

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

ИНФОРМАЦИЯ СЕКРЕТАРИАТА

по теме

"Наблюдение за рынком дунайского судоходства: итоги 9 месяцев 2018 г."

1. Исходное состояние рынка.

В первом полугодии 2018 г. все придунайские страны имели положительные темпы роста внутреннего валового продукта (ВВП) и, если следовать этим показателям, ситуацию на рынке перевозок грузов на Дунае в этот период можно считать стабильной.

Отсутствие замерзания реки и значительных ледовых явлений обеспечили непрерывную навигацию. Достаточная водоносность в январе – мае и частично в июне позволили обеспечить максимальные осадки судов в 2,5 м и выше. По этой причине объёмы перевозок грузов в первом полугодии 2018 г. были значительно выше, чем в аналогичный период 2017 г. за счёт роста перевозок железорудного сырья, металлопродукции, частично продукции аграрного сектора и роста объёмов перевозок нефтепродуктов. Грузооборот дунайских портов составил 109,4% к соответствующему показателю в первом полугодии 2017 г., при этом наибольший рост обеспечили порты, формирующие рынок сырья для чёрной металлургии (Линц, Братислава, Смедерево, Галац, Измаил).

На рынке пассажирских перевозок на судах с каютами в первом полугодии 2018 г. имел место рост пассажиропотока на 12,3% на Верхнем Дунае и на 19% в направлении дельты Дуная.

2. Навигационные условия.

Динамика фазы летнего мелководья, наступившей в июле 2018 г., приводится в сравнении с аналогичными периодами критического мелководья, имевшими место в 2003, 2011 и 2015 гг.

В июле на Верхнем Дунае в начале первой декады уровни колебались близ минимальных многолетних значений НРСУ (RNW) с эпизодическими незначительными повышениями (на 10-15 см) относительно этого уровня; данная ситуация сохранялась до конца месяца. На отдельных участках (например, на участке, относящемся к референтному посту Пфеллинг) уровни были стабильно ниже НРСУ (RNW) в течение 26-30 суток; аналогичная ситуация имела место в 2015 г.

На Среднем Дунае (рис. 1) незначительные осадки в начале месяца привели к кратковременному (около суток) повышению уровней, но с конца первой декады и до конца месяца наблюдалось стабильное падение уровней до минимальных многолетних значений НРСУ (RNW).

На Нижнем Дунае в начале месяца уровни находились ниже средних многолетних значений СУ (MW) на 20-40 см; во второй декаде началось стабильное падение до

уровня минимальных многолетних значений НПСУ (RNW). Следует отметить, что в этот период в 2003 г. уже имело место критическое мелководье с уровнями ниже НПСУ (RNW) практически на все постах.

В августе фаза летнего мелководья активизировалась ввиду высоких температур воздуха и отсутствия достаточных осадков.

На Верхнем Дунае первая декада началась с уровней ниже НПСУ (RNW) на 40-50 см; впоследствии это положение сохранялось до конца месяца, и эпизодические незначительные осадки не исправили сложившуюся ситуацию. На отдельных участках (пост Пфеллинг) уровни ниже НПСУ (RNW) сохранялись в течение всего месяца.

На Среднем Дунае уровни воды находились ниже НПСУ (RNW), а на отдельных участках были приближены к критическим ("оранжевым") уровням, исходя из местных ограничений (например, на участках, относящихся к постам Будапешт и Мохач, такие ситуации наблюдались в период 22-26 августа). Кратковременные (в течение суток) осадки в конце месяца не привели к стабилизации уровней, которые до конца месяца находились на уровне минимальных многолетних значений НПСУ (RNW).

На Нижнем Дунае в первой декаде наблюдалось стабильное падение уровней, так как водоносность реки не была поддержана водостоком рек Сава, Тиса, Драва, а в третьей декаде уровни воды приблизились к НПСУ (RNW). На отдельных участках уровни ниже НПСУ (RNW) сохранялись в течение длительного периода времени (например, на посту Калафат - 26 суток). Следует отметить, что водоносность на Нижнем Дунае в августе была более стабильной, чем в аналогичной ситуации в 2003 и в 2015 гг., когда уровни практически на всем участке были абсолютно ниже НПСУ (RNW) в течение всего месяца.

В сентябре на всем Дунае сохранялось состояние критического мелководья.

На Верхнем Дунае уровни воды аналогично 2003 году находились ниже НПСУ (RNW) в течение 13-20 суток; эпизодическое превышение этого уровня не повлияло на водоносность на этом участке.

На Среднем Дунае в первой декаде уровни были выше НПСУ (RNW) на 35-100 см, но начиная со второй декады уровни находились в области НПСУ (RNW) и ниже (5-10 суток). На отдельных участках уровни приближались к критическим ("оранжевым"), исходя из местных ограничений, и достигали значений абсолютного минимума за последние 70 лет наблюдений. В целом ситуация с водоносностью была аналогичной 2003 г. с незначительными колебаниями в диапазоне 25-50 см. В целом ситуация с водоносностью была аналогична 2015 г.

В октябре на всем Дунае сохранялось состояние критического мелководья.

На Верхнем Дунае уровни воды находились стабильно ниже НПСУ (RNW) в течение 21-30 суток; эпизодическое превышение этого уровня не повлияло на водоносность на этом участке.

На Среднем Дунае уровни воды находились стабильно ниже НРСУ (RNW) в течение 26-30 суток; эпизодическое превышение этого уровня не повлияло на водоносность на этом участке, а на отдельных участках они приближались к критическим ("оранжевым"), исходя из местных ограничений (например, на участках, относящихся к постам Будапешт и Мохач, такие ситуации наблюдались в период 10-26 октября).

На Нижнем Дунае уровни воды находились ниже НРСУ (RNW) в течение всего месяца с незначительными колебаниями в диапазоне 50-70 см.

Суммарная продолжительность стояния уровней воды ниже отметок НРСУ на постах Верхнего и Среднего Дуная в июле-октябре 2018 г. оказалась наибольшей из аналогичных показателей предыдущих лет (Таблица 1).

Таблица 1.

**Количество суток, когда уровни на основных водомерных постах
были ниже отметок НРСУ**

Водомерный пост, км	2018 г. I-X	2015 г.	2011 г.	2003 г.
Пфеллинг/2305,53	113	107	51	94
Девин/1879,80	49	66	37	104
Будапешт/1646,50	65	60	29	76
Бездан/1425,59	73	53	37	88
Калафат/795,00	75	118	89	119
Кэлэраши/370	58	75	42	102

Таким образом, фазу летне-осеннего мелководья (межень) на Дунае в 2018 г. уже сейчас можно оценить, как экстремальное гидрологическое явление очень редкой повторяемости: по предварительной оценке экспертов, такое явление встречается не более одного раза в 70 или даже в 100 лет.

3. Водоносность

Наступление фазы летнего мелководья в начале июля 2018 г. и отсутствие в последующем достаточных осадков привело к критической ситуации с водоносностью и к значительным ограничениям в судоходстве по навигационным условиям. Это прежде всего отразилось на судоходстве на Верхнем и Среднем Дунае, где максимальная проходная осадка оказалась ниже 2,0 м, а на отдельных участках возникали проблемы даже с осадкой ниже 1,8 м (Таблица 2). Вследствие этого судовладельцы были вынуждены объявлять остановку движения не только для толкаемых составов, но и для пассажирских судов. Были введены отдельные местные ограничения, ограничения для судов с опасными грузами, не имеющих второго дна и др.

Таблица 2

Изменение рабочих осадок грузовых судов в навигацию 2018 г.

Месяцы	Погрузка вверх (см)	Погрузка вниз, (см)	Примечание
Январь	260	230	
Февраль	260	230	
Март	270	230	
Апрель	270	230	
Май	270	230	
Июнь	270/250	230	в начале месяца – 270 см, далее 250 см
Июль	230/250	210	Первая декада 230 см, далее 250 см
Август	230/210	200/180	Первая декада 230 см, далее 210 см
Сентябрь	210	180	
Октябрь	210/180	170	Первая декада 210 см
Ноябрь	180/200	170/180	Третья декада 200 см
Декабрь	220/230	190	

4. Наблюдение за рынком

Пассажирские перевозки

Пассажирские суда с осадкой выше 1,8 м уже в августе вынуждены были частично прерывать движение на линиях Верхнего Дуная и осуществлять перевозки пассажиров автобусами из Вены в Братиславу и Будапешт. Количество остановленных судов по причине мелководья превышало 20 единиц.

В результате количество перевезённых пассажиров на судах с каютами за 9 месяцев 2018 г. по точкам контроля, принятым в системе наблюдения за рынком, составило (рис. 2):

- через Кельхейм на 33,8 % меньше, чем за аналогичный период 2017 г.; при этом в третьем (Q3 - 2018) квартале количество судопроходов составило 53,9 % от количества в Q3 -2017;
- через Йохенштейн на 26,3% больше, чем за аналогичный период 2017 г.; при этом в третьем (Q3 - 2018) квартале количество судопроходов составило 116% к количеству в Q3 - 2017;
- через Габчиково - 99,7% от количества за аналогичный период 2017 г.; при этом в третьем (Q3 - 2018) квартале количество судопроходов составило 91,5% от количества в Q3-2017 (рис. 3);

- через контрольный порт Мохач - 106,9 % от количества за аналогичный период 2017 г.; при этом в третьем (Q3 - 2018) квартале количество пассажиров составило 96,9% от количества в Q3 -2017 г. (рис. 3);

Из этих данных следует вывод о том, что рынок пассажирских перевозок не понёс существенных потерь по сравнению с 2017 г. (рис. 4), за исключением значительного снижения количества рейсов в / из портов Рейна.

Здесь следует отметить следующее: на рынке пассажирских перевозок складывается определённый позитивный баланс в системе "рынок - судоходные условия - конструкция судна", а именно, на рынке продолжается тенденция к росту, что сопровождается продолжающимся строительством новых судов длиной 135 м и с осадкой не выше 1,8 м.

Грузовые перевозки

Иная ситуация наблюдалась на рынке грузовых перевозок. Ситуация, сложившаяся с водоносностью, привела к значительным ограничениям в судоходстве по навигационным условиям. Вследствие этого судовладельцы были вынуждены:

- объявлять остановку движения, прежде всего для толкаемых составов;
- организовывать паузу (частичную перегрузку) для обеспечения проходной осадки 1,8 - 1,75 м (рис. 5);
- ввиду сужения фарватера производить одиночную проводку барж на дистанции от 20 до 40 км; по этой причине на отдельных участках скапливалось до 40 караванов;

Были зафиксированы случаи посадки на судов на мель.

Соответственно, объёмы перевозок за 9 месяцев 2018 таковы (рис.6):

- через Кельхейм: падение на 23,7% объёма по сравнению с аналогичным периодом 2017 г. ; при этом в третьем (Q3 - 2018) квартале перевезено 39% от объёма в Q3 -2017;
- через Йохенштейн: меньше объёма за аналогичный период 2017 г. на 21,2 % ; при этом в третьем (Q3 - 2018) квартале перевезено 43% от объёма в Q3-2017;
- через гидроузел Габчиково: объём грузов составил 99,7% от объёма за аналогичный период 2017 г.; при этом в третьем (Q3 - 2018) квартале перевезено 44% от объёма в Q3-2017;
- через контрольный порт Мохач: объём грузов составил 91,3 % от объёма за аналогичный период 2017 г.; при этом в третьем (Q3 - 2018) квартале перевезено 74,4% от объёма в Q3 -2017.
- через канал Дунай - Чёрное море объём составил 103,4 % к объёму за аналогичный период 2017 г., при этом объём международных перевозок составил 90,2%, а внутренних перевозок - 118% к соответственным объёмам 9-ти месяцев 2017 г. (рис.7).

Вышеизложенное подтверждает высокую чувствительность флота для перевозки грузов к изменению навигационных условий на Дунае. Основная масса грузового флота на Дунае была построена в 80-х годах прошлого века под планируемую перспективную осадку 2,7 м, которая обеспечивается только в течение 2,5 - 3-х месяцев в году (рис. 5).

5. Изменение фрахтовых ставок

Средняя стоимость бункерного топлива в первом и втором кварталах находилась в пределах 710 – 735 долл./т, в третьем – 755 долл./т, что является определяющим для уровня фрахтовых ставок на перевозки, т.к. расходы на топливо составляют от 50% до 60% всех переменных судовых расходов.

Соответственно, стоимость бункерного топлива за 9 мес. 2018 г. возросла по отношению к средней стоимости в 2017 г. на 27,4%, а в течение года с января по сентябрь 2018 г. – на 17,9%.

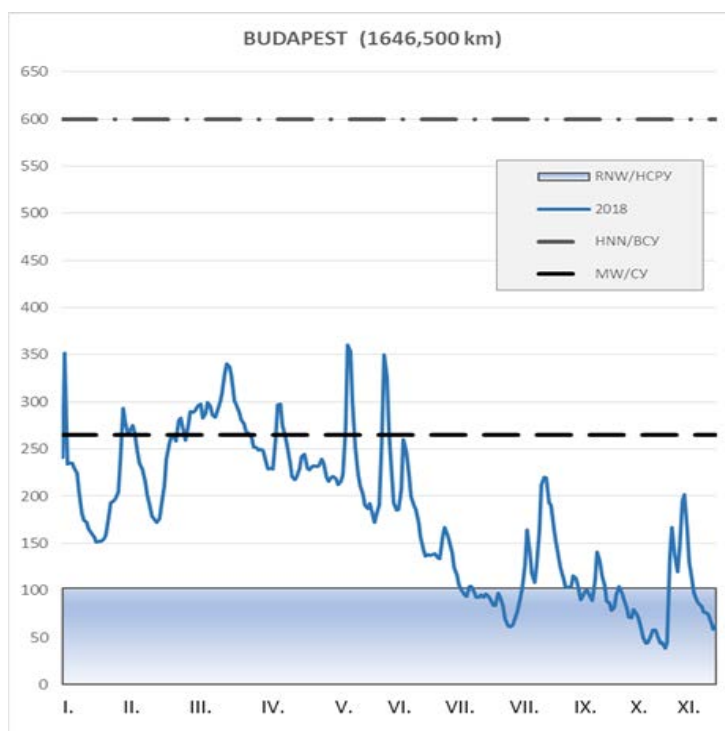
2018 г. индекс фрахтовых ставок на перевозки грузов с учётом надбавок на рост стоимости бункерного топлива и надбавки за работу в мелководье в целом изменялся согласно рис.8.

6. Выводы.

Условно принимается, что динамика рынка перевозок грузов соответствует изменению величины внутреннего валового продукта (ВВП) стран и уровнем логистических связей между центрами накопления и распределения грузопотоков в прибрежных районах. В 2018 году в придунайских странах продолжился хоть и незначительный, но все-таки рост ВВП. Согласно прогнозу, будет поддерживаться на стабильном уровне спрос на сырье и продукцию металлургической, химической промышленности и аграрного сектора экономики (зерно, биомасса и др.). Основными проблемами на Дунае, тормозящими импульсы к росту рынка, являются критические участки водных путей, параметры которых в настоящее время не соответствуют требованиям, применимым к внутренним водным путям международного значения, о чем свидетельствует длительное время ожидания проводок, закрытие движения и дополнительные расходы на содержание судов в периоды мелководья.

В то же время пассажирские перевозки на судах с каютами сохраняют свою позицию как наиболее динамично развивающаяся часть дунайского судоходства.

(a)



(b)

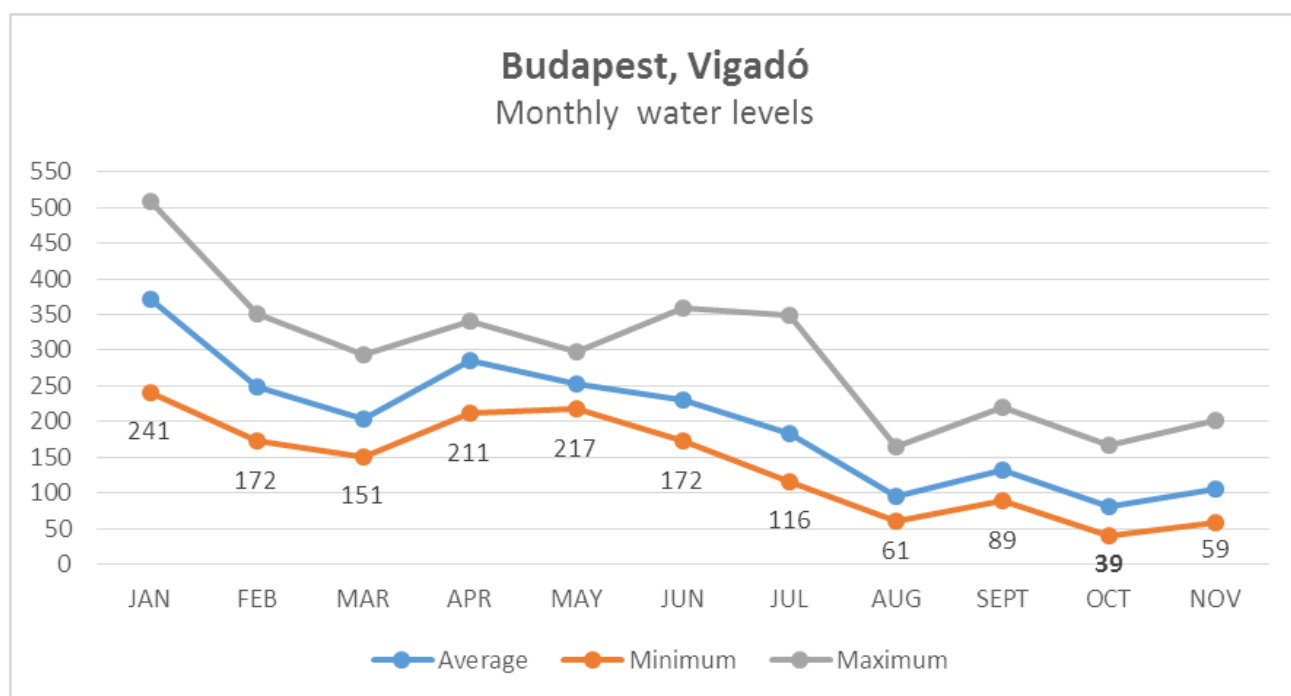


Рис. 1 Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Будапешт в см.

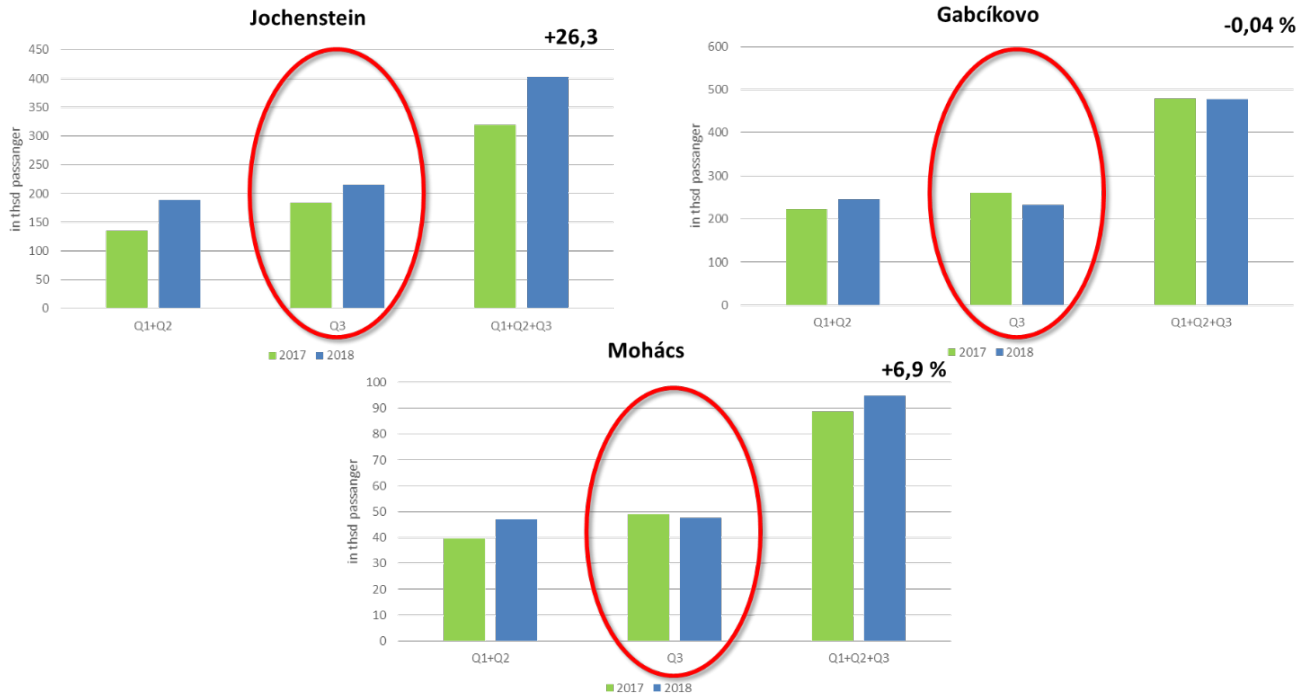


Рис. 2. Количество перевезённых пассажиров на круизных судах с каютами за 9 месяцев 2018 г.

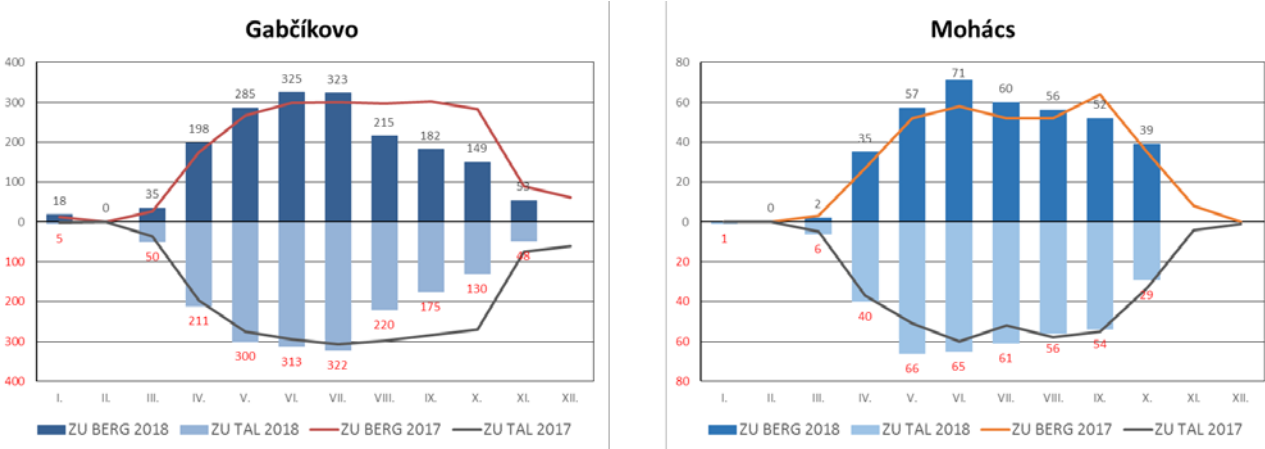


Рис. 3. Проходы пассажирских круизных судов в каютами вверх / вниз по Дунаю в 2018 г.

Пассажирские линии	Год						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	в % к Q ₁ +Q ₂ +Q ₃ 2017
Верхний Дунай	493	486	534	564,7	595,5	478	99,7 %
В дельту Дуная	84	89	83	86,9	97,7	94,75	106,9 %

Рис. 4. Динамика пассажирских перевозок в 2013-2018 гг. (9 месяцев).

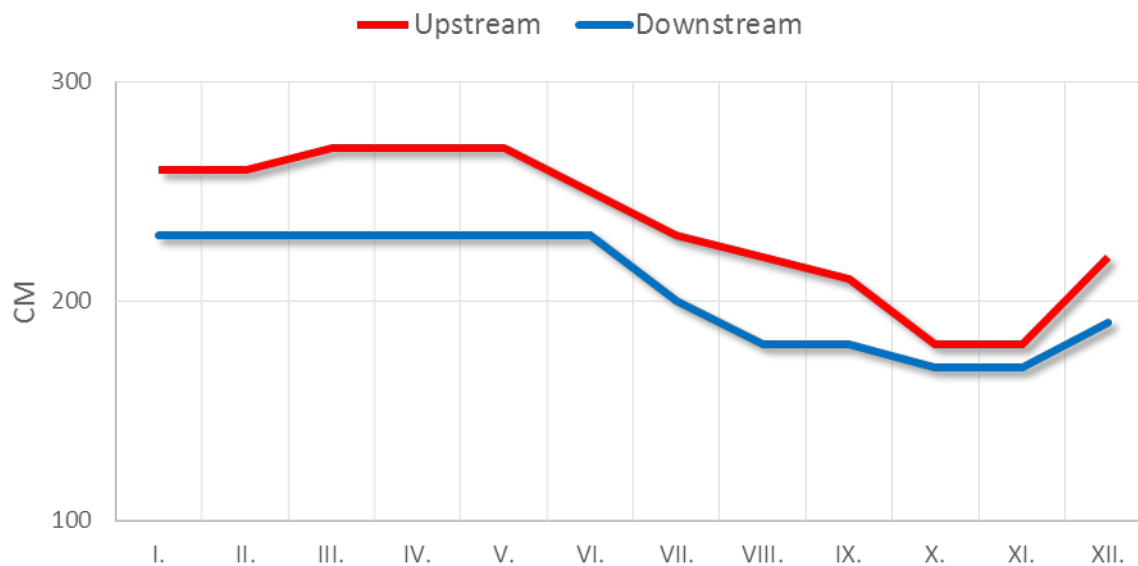


Рис. 5 Изменение максимальных эксплуатационных осадок грузовых судов на Дунае в 2018 г.

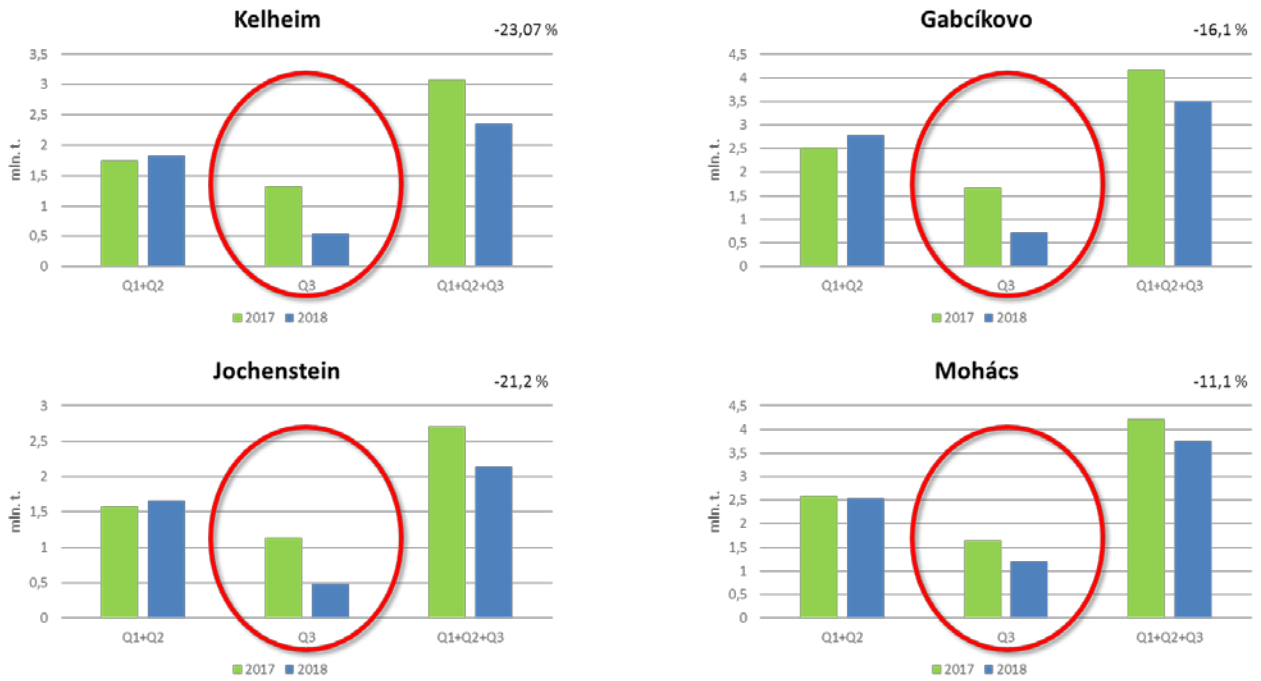


Рис. 6. Объёмы перевозок грузов на основных участках Дуная за 9 месяцев 2018 г.

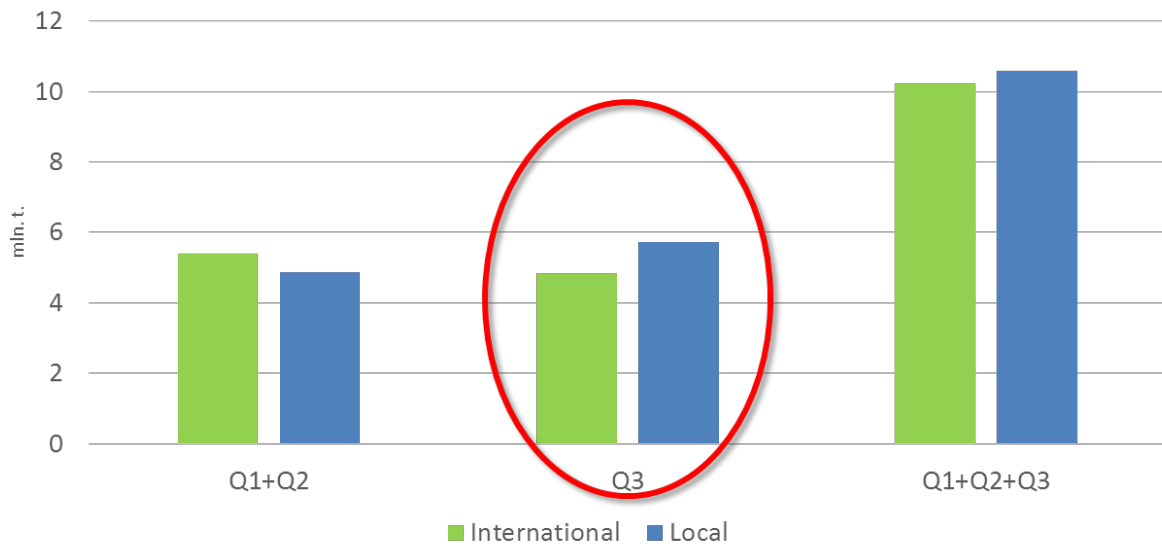


Рис 7. Объёмы перевозок грузов по каналу "Дунай - Чёрное море" за 9 месяцев 2018 г.

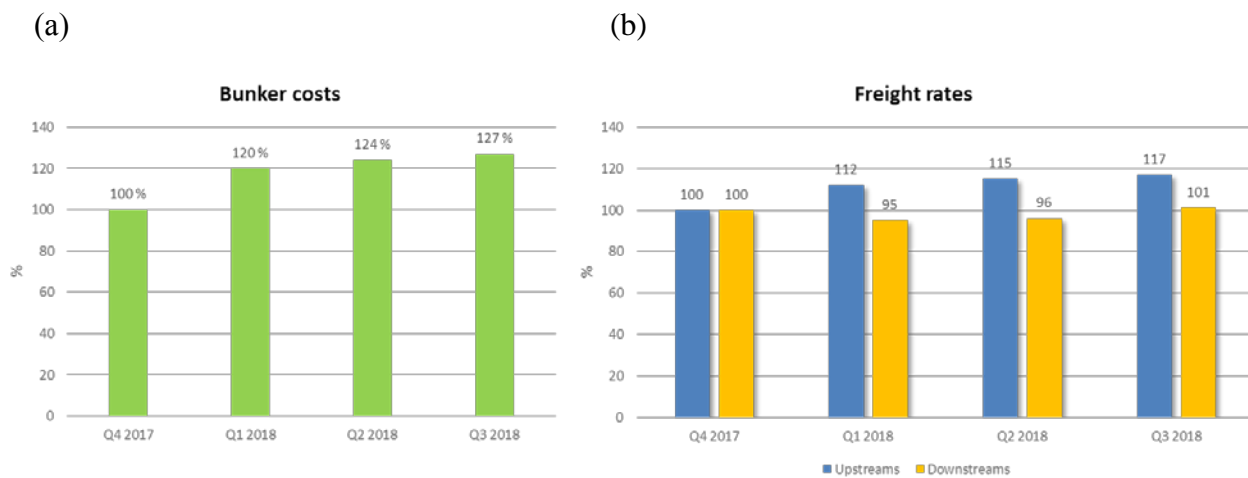


Рис. 8 Динамика стоимости бункерного топлива (а) и фрахтовых ставок на перевозки грузов (б) по кварталам в 2018 г.