

## ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ

### ИНФОРМАЦИЯ СЕКРЕТАРИАТА

по теме

**"Наблюдение за рынком дунайского судоходства: итоги 9 месяцев 2019 г."**

#### 1. Исходное состояние рынка.

Рынок грузовых перевозок в первом полугодии 2019 г. был относительно стабильным по сравнению с аналогичным периодом 2018 г.<sup>1</sup> Основным фактором, который впоследствии повлиял на эту стабильность, является продолжительность и интенсивность фазы летне-осеннего мелководья, наступившей в конце июня.

Резкого перераспределения грузовых потоков по причине введения в международной торговле новых пошлин на продукцию металлургической промышленности не произошло; соответственно, имел место незначительный рост объёмов перевозок сырья для металлургической промышленности (железная руда, окатыш, коксующийся уголь) и стабильные, на уровне 2018 г., объёмы перевозок готовой металлургической продукции. Стабильными в первом полугодии 2019 г. были также перевозки нефтепродуктов.

Оптимистический прогноз на 2019 сельскохозяйственный год в придунайском регионе в целом оправдался, однако значительного увеличения объёмов перевозок продукции аграрного сектора (прежде всего пшеницы и кукурузы) из портов Среднего Дуная в устьевые порты не произошло. В то же время отмечен рост перевозок других продовольственных грузов и химических веществ (удобрений).

Объём пассажирских перевозок на судах с каютами сохранил положительную динамику; в первом полугодии 2019 г. рост пассажиропотока составил 10,2% на линиях Верхнего Дуная и 16,5% на линиях в дельту по сравнению с аналогичным периодом 2018 г. При этом отмечено поступление на Дунай новых пассажирских судов.

Грузооборот дунайских портов в первом (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) полугодии 2019 г. составил 107,3% к соответствующему показателю в первом полугодии 2018 г. (Таблица 1), при этом наибольший рост обеспечили порты, формирующие (отгрузка/выгрузка) рынок сырья для чёрной металлургии (Линц, Смедерево, Галац, Измаил).

---

<sup>1</sup> Информация Секретариата по теме "Наблюдение за рынком дунайского судоходства: первое полугодие 2019 г" (РД V.5 (2019-2)).

Таблица 1

**Грузооборот портов придунайских стран  
в первом (Q<sub>1</sub>+ Q<sub>2</sub>) полугодии 2019 г.**

Порты (тыс. т)	2019 Q <sub>1</sub>	2019 Q <sub>1</sub> + Q <sub>2</sub>	В % к (Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> ) 2018
Германия	899	1.468	121,5
Австрия	2.015	3.806	100,8
Словакия	533,3**	889	86,2
Венгрия	1.526	3.268	115,9
Хорватия	154	370	121,9
Сербия	2.591	5.265	150,3
Болгария	667*	--	--
Румыния	6.212	13.075	123,8
Республика Молдова	300	622	122
Украина	1.569	3.028	90,5

-- Данные отсутствуют

\* Период: январь +февраль

\*\* Порты Братислава и Комарно

## 2. Навигационные условия

Отсутствие замерзания реки и значительных ледовых явлений в зимний период обеспечили в первом полугодии 2019 г. непрерывную навигацию. Достаточная водоносность в марте – мае и частично в июне позволила обеспечить максимальные осадки судов в 2,5 м и выше.

В течение второй декады июня преобладающей тенденцией на всем Дунае становится уменьшение водного стока и снижение уровней воды.

Динамика фазы летне-осеннего мелководья, наступившей в июле 2019 г., приводится в сравнении с аналогичным периодом критического мелководья, имевшим место в 2018 г. Фазу летне-осеннего мелководья (межень) на Дунае в 2018 г. 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.

**В июле на Верхнем Дунае** (рис. 1) уровни воды колебались в зоне ниже средних многолетних значений СУ (MW) с эпизодическими провалами ниже НПСУ (RNW).

**На Среднем Дунае** (рис. 2) уровни воды колебались в зоне ниже средних многолетних значений СУ (MW) с незначительными кратковременными (около суток) повышениями. Средние значения уровней были несколько выше уровней, отмеченных в июле 2018 г.

На Нижнем Дунае в течение месяца уровни воды находились ниже средних многолетних значений СУ (*MW*) с тенденцией стабильного падения до значений НРСУ (*RNW*). На отдельных постах наблюдалось падение уровней ниже значений НРСУ (*RNW*).

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

На Верхнем Дунае периодические незначительные осадки обеспечили колебания уровней воды около СУ (*MW*), а их средние значения были выше, чем в августе 2018 г.

На Среднем Дунае уровни воды колебались в зоне ниже СУ (*MW*) за счёт кратковременных осадков, поэтому падения уровней ниже НРСУ (*RNW*) не отмечено.

На Нижнем Дунае тенденция падения уровней воды сохранялась в течение всего месяца, а на отдельных постах уровни приблизились к НРСУ (*RNW*) и сохранялись ниже НРСУ (*RNW*) от 6 до 20 суток.

**В сентябре** на всем Дунайском бассейне стояла аномально тёплая и сухая погода. Общее количество осадков в этом месяце не превысило 20-30% от средних многолетних значений.

На Верхнем Дунае наблюдалось эпизодическое кратковременное повышение уровней бассейне, быстро сменяющееся резким спадом, а во второй половине сентября наблюдались падения уровней ниже НРСУ (*RNW*).

На Среднем Дунае эпизодически отмечалось кратковременное повышение уровней бассейне, которое затем быстро сменялось резким спадом с приближением к НРСУ (*RNW*).

На Нижнем Дунае тенденция падения уровней бассейне сохранялась в течение всего месяца, при этом уровни были ниже НРСУ (*RNW*) в течение 15-28 суток.

**В октябре** на всем Дунае сохранялось состояние критического мелководья. На отдельных участках уровни бассейне приближались к критическим ("оранжевым"), исходя из местных ограничений.

Суммарная продолжительность стояния уровней воды ниже отметки НРСУ (*RNW*) на водомерных постах Верхнего и Среднего Дуная в июле - октябре 2019 г. была меньше, чем в аналогичный период 2018 г. (рис.1, рис.2).

### 3. Водоносность

Наступление фазы летнего мелководья в июле 2019 г. и отсутствие впоследствии достаточных осадков привело, особенно в октябре, к критической ситуации с водоносностью и к значительным ограничениям судоходства по навигационным условиям.

Это прежде всего отразилось на судоходстве на Нижнем Дунае, где максимальная проходная осадка оказалась ниже 2,0 м (рис. 3), а на отдельных участках

возникали проблемы даже с осадкой ниже 1,8 м (Таблица 2). Вследствие этого судовладельцы были вынуждены объявлять остановку движения прежде всего для толкаемых составов.

Таблица 2

### Изменение рабочих осадок грузовых судов в навигацию 2019 г.

Месяцы	Погрузка движение вверх (см)	Погрузка движение вниз, (см)	Примечание
Январь	270/250 (260) <sup>2</sup>	230 (230)	
Февраль	270/250 (260)	230 (230)	
Март	270/250 (270)	230 (230)	
Апрель	270/250 (270)	230 (230)	
Май	270/250 (270)	230 (230)	
Июнь	270/250 (270/250)	230 (230)	в начале месяца – 270 см, далее 250 см
Июль	250/230 (230/250)	210 (210)	первая декада 250 см, далее 230 см
Август	210/230 (230/210)	200/180 (200/180)	первая декада 210 см, далее 230 см
Сентябрь	210 (210)	180 (180)	
Октябрь	210/180 (210/180)	180 (170)	первая декада 210 см, далее 180 см
Ноябрь	(180/200)	(180)	третья декада 200 см
Декабрь	(220/230)	(190)	

#### 4. Наблюдение за рынком

##### Пассажирские перевозки

В 2018 г. 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 навигацию 2019 г. значительных остановок пассажирских судов не наблюдалось. В результате количество перевезённых пассажиров на судах с каютами за 9 месяцев 2019 г. по точкам контроля, принятым в системе

<sup>2</sup> В скобках приведены данные 2018 г.

наблюдения за рынком, превысило общее число пассажиров, перевезённых за весь 2018 г. (таблица 3):

Таблица 3

**Динамика перевозок пассажиров в 2019 г.<sup>3</sup>**  
(в тыс.)

Линии	Год						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>
На Верхний Дунай	493	486	534	564,7	595,5	548,8	567,8
В дельту Дуная	84	89	83	86,9	97,7	103,6	119,54

Количество судопроходов через точки контроля составило:

- через Габчиково – 103,4% к количеству за весь 2018 г. (рис. 4);
- через контрольный порт Мохач – 115,4 % к количеству за весь 2018 г. (рис. 5)

Из этих данных следует вывод о том, что рынок пассажирских перевозок за 9 месяцев 2019 г. не только не понёс потерь по сравнению с 2018 г., но и существенно увеличил свой потенциал.

Как уже отмечалось ранее, на рынке пассажирских перевозок складывается определённый позитивный баланс в системе "рынок - судоходные условия - конструкция судна", продолжается тенденция к развитию рынка, на Дунай выходят новые суда длиной 135 м и шириной 11,4 м и с осадкой не выше 1,8 м. В навигацию 2019 г. на Дунай вышел круизный лайнер "AmaMagma" длиной 135 м и шириной 22 м.

#### Грузовые перевозки

Ситуация, сложившаяся с водоносностью (особенно в октябре), привела к существенным ограничениям грузовых перевозок по навигационным условиям. Вследствие этого судовладельцы были вынуждены:

- объявлять временную остановку движения для толкаемых составов;
- организовывать паузку (частичную перегрузку) для обеспечения проходной осадки 1,8 м;
- ввиду сужения фарватера производить одиночную проводку барж на значительные дистанции.

В то же время рынок грузовых перевозок в третьем квартале (Q<sub>3</sub>) 2019 г. в меньшей степени понёс потери по причине мелководья по сравнению с Q<sub>3</sub> 2018 г., и общие объёмы перевозок за 9 месяцев 2019 г., отмеченные по точкам контроля, составили:

<sup>3</sup> Согласно собственным расчётам Секретариата Дунайской Комиссии.

- через гидроузел Габчиково: 4.627 тыс. т, что составляет 122,7% к объёму за аналогичный период 2018 г.; при этом основной прирост обеспечили перевозки вверх продовольственных товаров (169% к объёму за аналогичный период 2018 г.), железорудного сырья (121,8%) и перевозки вниз нефтепродуктов (174%) и удобрений (158%);
- через контрольный порт Мохач: 4.343 тыс. т, что составляет 116% к объёму за аналогичный период 2018 г.; при этом основной прирост обеспечили перевозки вверх железорудного сырья (118% к объёму за аналогичный период 2018 г.), а также перевозки вниз угля (116%) и зерновых грузов (106,1%);
- через канал Дунай - Чёрное море: 12.750 тыс. т, что составляет 120,5% к объёму за аналогичный период 2018 г., при этом объём международных перевозок составил 138,5%, а внутренних перевозок - 105% к соответствующим объёмам 9-ти месяцев 2018 г. (рис. 7).

### Грузооборот портов

Более интенсивное движение флота в третьем квартале (Q<sub>3</sub>) 2019 г. по сравнению с Q<sub>3</sub> 2018 г. определило увеличение грузооборота дунайских портов в целом за 9 месяцев (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>+Q<sub>3</sub>) 2019 г. по сравнению с аналогичным периодом 2018 г.:

- дунайские порты Германии – 2.791 тыс. т, что составляет 109,5% к объёму за аналогичный период 2018 г.;
- порты Австрии – 5.497 тыс. т (130,6%);
- порты Словакии – 1.295 тыс. т (106,2%);
- порты Венгрии – 4.785 тыс. т (110,7%);
- порты Хорватии – 627 тыс. т (128%);
- порты Сербии – 7.221 тыс. т (128,8%);
- порты Румынии – 21.724 тыс. т (117,8%);
- порты Республики Молдова – 948 тыс. т
- порты Украины – 4.332 тыс. т (91%).

### 5. 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.

По прогнозу МВФ (ноябрь 2019 г.) в целом по итогам 2019 года рост ВВП в странах Еврозоны составит 1,2 %.

Несмотря на сокращение общего потребления стали в странах Европейского Союза (данные *Eurofer*, ноябрь 2019 г.) в Дунайском бассейне в целом, согласно прогнозу, будет поддерживаться на стабильном уровне спрос на перевозки сырья и продукцию металлургической и химической (удобрения) промышленности, а также аграрного сектора экономики (зерно, биомасса и др.).

По данным Ассоциации европейских зерно-трейдеров *Coceral*, в странах Еврозоны, а также в других придунайских странах прогноз на урожай зерновых в 2019 г. в целом позитивный.

Основными проблемами на Дунае, тормозящими рынок грузовых перевозок, по-прежнему являются участки водного пути, параметры которых в периоды мелководья не соответствуют требованиям, применимым к внутренним водным путям международного значения, учитывая высокую чувствительность флота для перевозки грузов к изменению навигационных условий на Дунае.

В то же время пассажирские перевозки на судах с каютами сохраняют положительную динамику развития.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ**





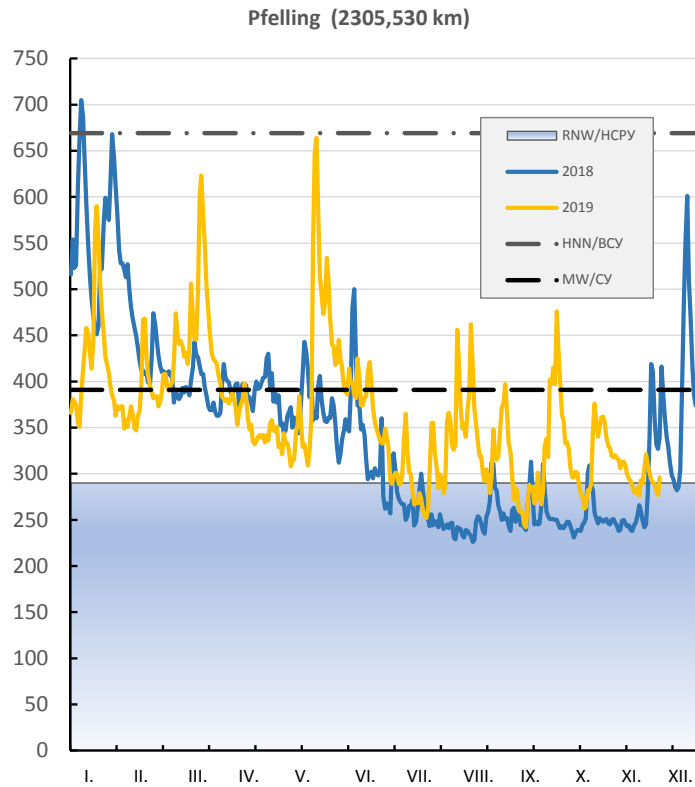


Abb. 1: Mittlere Tageswasserstände am Pegel Pfelling in cm

Fig. 1 Moyenne des valeurs journalières des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling en cm

Рис. 1. Среднесуточные значения уровней воды для водомерного поста Пфеллинг в см

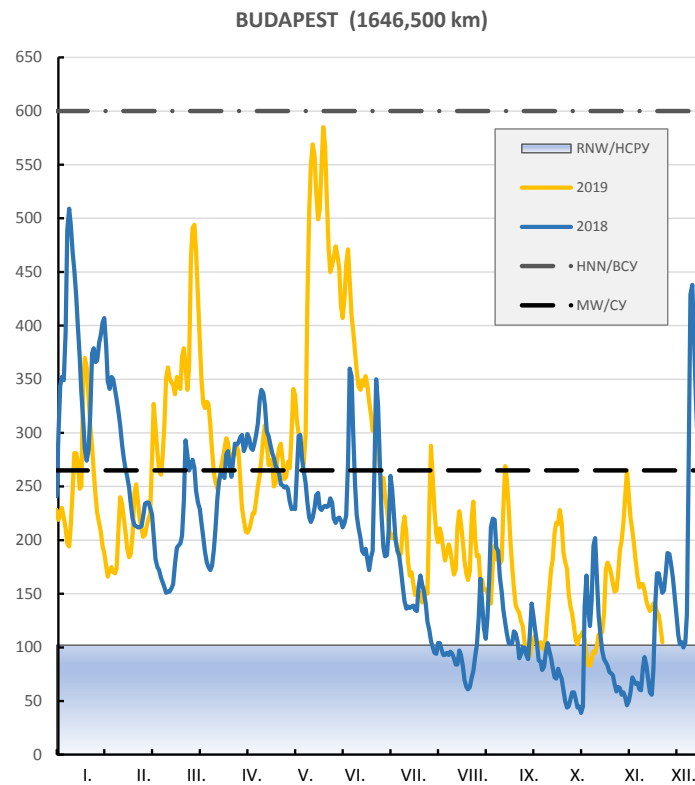


Abb. 2: Mittlere Tageswasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm

Fig. 2 Moyenne des valeurs journalières des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó en cm

Рис. 2. Среднесуточные значения уровней воды для водомерного поста Будапешт Вигадо в см

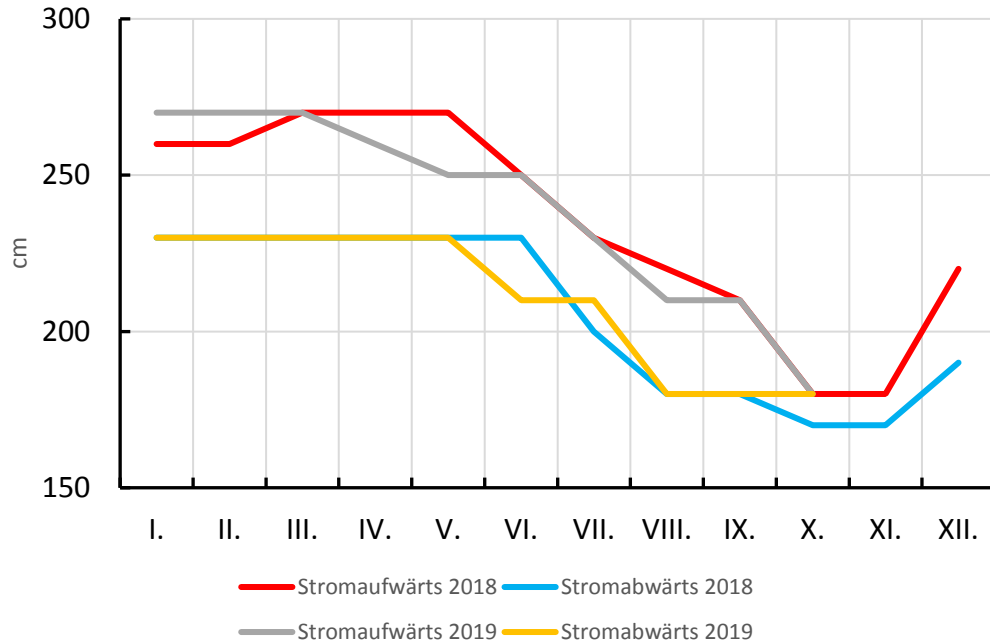


Abb. 3: Änderungen der maximalen Abladetiefe von Güterschiffen auf der Donau im Jahr 2019  
 Fig. 3 Modification du tirant d'eau opérationnel maximum des bateaux à marchandises sur le Danube en 2019  
 Рис. 3. Изменение максимальных эксплуатационных осадок грузовых судов на Дунае в 2019 г.

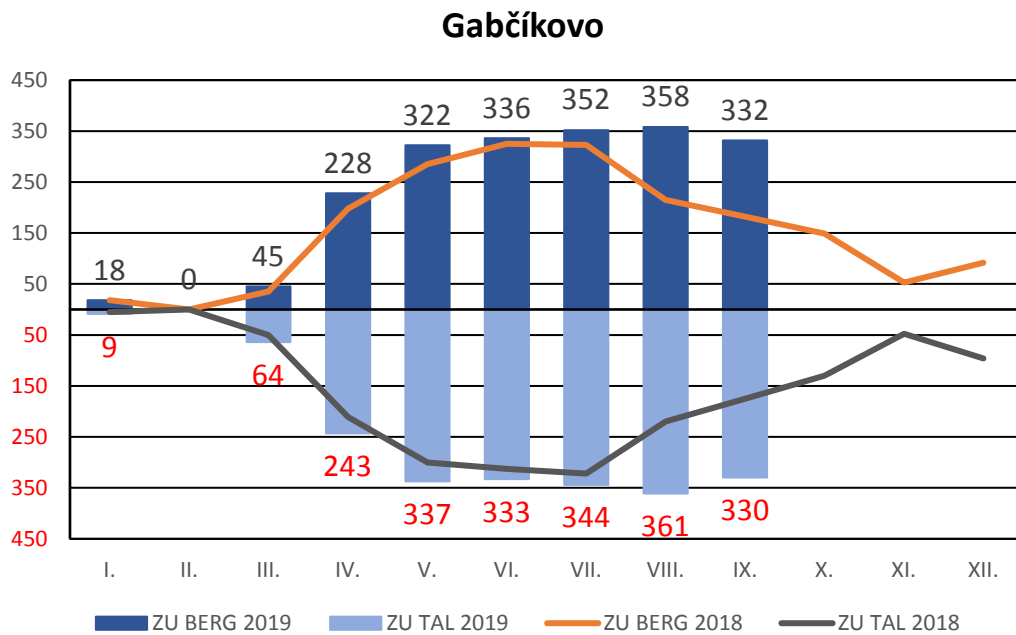


Abb. 4: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019 pro Monat  
 Fig. 4 Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2019, par mois

Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2019 гг. по месяцам

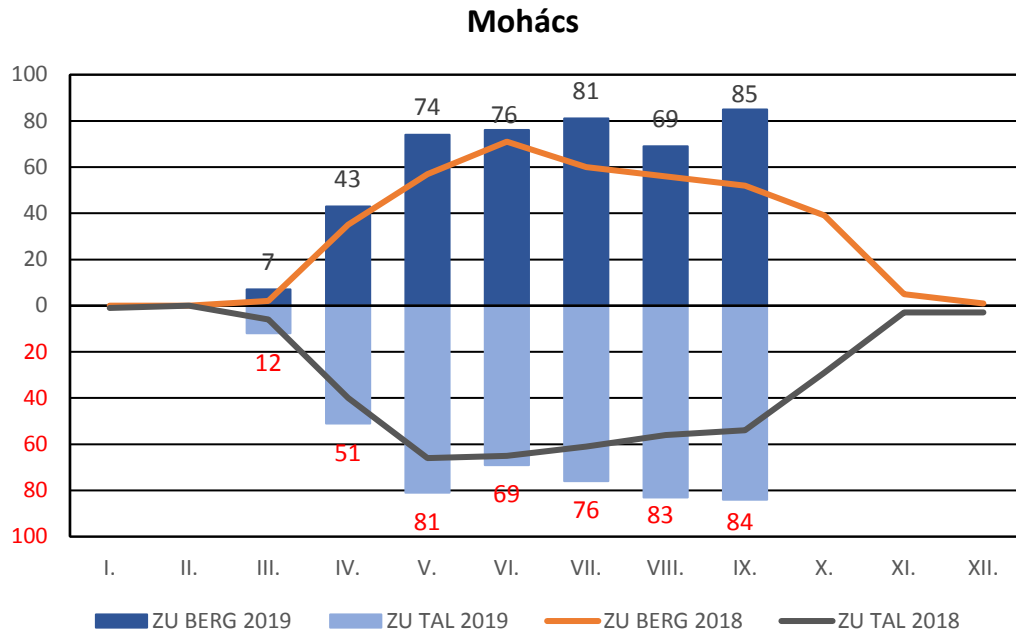


Abb. 5: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2019 pro Monat  
 Fig. 5 Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2019, par mois  
 Рис. 5. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019 г. по месяцам

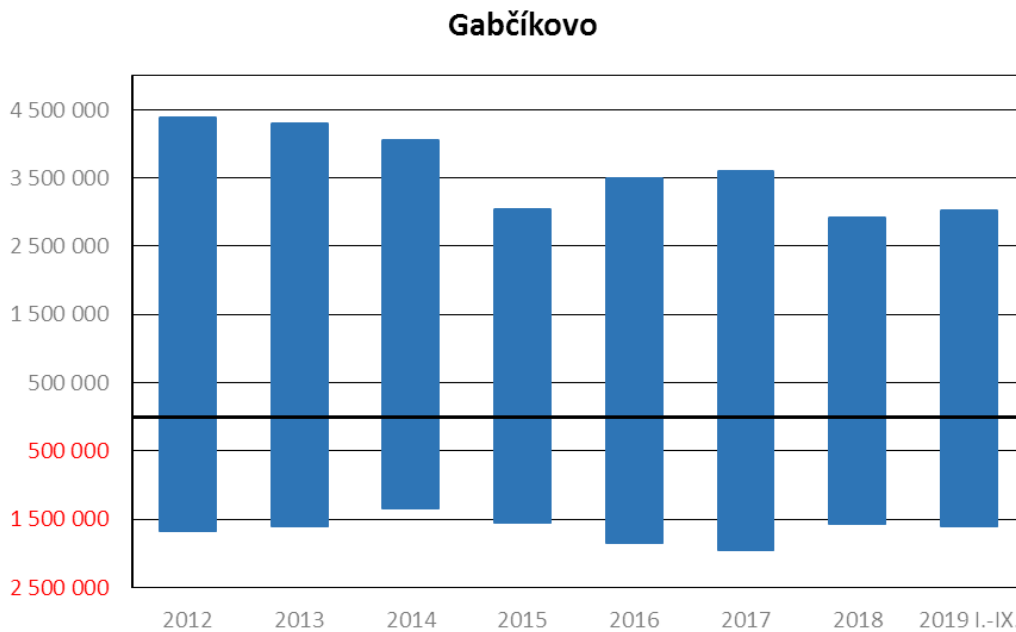


Abb. 6: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen  
 Fig. 6 Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes  
 Рис. 6. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам в тоннах

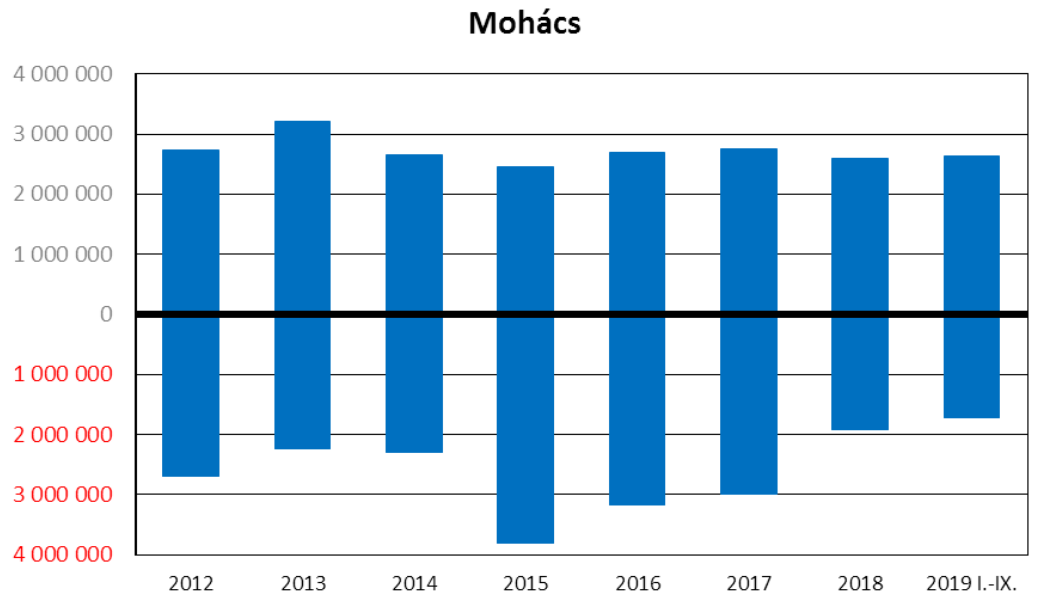


Abb. 7: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen  
 Fig. 7 Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

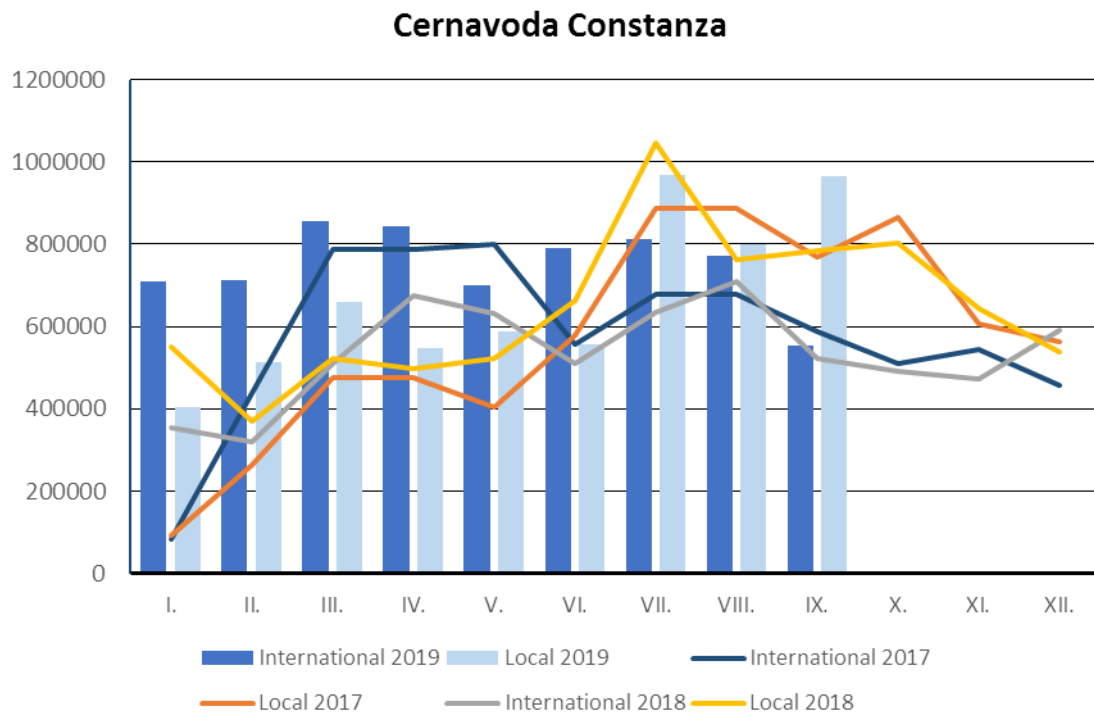


Abb. 8: Transportaufkommen im internationalen und im Inlandsgüterverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA 2017-2019 pro Monat in Tonnen

Fig. 8 Volumes des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA en 2017-2019, par mois, en tonnes

Рис. 8. Объемы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2017-2019 гг. по месяцам в тоннах



Danube, Medved'ov Photo: Peter Caky, Danube Commission





Famine rock, Budapest 2018 Photo: Katalin Molnár, Hydroinfo



Danube from the Chain Bridge, Budapest 2018 Photo: Zoltán Lengyel, Danube Commission