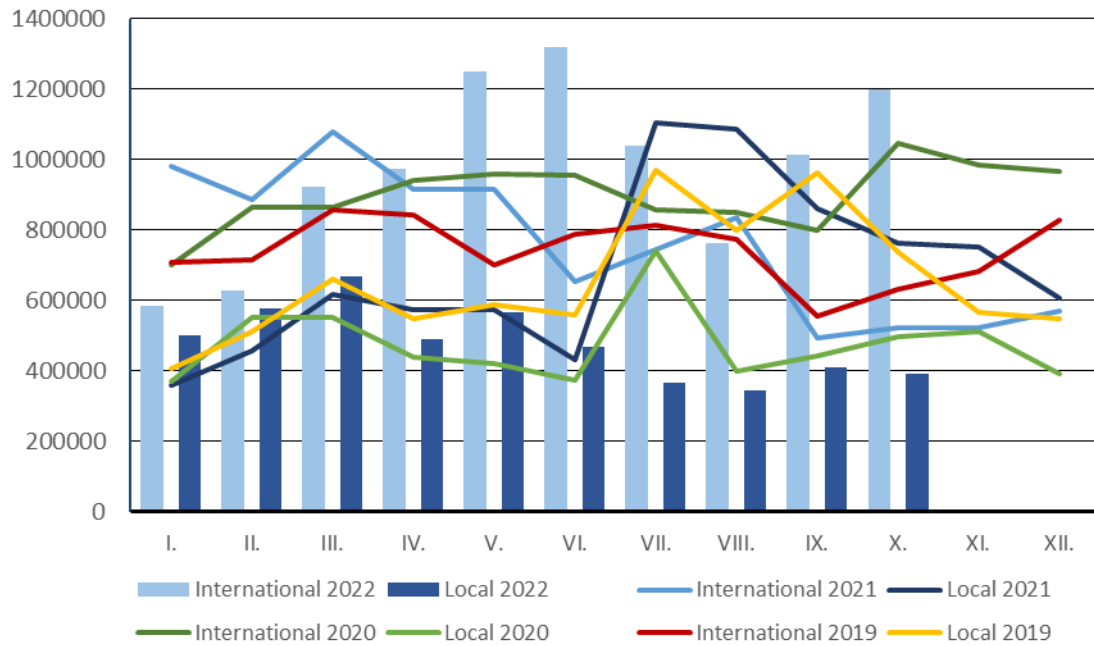


Abb. 9: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA in den Jahren 2021-2022 pro Monat in Tonnen

Fig. 9 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA en 2021-2022, par mois, en tonnes

Рис. 9. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2021-2022 гг. по месяцам, в тоннах