

DONAUKOMMISSION

INFORMATION DES SEKRETARIATS zum Thema „Marktbeobachtung der Donauschifffahrt: Ergebnisse der ersten 9 Monate 2023“

1. Ausgangslage des Verkehrsmarktes auf der Donau im Jahr 2023

1.1. Die Ausgangslage der wichtigsten Marktsegmente der Donauschifffahrt zu Beginn des dritten Quartals (Q₃) 2023 ergab sich aus den negativen Gesamtergebnissen der Beförderungsmengen im ersten Halbjahr, was in erster Linie auf die Auswirkungen der im Februar 2022 begonnenen, groß angelegten militärischen Invasion Russlands in der Ukraine zurückzuführen war sowie auf das Auftreten erheblicher Risiken auf dem Donauschifffahrtsmarkt, einschließlich direkter Sicherheitsbedrohungen des Schiffsverkehrs auf der unteren Donau.

Entsprechend betragen die Beförderungsmengen im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2023 (gesamt zu Berg/zu Tal):

- Im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland/Österreich (DE/AT) – Angaben der Schleusengruppe Jochenstein: 1.091.000 t, das entspricht 76 % des Umfangs (Q₁+Q₂) im Jahr 2022.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) – Angaben der Staustufe Gabčíkovo: 2.087.000 t, das entspricht 76,1 % des Umfangs (Q₁+Q₂) im Jahr 2022.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) – Angaben des Hafens Mohács: 1.619.000 t, das entspricht 66 % des Umfangs (Q₁+Q₂) im Jahr 2022.
- Auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal: 10.528.000 t, das sind 118 % des Umfangs (Q₁+Q₂) im Jahr 2022.

1.2. Die Donaukommission setzte im Laufe des ersten Halbjahres 2023 ihre aktive Unterstützungsarbeit in Bezug auf den Export ukrainischer Agrarerzeugnisse sowie den Import der von der Ukraine benötigten Waren auf Basis der ukrainischen Donauhäfen im Rahmen der im Mai 2022 angenommenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* zur Unterstützung der Solidaritätsmaßnahmen der Europäischen Union mit der Ukraine fort, und zwar über den Aufbau eines speziellen Logistikbetriebs mithilfe der Häfen der Ukraine, der Republik Moldau und Rumäniens sowie der Donau-Schwarzmeer-Kanalverbindungen.

1.3. Der Güterumschlag der Häfen veränderte sich im ersten Halbjahr 2023 in unterschiedlicher Hinsicht (Tabelle 1.1).

Tabelle 1.1
Güterumschlag der Häfen in den Donauländern in den Jahren 2019-2023

Häfen (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
Deutschland	3.274	3.511	2.999	2.410	1.370	1.047
Österreich	6.452	6.6050	6.356	5.363	3.252	2.506
Slowakei	1.664	1.553	1.846	1.934	952*	810*
Ungarn	6.064	6.742	5.715	4.063	1.356	1.746
Kroatien	814	948	697	582	338,8	186,4
Serbien	9.735	8.164	13.610	12.023	6.366	6.628
Bulgarien	5.385	5.431	7.111	7.104	3.751	4.004
Rumänien	28.474	27.307	28.457	24.355	12.976	13.053
Republik Moldau	1.299	1.185	1.819	2.144	1.140	617,5
Ukraine	5.629	4.055	5.505	16.505	5.102	15.146

* Häfen Bratislava und Komárno

- 1.3.1. Die signifikante Steigerung des Güterumschlags in den Donauhäfen der Ukraine im Laufe des ersten Halbjahres ist die logische Folge der von der Regierung der Ukraine mit Unterstützung der Europäischen Union und der Donaukommission gesetzten entschlossenen Maßnahmen und der bedeutender Aktivitäten für die Organisation des Exports des Agrarsektors des Landes über die Häfen unter Nutzung von Seeschiffen und der Intensivierung des Schiffsverkehrs durch den Sulina-Kanal und den Kilia-Arm (über den Bystroye-Arm) sowie von Großlast-Verbänden zum Hafen von Constanța über den Donau-Schwarzmeer-Kanal mit anschließender Umladung auf Seeschiffe.
- 1.3.2 In der Nacht zum 24. Juli und auch im August und September griff Russland die ukrainische Hafeninfrastruktur an der Donau mit Drohnen an; als Folge dieses Angriffs kam es zu Zerstörungen von Getreidespeichern, Tanks, Lagereinrichtungen und Verwaltungsgebäuden sowie zur Beschädigung erheblicher Mengen an Getreideladungen. Trotz der Folgen dieser Angriffe und der ständigen Bedrohung haben die ukrainischen Häfen ihren Güterumschlag in den ersten 10 Monaten des Jahres 2023 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Jahres 2022 um das 2,2-Fache gesteigert.
- 1.4. Die Dynamik des Donauschiffmarkts wurde im Berichtszeitraum zusätzlich durch den Rückgang des Stahlverbrauchs sowie steigende Energiepreise, u.a. für Bunkertreibstoff, und das Sinken der Abladetiefen in der im dritten Quartal (Q₃) 2023 einsetzenden sommerlichen Niedrigwasserperiode beeinflusst.
- 1.5. Auf dem Markt der Fahrgastbeförderung starteten im März 2023 vereinzelt (und anschließend stark ansteigend) Fahrten auf den wichtigsten Kreuzfahrtstrecken auf der oberen Donau; im April, Mai und Juni kam es zu einem weiteren Anstieg der Fahrten und der Fahrgastbeförderungszahlen. Insgesamt wurden auf der oberen

Donau in den ersten beiden Quartalen (Q_1+Q_2) 2023 209.900 Fahrgäste befördert, das entspricht 125 % der Anzahl im Jahr 2022.

Die Situation im Verkehr in Richtung Donaudelta stellte sich anders dar: Die Anzahl der Fahrgäste auf diesen Linien betrug nur 17.030 im ersten Halbjahr, das entspricht 51 % der Anzahl im Vergleichszeitraum 2022.

2.1. Schifffahrtsbedingungen auf der Donau im Jahr 2023

2.1.1. Schifffahrtsbedingungen in den ersten 9 Monaten 2023

Zu Anfang des Jahres 2023 lagen die Schneevorräte in den alpinen Bereichen des Donaubeckens unter dem langjährigen Mittelwert, jedoch über dem Wert von Anfang 2022. Unter diesen Bedingungen lagen die maximalen Wasserstände beim für die Donau charakteristischen Entstehungsprozess der Welle des Frühjahrshochwassers ebenfalls um den langjährigen Mittelwert.

Im **Januar** 2023 schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau (Pegel Pfelling, Abb. 1) im Bereich von 30 bis 70 cm um den MW. Auf der mittleren Donau (Pegel Budapest, Abb. 2) lagen die Wasserstände zu Beginn der ersten Dekade um 30 bis 80 cm unter dem MW; in der Folge konnten im Monatsverlauf zwei aufeinanderfolgende Amplitudenüberschreitungen von 40 bis 60 cm über dem MW mit einem anschließenden Rückgang unter den MW am Ende des Monats verzeichnet werden. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände in der ersten Dekade im Januar um 2,5 bis 3,2 m über dem MW und anschließend bis Monatsende um 2,6 bis 4,2 m darüber.

Im **Februar** setzte auf der oberen Donau ab der Hälfte der ersten Dekade ein kurzfristiger Anstieg der Wasserstände auf 50 bis 60 cm über dem MW ein, auf den ein Rückgang unter den MW bis zum Monatsende folgte. Auf der mittleren Donau lagen die Wasserstände im Monatsverlauf stabil unter dem MW mit einer zeitweiligen Überschreitung von 35 bis 45 cm zu Beginn der dritten Dekade. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Monatsverlauf um 2,5 bis 3,2 m über dem MW.

In der zweiten Dekade im **März** lagen die Wasserstände auf der oberen Donau um 70 bis 80 cm über dem MW und schwankten anschließend bis zum Monatsende im Bereich von 60 bis 90 cm unter dem MW. Auf der mittleren Donau blieben die Wasserstände im Monatsverlauf beständig um 40 bis 80 cm unter dem MW. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Laufe der ersten Dekade um 2,5 bis 3,3 m über dem MW mit einer anschließenden Überschreitung von 3,5 bis 4,0 m.

Im **April** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich des MW mit zeitweiligen Überschreitungen zu Beginn der ersten Dekade und einem heftigen Anstieg über den MW ab Mitte der zweiten Dekade. Auf der mittleren Donau schwankten die Wasserstände im Verlauf der ersten Dekade um den MW; ab Mitte der zweiten Dekade wurde ein heftiger Anstieg der Amplitude von 1,6 bis 1,7 m über dem MW und einem anschließenden Absinken auf den MW gegen Ende des Monats verzeichnet. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monat um 3,2 bis 4,2 m über dem MW.

Im **Mai** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich über dem MW mit zeitweiligen maximalen Überschreitungen von 1,5 bis 1,8 m in der zweiten Dekade; am Ende der dritten Dekade setzte ein Rückgang bis auf den MW ein. Auf der mittleren Donau blieben die Wasserstände im Monatsverlauf stabil über dem MW mit zeitweiligen maximalen Überschreitungen von 2,0 bis 2,4 m in der zweiten Dekade; am Ende der dritten Dekade setzte ein Rückgang bis auf den MW ein. Auf der unteren

Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monatsverlauf um 3,5 bis 4,2 m über dem MW.

Im **Juni** setzte auf der oberen Donau ein kontinuierlicher Rückgang der Wasserstände ein und ab Mitte der zweiten Dekade sanken die Wasserstände unter die RNW-Mittelwerte und schwankten anschließend bis zum Monatsende um diesen Wert. Auf der mittleren Donau schwankten die Werte im Verlauf der ersten und zweiten Dekade weiter um den MW; ab Mitte der zweiten Dekade setzte ein stetiger Rückgang um 0,8 bis 0,9 m unter den MW ein. Auf der unteren Donau lagen die Wasserstände im Verlauf der ersten beiden Dekaden über oder um den MW; zum Ende der dritten Dekade kam es zu einem heftigen Absinken der Wasserstände.

Im **Juli** schwankten die Wasserstände auf der oberen Donau im Bereich des RNW; am Ende der dritten Dekade setzte infolge von Niederschlägen ein Anstieg der Wasserstände über den RNW ein. Auf der mittleren Donau lagen die Wasserstände im gesamten Monatsverlauf deutlich unter (durchschnittlich um 60 bis 70 cm) dem MW. Auf der unteren Donau schwankten die Wasserstände im Monatsverlauf im Bereich von 1,3 bis 2,2 m unter dem MW.

Im **August** erfolgte in der ersten Dekade auf der oberen Donau ein heftiger Anstieg der Wasserstände bis zum MW mit einer Überschreitung von 60 bis 90 cm, anschließend setzte wieder ein Absinken ein; am Ende der dritten Dekade kam es erneut zu einem heftigen Anstieg der Wasserstände über den MW. Auf der mittleren Donau kam es in der Mitte der ersten Dekade zu einem heftigen Anstieg der Wasserstände bis zum MW mit einer zeitweiligen Überschreitung von 2,2 bis 2,5 m, anschließend setzte ein Rückgang der Wasserstände in den Bereich unter dem MW ein. Auf der unteren Donau schwankten die Wasserstände im Monatsverlauf im Bereich des MW mit einer zeitweiligen Überschreitung von 30 bis 70 cm in der zweiten Dekade.

Im **September** setzte zu Beginn der ersten Dekade auf der oberen Donau ein heftiger Anstieg der Wasserstände über den MW ein mit einer zeitweiligen Überschreitung von 2,0 bis 2,5 m, anschließend setzte ein heftiger Rückgang bis in den Bereich des RNW ein. Auf der mittleren Donau wurde zu Beginn der ersten Dekade ein heftiger Anstieg der Wasserstände über den MW mit einer zeitweiligen Überschreitung von 2,5 bis 2,8 m verzeichnet, anschließend kam es zu einem heftigen Absinken in den Bereich von 60 bis 80 cm unter dem MW. Auf der unteren Donau schwankten die Wasserstände im Monatsverlauf im Bereich von 1,4 bis 2,1 m unter dem MW.

2.1.2. Wasserangebot und Abladetiefen der Schiffe

Durch das Ausbleiben von Eisstand bzw. von Eiserscheinungen war im ersten Quartal 2023 der Schifffahrtsbetrieb ohne Unterbrechungen gewährleistet. Es gab im ersten Halbjahr (Q₁+Q₂) 2023 ein stabiles Wasserangebot für eine effiziente Schifffahrt, was die Beladung von Schiffen in Fahrt zu Berg mit der maximalen Abladetiefe von 2,5 m-2,7 m erlaubte (Tabelle 2.1).

Tabelle 2.1
Abladetiefen von Güterschiffen in Fahrt im Jahr 2023

Monat	Abladetiefe im Bergverkehr (cm)	Abladetiefe im Talverkehr (cm)
Januar	250 (230 *)	220/230 (200/210 *)
Februar	270 (230)	230 (200/210)
März	270 (230/250)	230/240 (210/220)
April	270 (250)	230/240 (220/230)
Mai	270 (250)	230/240 (230)
Juni	250 (220)	220 (210)
Juli	240/250 (190/180)	220/230 (200)
August	230/240 (190/180)	200/210 (190)
September	220/230 (190/180)	190/200 (180/190)
Oktober	210/200 (190/200)	170/180 (190/200)

* Zum Vergleich sind die Kennzahlen im entsprechenden Zeitraum 2022 angeführt.

Im dritten Quartal (Q₃) 2023 sanken die Abladetiefen im Durchschnitt bedeutend. Gleichzeitig blieben die Abladetiefen auf der unteren Donau auf dem Abschnitt Ismail – Constanța bei etwa 250 cm.

3. Marktentwicklung der Donauschifffahrt in den ersten 9 Monaten 2023

3.1. Fahrgastbeförderung

Die Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen mit Kabinen auf der oberen Donau, die in den Jahren 2020 und 2021 einen bedeutenden Rückgang verzeichnet hatte, erzielte in den ersten 9 Monate des Jahres 2023 (Q₁+Q₂+Q₃) einen erheblichen Zuwachs (Tabelle 3.1).

Tabelle 3.1
Entwicklung der Fahrgastbeförderung mit Kreuzfahrtschiffen im Jahr 2023
(in Tsd.)*

Bereich	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Obere Donau**	720,8	56,1	149,1	469,3	363,7	443,6
In Richtung Donaodelta	135	5,15	34,1	74	66,0	27,5

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

Der Rückgang des Fahrgastverkehrs in Richtung des Donaudeltas ist in erster Linie auf die Sicherheitsprobleme der Schifffahrt auf der unteren Donau zurückzuführen.

3.2. Güterverkehr

Zur Analyse der Dynamik des Güterverkehrsmarktes auf der Donau werden die Mengen und wichtigsten Elemente der ersten 9 Monate des Jahres 2023 nach Güterarten im Vergleich zu den Daten (Q₁+Q₂+Q₃) des Jahres 2022 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 2023 insgesamt (gesamt im Berg- und Talverkehr) auf 1.663.000 t, das sind 95 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2022.

3.2.2 Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Slowakei (HU/SK) kam das Transportaufkommen insgesamt auf 3.137.000 t (Abb. 3), das sind 91 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2022.

Die größten Mengen wurden wie im Vergleichszeitraum (Q₁+Q₂+Q₃) des Jahres 2022 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. 4).

Dabei wurden die deutlichsten Rückgänge gegenüber dem entsprechenden Zeitraum (Q₁+Q₂+Q₃) des Jahres 2022 bei der Beförderung von Nahrungsmitteln zu Berg sowie von Mineralölerzeugnissen zu Tal verzeichnet.

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

Jahr, Tsd. t Güterart	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Nahrungs- und Futtermittel	1.774 48%*	1.321	879	783	663	420
Eisenerze	841 22%	948	969	735	588	614
Getreide	271 7,3%	352	394	416	321,7	296
Metallerzeugnisse	340 9,2%	117	71	101	93	41,1
Mineralölerzeugnisse	241 6,5%	212	86,7	92,1	86,9	38,7
chemische und natürliche Düngemittel	91,5 2,5%	75,2	132,8	74,5	64	39,8

* Von der zu Berg beförderten Menge

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

Jahr, Tsd. t	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
chemische und natürliche Düngemittel	535* 25%	505	464,5	444,9	378,9	330,3
Mineralölerzeugnisse	671,3 31,4%	578	870	642	423,8	500,3
Metallerzeugnisse	380,4 17,8%	96,5	140	173	132	133,7

*Von der zu Tal beförderten Menge

Besonderheiten des Verkehrsmarkts auf diesem Donautreckenabschnitt:

- Das Transportaufkommen mit Schubverbänden belief sich auf 50 % des gesamten Güterumfangs (2022: 49 %), bei einem mehrjährigen anteiligen Verhältnis von 52 % bis 59,4 %.
- Die relative Stabilisierung der Beförderungsmengen von Eisenerzen zu Tal in den Jahren 2021/2022/2023: jeweils 148/196,4/208 Tausend Tonnen.

3.2.3. Im grenzüberschreitenden Verkehr Ungarn/Kroatien/Serbien (HU/HR/RS) kam das Transportaufkommen insgesamt auf 2.641.000 t (Abb. 5), das sind 84 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2022.

Die deutlichsten Rückgänge wurden gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Jahres 2022 ist auf die Verringerung der Beförderung der wichtigsten marktbestimmenden Mengen zurückzuführen: Kohle zu Berg (faktisch nicht vorhanden), Düngemittel zu Berg sowie Getreide zu Tal (Tabellen 3.4 und 3.5, Abb. 6).

Besonderheiten des Verkehrsmarkts auf diesem Donautreckenabschnitt:

- Die Beförderungsmenge von Getreide zu Tal im selben Zeitraum der Jahre 2020 und 2021 wies im Vergleich zu (Q₁+Q₂+Q₃) 2019 ein Wachstum um das 3,2-Fache auf und blieb auf den niedrigen 2022 verzeichneten Werten.
- Die Beförderungsmengen von Nahrungsmitteln und Mineralölerzeugnissen zu Tal überschritten deutlich die Werte des Jahres 2022 und entsprechen den im Zeitraum 2019-2021 erzielten Mengen.

Tabelle 3.4
**Beförderungsmengen im grenzüberschreitenden Verkehr HU/HR/RS
zu Berg (nach Güterarten)**

Jahr, Tsd. t Güterart	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Eisenerze	1.247 37,6%	954	991	741	596	542,4
Kohle (Koks)	479 14,4%	323	281	200	179,4	0
Düngemittel	392 11,8%	436	385	255,6	186,9	107,3
Mineralölerzeugnisse	109 3,2%	106	117	252	172,3	115,7
Metallerzeugnisse	270 8,1%	243	249	205	160	78,2

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

Jahr, Tsd. t Güterart	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Getreide	479 21,1%	1.471	1.002	238,9	220,2	192,4
Mineralölerzeugnisse	428 18,9%	528	591	322,3	254,4	335,2
Metallerzeugnisse	316 13,9%	295	254	310	202,5	295,6
Nahrungs- und Futtermittel	203 9%	520	218,5	65	48,5	203,7
Düngemittel	272 12%	364	316	315,5	269,2	168,2

3.2.4. Das Transportaufkommen auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal kam in den ersten 9 Monaten des Jahres 2023 auf 17.102.000 t, das sind 133 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2022 (Tabelle 3.6, Abb. 7).

Tabelle 3.6
Güterverkehr auf dem Donau-Schwarzmeer-Kanal

Jahr, Mio. t	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Güterverkehr insgesamt	16,74	16,51	17,29	17,27	12,88	17,10
Internationaler Güterverkehr	8,89	10,60	9,11	12,0	8,49	13,67
Inlandverkehr	7,85	5,91	8,18	5,27	4,39	3,43

In den ersten 9 Monaten 2023 lag der Umfang des internationalen Güterverkehrs auf dem Kanal bei 161 % des Umfangs im Vergleichszeitraum des Jahres 2022, wobei der Inlandverkehr (Kabotage) 78 % des Umfangs im Jahr 2022 entsprach.

3.2.5. Güterumschlag in den Häfen in den ersten 9 Monaten des Jahres 2023

Die Marktlage im dritten Quartal (Q₃) 2023 war durch unterschiedliche Richtungen der Veränderung des Güterumschlags insgesamt in den Donauhäfen im Zeitraum (Q₁+Q₂+Q₃) 2023 im Vergleich zu den entsprechenden Zeiträumen der Jahre 2019-2021 geprägt (Tabelle 3.7).

Tabelle 3.7
Güterumschlag in den Donauhäfen in den Jahren 2019-2023

Häfen (Tsd. t)	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Deutschland	3.274	3.511	2.999	2.410	1.859	1.712
Österreich	6.452	6.050	6.356	5.363	4.239	
Slowakei*	1.664	1.553	1.846	1.934	1.455	1.214*
Ungarn	6.064	6.742	5.715	4.063	3.232	2.748
Kroatien	814	948	697	582	456,7	273,3**
Serbien	9.735	8.164	13.610	12.023	8.788	9.330
Bulgarien	5.385	5.431	7.111	7.104	5.242	5.518***
Rumänien	28.474	27.307	28.457	24.355	18.346	21.097
Republik Moldau	1.299	1.185	1.819	2.144	1.610	1.954***
Ukraine**	5.629	4.055	5.505	16.505	10.646	24.705***

* Häfen Bratislava und Komárno.

** Daten aller Häfen Kroatiens (www.dzs.hu)

*** Von der Verwaltung der ukrainischen Seehäfen, der Seehafenverwaltungen Bulgariens und der Republik Moldau erhaltene Angaben.

Besonderheiten des Hafensbetriebs in den ersten 9 Monaten 2023:

Das größte Wachstum des Güterumschlags in den ukrainischen Donauhäfen wurde aufgrund des Anstiegs des Exports von Erzeugnissen der Agrarwirtschaft (Tabelle 3.8) verzeichnet. Dabei bildete Getreide die Grundlage des Exports (Tabelle 3.9).

Tabelle 3.8
Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen im Jahr 2023 (Tsd. t)*

Hafen/ Zeitraum	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
2023 (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃)	15.299	7.986	1.419

* Von der Verwaltung der ukrainischen Seehäfen erhaltene Angaben.

Tabelle 3.9
Export-Güterumschlag in den ukrainischen Donauhäfen im Jahr 2023 (Tsd. t)

Hafen/ Zeitraum	Ismail	Reni	Ust-Dunajsk
2023 (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃)			
Getreide	7.182,75	4.314,21	713,06
Sonstige Schüttgüter	1.717,29	1.276,45	454,23
Öl (Flüssiggüter)	1.302,00	840,52	0

In Bezug auf alle Hauptkomponenten des Güterumschlags der ukrainischen Häfen lagen die Mengen deutlich über den entsprechenden Werten im Vergleichszeitraum des Jahres 2022 (Tabelle 3.10).

Tabelle 3.10
Hauptkomponenten des Güterumschlags in den ukrainischen Häfen im Jahr 2023 (Tsd. t)

Zeitraum/Jahr	Getreide	Sonstige Schüttgüter	Öl (Flüssiggüter)
2022	3.507,88	2.217,92	707,78
2023	12.210,02	3.447,97	2.142,52
%	348,1	155,5	302,7

Der Güterumschlag der Flussschifffahrt im Hafen Constanța kam auf 15.540.000 t, das sind 136,8 % des Umfangs der ersten 9 Monate 2022, wobei der Güterumschlag im internationalen Güterverkehr 13.077.000 t betrug, das sind 84 % des Gesamtumfangs (2021: 7.493.000 t, das sind 59,9 % im Vergleich zum Umfang im Jahr 2020).

4. Schlussfolgerungen

- 4.1 Die Auswirkungen der groß angelegten russischen Aggression gegen die Ukraine hatten im Berichtszeitraum (Q₁+Q₂+Q₃) 2023 einen bedeutenden Einfluss auf den Güterverkehrsmarkt und bedingten einen Rückgang der Gesamtmengen sowie eine Umverteilung der Verhältnisse in den wichtigsten Marktsektoren.
- 4.2 Die wirtschaftlichen Risiken auf dem Markt der Donauschifffahrt gingen mit realen Sicherheitsbedrohungen für die Schifffahrt auf der unteren Donau einher, was sich auch im Rückgang des Marktes der Passagierschifffahrt in Richtung Donaudelta niederschlug.
- 4.3. Die Donaukommission setzt ihre aktive Unterstützungsarbeit in Bezug auf spezielle Koordinierungstätigkeiten fort, um das Transportpotenzial der Donauschifffahrt im Rahmen der im Mai 2022 beschlossenen Initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* im Güterverkehr aus den ukrainischen Donauhäfen aktiver zu nutzen sowie um alle Maßnahmen für die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten.
- 4.4. Die von der Donaukommission durchgeführten Aktivitäten und realen Maßnahmen zur Stabilisierung des Marktes und zur Gewährleistung der Sicherheit der Donauschifffahrt werden mit der Europäischen Kommission koordiniert.

A N H A N G
(Abbildungen)

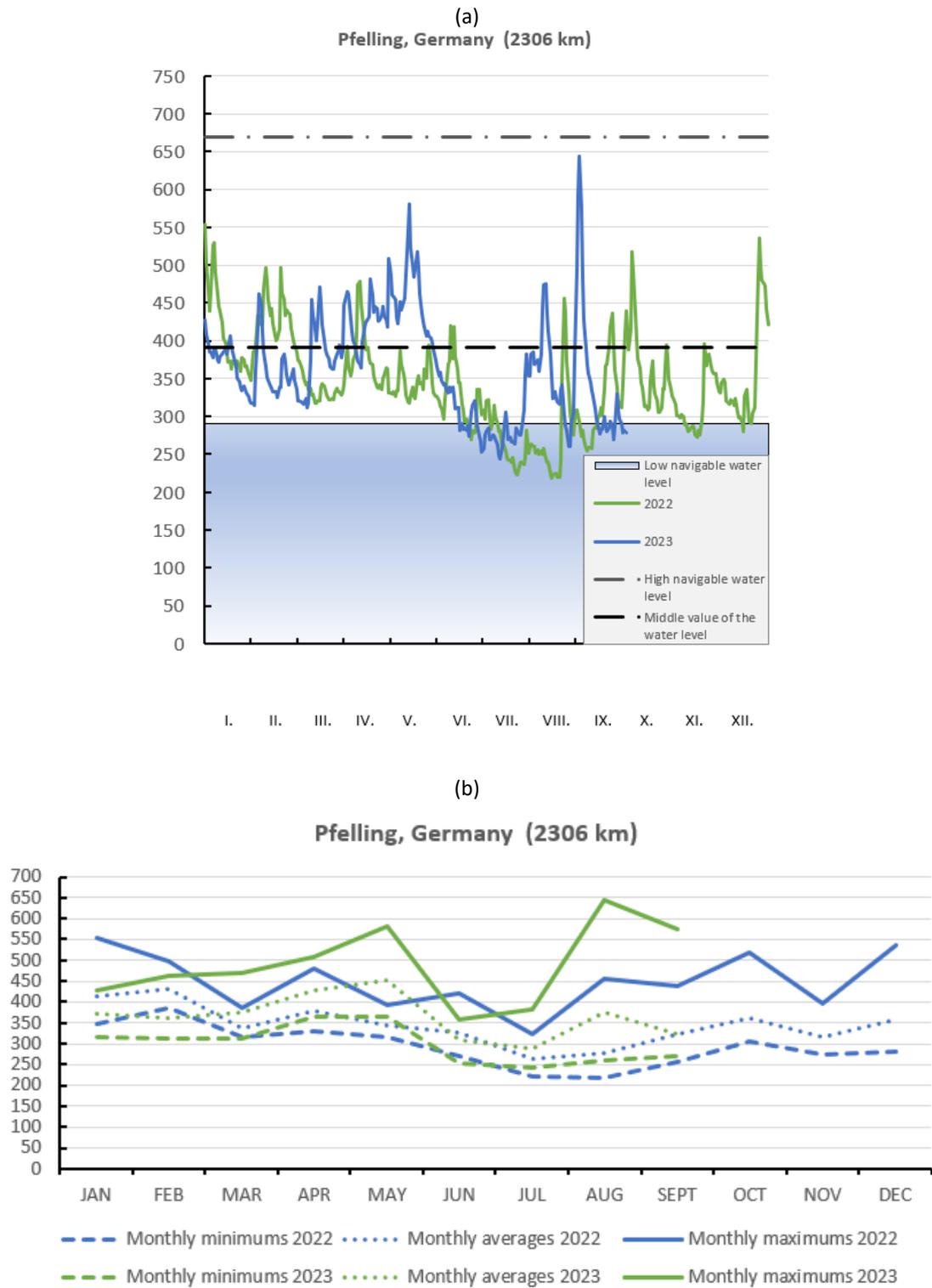


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1 : Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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

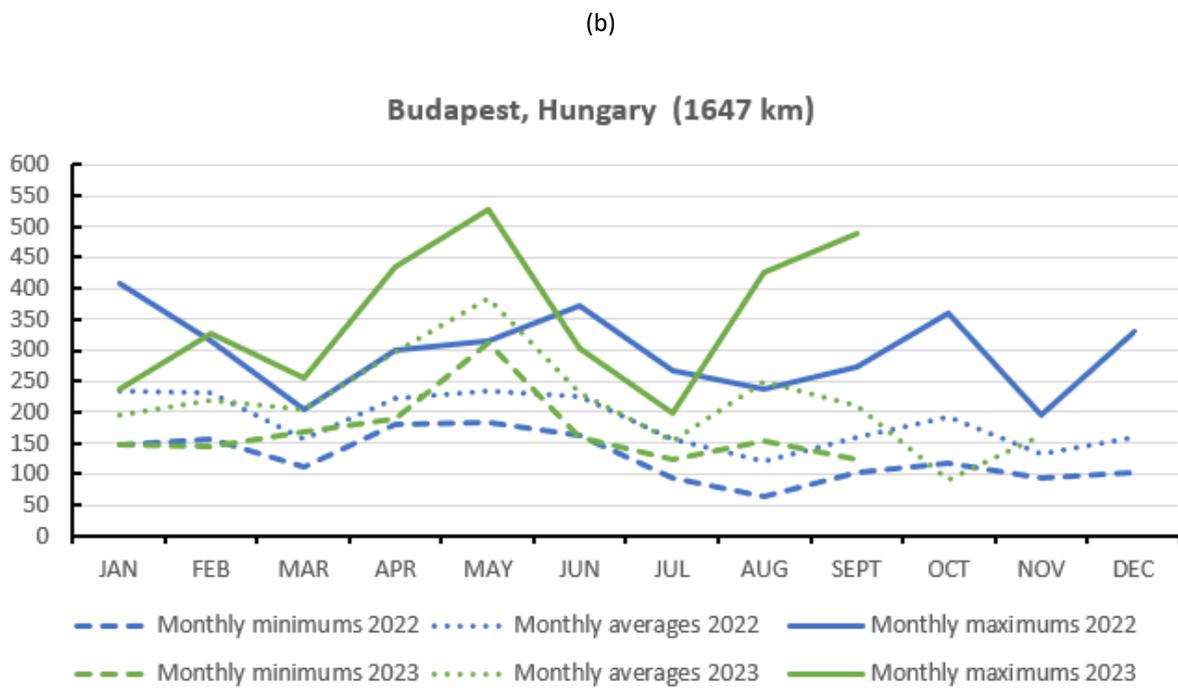
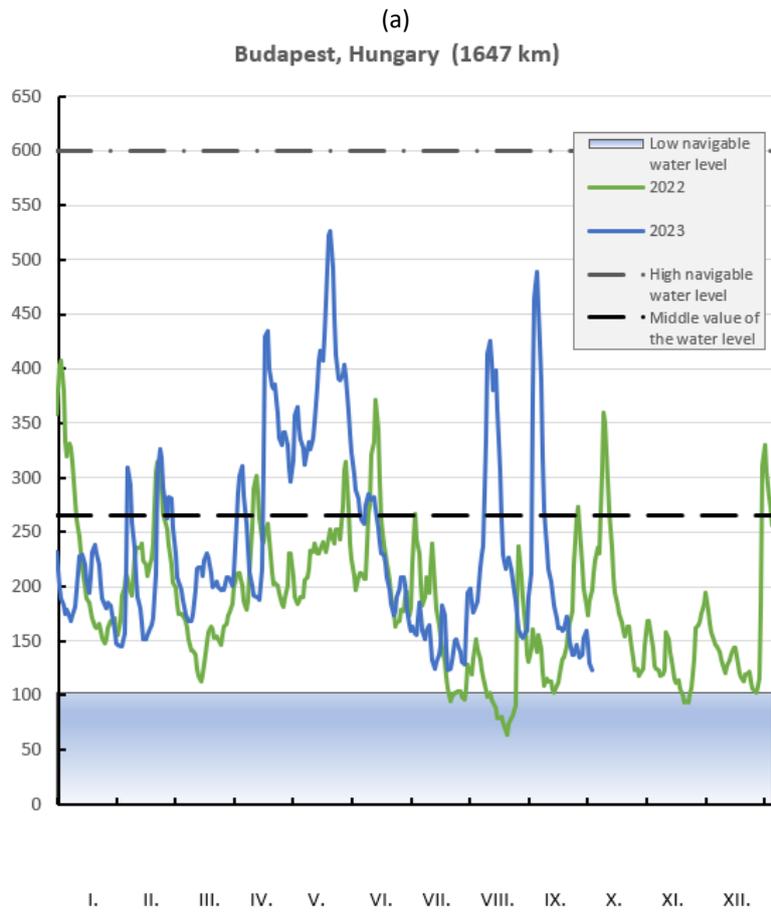


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2 : Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

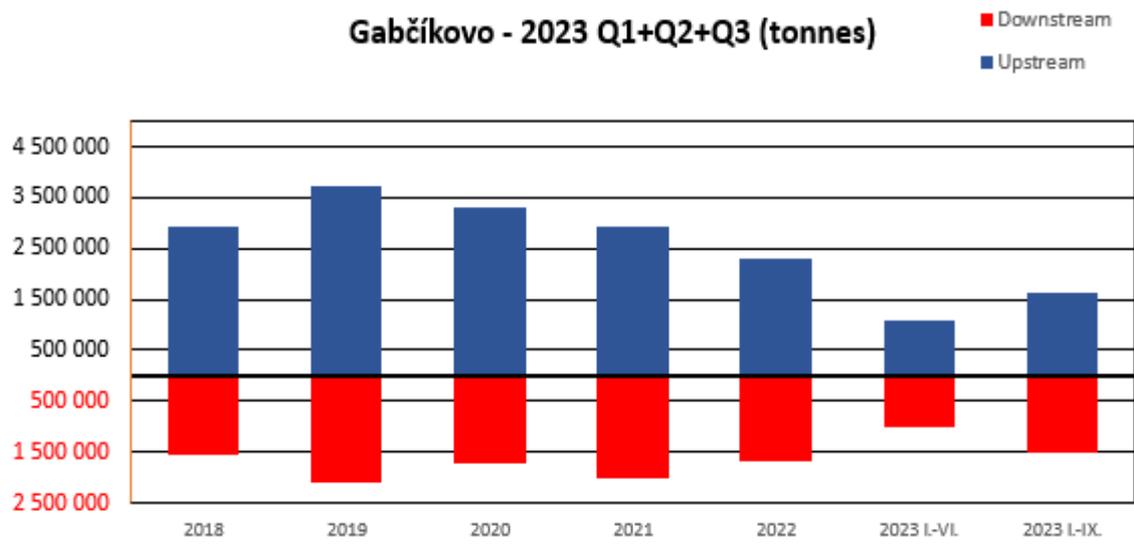


Abb. 3: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 3 : Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Рис. 3: Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

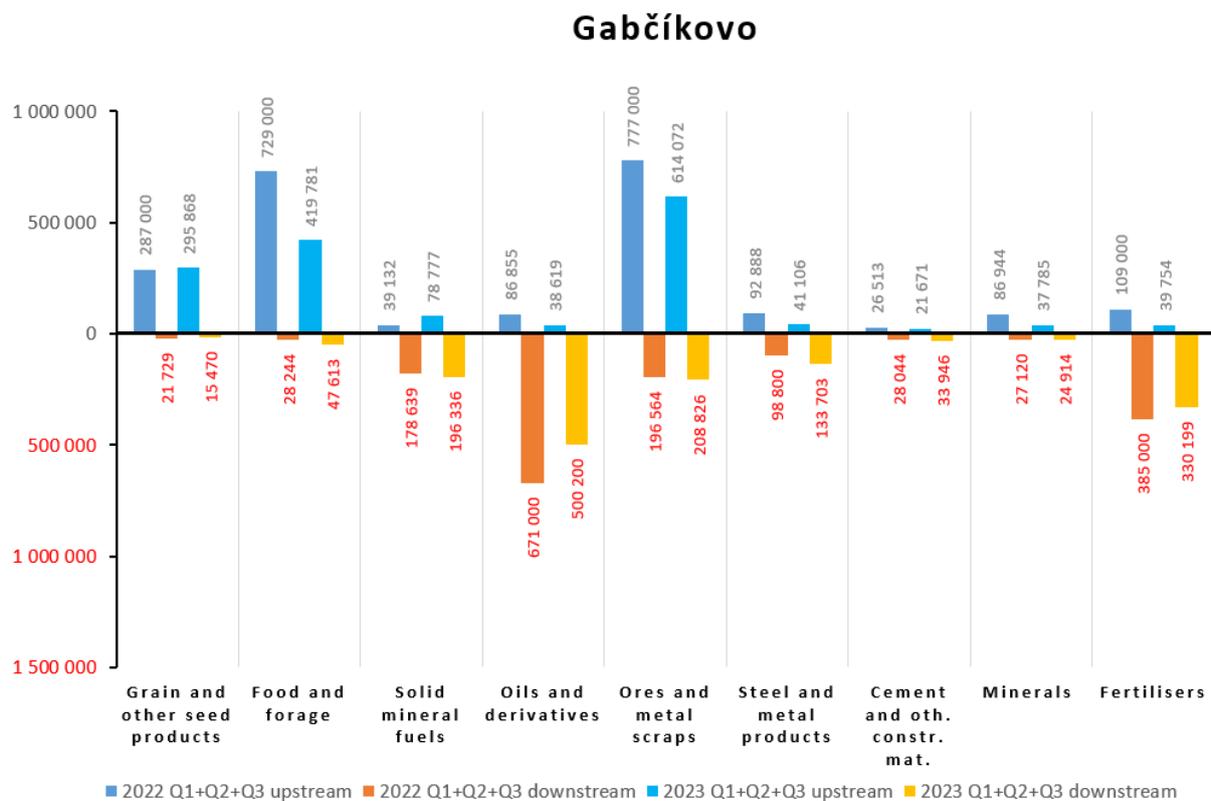


Abb. 4: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Fig. 4 : Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO, en tonnes

Рис. 4: Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО, в тоннах

Mohács - 2023 Q1+Q2+Q3 (tonnes)

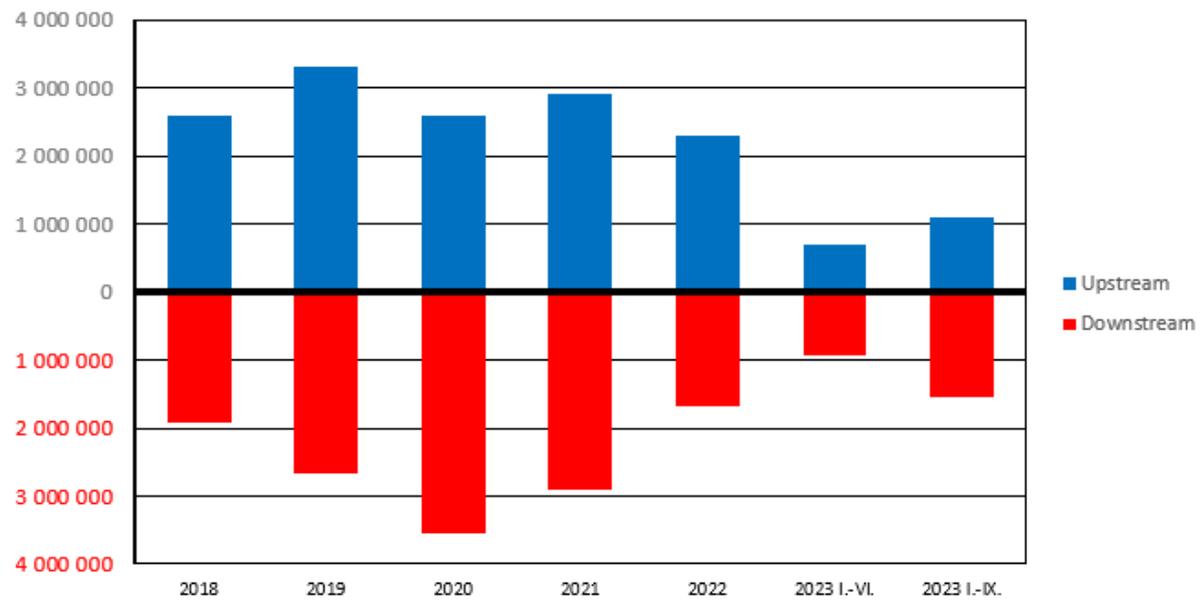


Abb:5 Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
 Fig. 5 : Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

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

Mohács - 2023

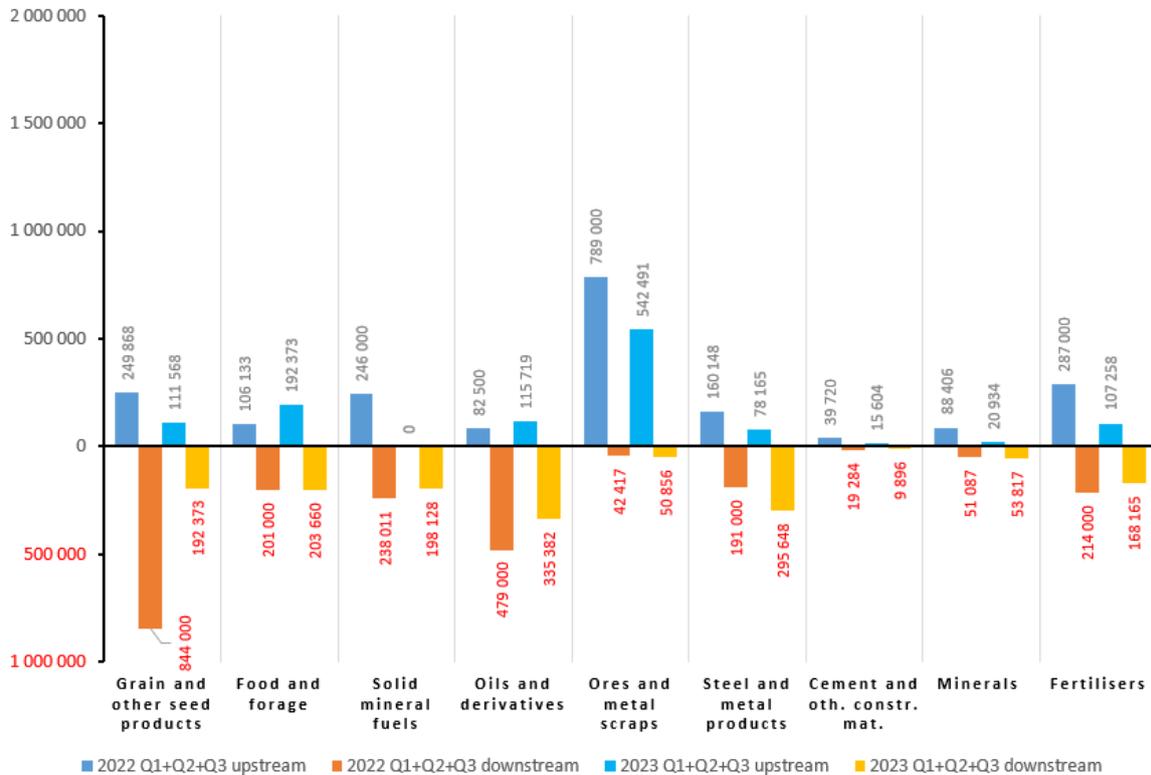


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
 Fig. 6 : Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube, en tonnes

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

Cernavodă-Constanța

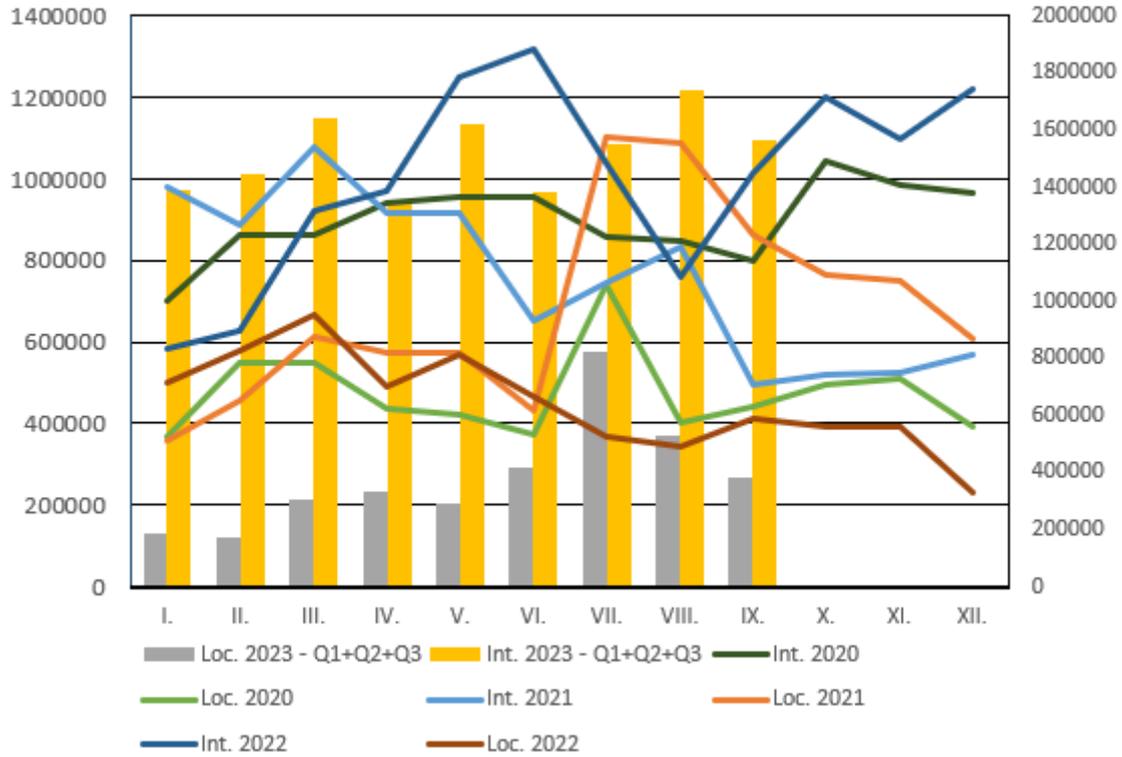


Abb. 7: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

Fig. 7 : Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA par mois, en tonnes

Рис.7. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА по месяцам, в тоннах