

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Рабочая группа
по техническим вопросам
(11-13 октября 2022 г.)

РГ ТЕХ / октябрь 2022 г.

РД V.4.1 (2022-2)

ИНФОРМАЦИЯ СЕКРЕТАРИАТА

по теме

**"Наблюдение за рынком дунайского судоходства:
первое полугодие 2022 г."**

С о д е р ж а н и е

Раздел 1.	Общая характеристика рынка дунайского судоходства	3
1.1	Исходное состояние рынка перевозок по Дунаю в 2022 г.	3
1.2	Динамика рынка перевозок в первом полугодии 2022 г.	4
Раздел 2.	Наблюдение за рынком дунайского судоходства: движение флота и грузов	6
2.1	Навигационные условия на Дунае в 2022 г.	6
2.1.1	Навигационные условия в первом полугодии 2022 г.	6
2.1.2	Водоносность и рабочие осадки судов	7
2.2	Наблюдение за движением флота и грузопотоками в 2022 г.	8
2.2.1	Пассажирские перевозки	8
2.2.2	Грузовые перевозки	9
2.2.3	Межбассейновые перевозки	16
Раздел 3.	Общая характеристика грузооборота дунайских портов	17
Раздел 4.	Выводы	18
Приложение	(рисунки)	21

Раздел 1.

Общая характеристика рынка дунайского судоходства

1.1 Исходное состояние рынка перевозок по Дунаю в 2022 г.

Исходное состояние основных секторов рынка дунайского судоходства в 2022 г. определялось динамикой объемов перевозок третьего - четвертого кварталов 2021 г. и общими итогами 2021 г.¹, а также прогнозами в отношении роста внутреннего валового продукта государств Еврозоны в 2022 г. на 4 % по сравнению с 2021 г.

Для дунайского судоходства 2022 год определялся как период восстановления его активности после связанного с пандемией серьезного падения рынка перевозок грузов и пассажиров в 2020 – 2021 годах.

Итоги первых двух месяцев 2022 г. в целом сформировали определенную положительную тенденцию стабилизации грузовых перевозок на Дунае и роста их объемов по отдельным секторам рынка.

С конца марта 2022 г. рынок дунайских перевозок начал ощущать серьезные изменения, связанные с агрессией России в Украине и с пересмотром прогнозов роста внутреннего валового продукта Европейского Союза и Еврозоны на 2022 г. до уровня 2,7% (прогноз мая 2022 г.). Также, согласно прогнозу Европейской металлургической ассоциации *Eurofer*, вероятным представляется спад потребления стали на 1,9% в 2022 г. (данные за май 2022 г.), в том числе из-за обострения энергетического кризиса, значительных колебаний стоимости сырья и готовой продукции.

12 мая 2022 г. в поддержку мер солидарности Европейского Союза с Украиной Европейская Комиссия приняла и опубликовала План мероприятий *"Action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with EU"*, (Brussels, 12.5.2022 COM (2022) 217 final), призванных содействовать Украине в экспорте сельскохозяйственной продукции, а также в импорте необходимых ей товаров в условиях агрессии России и блокады украинских морских портов.

В 2020-2021 годах определенный баланс грузовых перевозок по Дунаю обеспечили перевозки значительных объемов зерновых грузов, прежде всего из портов Среднего Дуная в порты дельты (Констанца). В текущем году, несмотря на оптимистические прогнозы урожая зерновых в ЕС (прогноз *Coceral*, май 2022 г.), имели место ограничения экспорта зерновых грузов по причине серьезной засухи в центральных районах; в отношении периода 2022/2023 гг. есть опасения в отношении формирования достаточных запасов.

При ослаблении локальных ограничений, связанных с пандемией, в июне 2021 г. были начаты эпизодические рейсы пассажирских судов с каютами на основных круизных линиях, а также на линиях местных перевозок. В текущем году предполагается постепенное возобновление движения на основных линиях Верхнего Дуная и круизных линий в дельту Дуная.

¹ Информация Секретариата по теме "Наблюдение за рынком дунайского судоходства: итоги 2021 г." (РД V.4.1 (2022-1))

1.2 Динамика рынка перевозок в первом полугодии 2022 г.

1.2.1 Активность перевозок грузов в первые месяцы года при стабильных навигационных условиях (отсутствие ледовых явлений и критических паводков) традиционно задает основу рынка на текущий год. Положительная тенденция перевозок грузов, сложившаяся по результатам января – февраля, претерпела изменения уже в марте по причинам изменений в балансе сектора грузовых перевозок, вызванных агрессией России в Украине.

Эти обстоятельства внесли значительные коррективы в состояние рынка дунайского судоходства, в частности:

- в связи с нарушением схем доставки железорудного сырья в украинские дунайские порты и прекращения отгрузок из этих портов отдельные металлургические предприятия Дунайского бассейна вынуждены работать над поиском альтернативных линий перевозок сырья; имеются случаи частичной остановки производства;
- имеются случаи ограничения экспорта зерновых и других продовольственных грузов;
- выросла стоимость бункерного топлива для судов (например, в апреле на 40-45% по сравнению с мартом 2022 г.);

1.2.2 Соответственно, объёмы перевозок грузов в первом квартале (Q₁) 2022 г. составили:

- в трансграничном сообщении Германия/Австрия (DE/AT): 735,7 тыс. т, (в 2021 г.- 359 тыс. т);
- в трансграничном сообщении Венгрия/Словакия (HU/SK): 1.306 тыс. т, или 107% к объёму в Q₁ 2021 г.;
- в трансграничном сообщении Венгрия/Хорватия/ Сербия (HU/HR/RS): 1.223 тыс. т, или 72,8 % от объёма в Q₁ 2021 г.;
- объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море составил 3.876 тыс. т, или 88,6% от объёма в Q₁ 2021 г., при этом объём международных перевозок составил 2.132 тыс. т, что составляет 72,4% от Q₁ 2021 г. по причине резкого снижения перевозок зерновых грузов из портов Среднего Дуная в направлении порта Констанца.

1.2.3 Грузооборот портов в первом квартале изменялся разнонаправленно (Таблица 1.1)

Таблица 1.1

**Грузооборот портов придунайских стран
в первом (Q₁) квартале 2019-2022 гг.**

Порты (тыс. т)	2019 Q ₁	2020 Q ₁	2021 Q ₁	2022 Q ₁
Германия	899	765,4	821	615
Австрия	2.016	1.709	2.050	1.669
Словакия	533,1	390	443	502
Венгрия	1.526	1.597	1.540	1.222
Хорватия	137,2	210,5	175	180
Сербия	2.655	1.843	3.703	3.055
Болгария	1.192	1.212	1.374	1.724
Румыния	6.212	6.668	6.553	6.096
Республика Молдова	284	296,4	239	486,2
Украина	1.569	1.281	1.047	1.431

Грузооборот порта Констанца по речным судам составил 3.547 тыс. т, или 86,3% к грузообороту в Q₁ 2021 г.

- 1.2.4 В связи с блокадой морских портов Украины три украинских порта на Дунае: Рени, Измаил, Усть-Дунайск остались единственными функционирующими в штатном режиме. Соответственно, особое значение приобрела организация перевозок на Нижнем Дунае, в первую очередь для экспорта украинских зерновых грузов, и потребность в выстраивании специального режима логистики на базе портов Украины, Республики Молдовы и Румынии, а также канальных сообщений Дунай-Черное море,

С этой целью проводилась работа в рамках инициативы *Danube Solidarity Lane EU-Ukraine*, которая была начата Дунайской Комиссией в соответствии с Планом действий для *EU-Ukraine Solidarity Lanes* по содействию украинскому сельскохозяйственному экспорту и двусторонней торговле с ЕС (*Brussels, 12.5.2022 COM(2022) 217 final*).

Грузооборот украинских портов на Дунае в июне при интенсификации отгрузки зерновых грузов был увеличен в 3,7 раза по сравнению с мартом, при этом отгрузка осуществлялась на речные баржи в направлении преимущественно на Констанцу, а также на морские суда и суда "река-море".

Соответственно, возникла необходимость в значительном увеличении количества судопроходов морских судов и судов "река-море" через Сулинский канал, тем самым был поставлен вопрос увеличения его

пропускной способности. В рамках решения данной проблемы была проведена работа по совершенствованию системы управления трафиком канала, а также режима движения судов в направлении портов Нижнего Дуная с моря и в обратном направлении.

Раздел 2.

Наблюдение за рынком дунайского судоходства: движение флота и грузов

2.1 Навигационные условия на Дунае в 2022 г.

2.1.1 Навигационные условия в первом полугодии 2022 г.

Запасы снега в начале 2022 г. на равнинных территориях, а также в предгорьях бассейна Дуная практически отсутствовали. В горных районах запасы снега были ниже средних многолетних значений. В этих условиях процесс формирования характерной для Дуная хорошо выраженной волны весеннего половодья мог быть получен только при выпадении достаточного (норма и выше) количества осадков в первые весенние месяцы. Однако в этот период осадков выпало менее половины от среднестатистических величин.

В первой декаде **января** 2022 г. уровни воды на Верхнем Дунае (рис.1) были выше значений СУ (*МВ*); с середины второй декады начался спад уровней, и до конца месяца они были стабильно ниже СУ (*МВ*). На Среднем Дунае (рис.2) уровни воды в начале первой декады были выше значений СУ (*МВ*) с его амплитудным превышением на 2,0 м; с конца декады начался последовательный спад уровней и до конца месяца они были стабильно ниже СУ (*МВ*). На Нижнем Дунае в течение первой декады уровни были в основном выше СУ (*МВ*), во второй и третьей декадах колебались близ значения СУ (*МВ*) с периодическими незначительными падениями ниже этого значения.

С середины второй декады **февраля** на Верхнем Дунае начался последовательный подъем уровней до СУ (*МВ*), который затем поддерживался выше СУ (*МВ*) до конца месяца. На Среднем Дунае уровни воды в течение месяца были стабильно ниже СУ (*МВ*) с эпизодическим превышением на 35-45 см в начале третьей декады. На Нижнем Дунае в течение всего месяца уровни были ниже СУ (*МВ*) на 1,4-1,8 м.

В **марте** уровни воды на Верхнем Дунае колебались в диапазоне ниже значения СУ (*МВ*) на 60-90 см. На Среднем Дунае с середины первой декады началось медленное падение уровней и их стабилизация ниже значения СУ (*МВ*) с колебаниями в незначительных (5-10 см в сутки) пределах. На Нижнем Дунае уровни в течение всего месяца были ниже СУ (*МВ*) на 1,4-2,0 м.

В **апреле** уровни воды на Верхнем Дунае колебались в диапазоне ниже значения СУ (*МВ*) на 40-70 см с эпизодическим превышением в конце первой декады. На Среднем Дунае в течение месяца уровни сохранялись стабильно ниже СУ (*МВ*) на 30-50 см с эпизодическим превышением в начале второй декады. На Нижнем Дунае уровни в течение всего месяца были ниже СУ (*МВ*) на 0,8-1,8 м.

В мае уровни воды на Верхнем Дунае колебались в диапазоне ниже значения СУ (МВ) на 40-70 см с эпизодическим его превышением в середине третьей декады. На Среднем Дунае в течение месяца уровни сохранялись стабильно ниже СУ (МВ) на 30-70 см с эпизодическим превышением в конце третьей декады. На Нижнем Дунае уровни в течение всего месяца были ниже СУ (МВ) на 0,8-1,4 м.

В июне уровни воды на Верхнем Дунае колебались в диапазоне ниже значения СУ (МВ) с эпизодическим его превышением в конце первой декады; в начале третьей декады отмечалось падение уровней ниже НРСУ (РНВ) в течение 5-6 суток. На Среднем Дунае в течение месяца уровни сохранялись стабильно ниже СУ (МВ) на 40-70 см с эпизодическим превышением в конце первой и начале второй декад, после чего последовал резкий спад до уровней ниже СУ (МВ), на 80-90 см. На Нижнем Дунае уровни в течение всего месяца были ниже СУ (МВ) на 1,2-2,1 м; к концу месяца уровни приблизились к НРСУ (РНВ).

2.1.2 Водоносность и рабочие осадки судов

Отсутствие замерзания реки и ледовых явлений обеспечили в первом квартале 2022 г. непрерывную навигацию. Ввиду отсутствия традиционной волны первого весеннего половодья стабильная водоносность для эффективной навигации не была обеспечена, что не позволило производить погрузку судов на максимальную величину осадки 2,5-2,7 м, обычную для данного периода (Таблица 2.1)

Таблица 2.1

Осадки грузовых судов в навигацию 2022 года

Месяцы	Погрузка, движение вверх (см)	Погрузка, движение вниз, (см)
Январь	230 (230)*	210-200 (210)
Февраль	230 (250)	210/200 (220/210)
Март	250/230 (250)	220/210 (220/210)
Апрель	250 (250)	230/220 (250)
Май	250 (250)	230 (250)
Июнь	230/220 (230)	220 / 210 (220/210)

*В скобках указаны рабочие осадки грузовых судов в соответствующий период 2021 г.

Во втором квартале количество осадков в бассейне было ниже традиционной нормы, и уже в июне возникали ограничения по проходу судов через критические участки, что к концу месяца привело к резкому снижению рабочих осадок и остановкам флота.

Рабочие осадки грузовых судов в июле не превышали 180-170 см, при этом на отдельных участках Нижнего Дуная потребовались проводки по одной-двум секциям через критические участки.

Подобная ситуация имеет место и на других участках Дуная, при этом судовладельцы вынуждены производить паузку (промежуточную перегрузку) судов до осадок 180-170 см и ниже или останавливать движение.

2.2 Наблюдение за движением флота и грузопотоками в 2022 г.

2.2.1 Пассажирские перевозки

2.2.1.1 Перевозки на Верхнем Дунае

Относительно стабильные перевозки пассажиров на круизных пассажирских судах с каютами были начаты в мае.

Таблица 2.2

Динамика перевозок пассажиров²
(в тыс.)

Линии	Год						
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Q1+Q2
Верхний Дунай	564,7	595,5	548,8	720,8	56,1	149,1	167,8
В дельту Дуная	86,9	97,7	103,6	135,04	5,15	34,1	33,8

Основу перевозок пассажиров на судах с каютами составляют "короткие", длительностью 5–7–8 суток, рейсы Пассау – Вена – Братислава – Будапешт – Пассау, Вена - Братислава - Будапешт, рейсы из/в порты Рейна и Майна, а также в направлении дельты Дуная (Таблица 2.2):

- Через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Австрия/Германия (AT/DE)) зафиксировано судопроходов, что составляет *(данные будут представлены позднее)*.
- На судах, прошедших через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия (HU/SK)) (рис. 3), зафиксировано 1.550 (в 2019 г. - 5.141, в 2020 г. – 557, в 2021 г. – 1.419) судопроходов, из которых 33,1% приходится на май и 36% на июнь.
- Основное распределение объёмов перевозок пассажиров на Верхнем Дунае по странам флага в 2014-2022 гг. приведено в таблице 2.3.

² Собственные расчёты Секретариата Дунайской Комиссии на базе данных Габчиково и Мохача.

Таблица 2.3

Распределение объёмов перевозки пассажиров на Верхнем Дунае судами по странам флага (2014-2022 гг.)

Страна флага	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2022 Q1+Q2
Германия	16,5%	17,4%	15%	18,9%	19,8%	18,1%	15,8%
Болгария	6%	4,3%	6,9%	5,1%	5,3%	5,2%	4,8%
Украина	2%	1,8%	3,9%	5,0%	4,5%	5,0%	5,2%
Страны - не члены ДК	72%	74%	70,5%	68,5%	68,6%	68,9%	71,8%

Всего в первой половине 2022 г. из 1.550 судопроходов пассажирских судов через гидроузел Габчиково зафиксировано следующее:

- суда длиной 110 м: 668 (в 2019 г. – 1.655, в 2020 г. – 343, в 2021 г. - 676) судопроходов, из них 372 прохода судов под флагами стран, не являющихся членами ДК;
- суда длиной 135 м: 849 (в 2019 г. – 2.567, в 2020 г. – 181, в 2021 г. - 700) судопроходов, из них 731 проходов судов под флагами стран, не являющихся членами ДК.

Средняя загрузка в июне составила для судов длиной:

- 110 м: 100-105 пассажиров (в 2019 г. – 130);
- 135 м: 115-120 пассажиров (в 2019 г. – 158).

2.2.1.2 Перевозки на Среднем Дунае: трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS) (статистика контрольного пункта Мохач).

Движение пассажирских судов с каютами (в основе этих перевозок лежат линии от Пассау и от Вены в направлении дельты Дуная длительностью 14-15-16 суток). Было совершено 335 (в 2019 г. – 1.017) судопроходов (рис. 4). Перевезено 33,8 тыс. пассажиров (таблица 2.2); наибольшее число судопроходов (140) было отмечено в сентябре.

2.2.2 Грузовые перевозки

2.2.2.1 Перевозки на Верхнем Дунае

Объём перевозок

- а) Объём перевозок грузов через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Германия/Австрия (DE/AT)) в 2022 г. составил (данные будут представлены позднее)

- б) Объем перевозок регистрируемых грузов через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия (HU/SK)) в первой половине 2022 г. составил 2.741 тыс. т, что составляет 104,5% к объёму 2021 г. (рис.5). Транзит вверх составил около 1.589 тыс. т, или 58% от общего объёма (в 2016 г. – 65%, в 2017 г. – 64,8%, в 2018 г. – 65%, в 2019 г. – 63,3%, в 2020 г. – 65,8%, в 2021 г. – 58,9%).

Сухих (*trocken*) грузов перевезено 2.307 тыс. т, из них:

- вверх (*zu Berg*) – 1.508 тыс. т;
- вниз (*zu Tal*) – 799 тыс. т., т.е. в соотношении 1,9 : 1 (в 2018 г. – 2,6 : 1, в 2019 г. – 2,35 : 1, в 2020 г. – 2,74 : 1, в 2021 г. – 2,4 : 1).

Наливных (*tank*) грузов перевезено 434 тыс. т, из них:

- вверх – 81,3 тыс. т;
- вниз – 352,7 тыс. т, т.е. в соотношении 0,23 : 1 (в 2018 г. – 0,53 : 1, в 2019 г. – 0,33 : 1, в 2020 г. – 0,35 : 1, в 2021 г. – 0,1 : 1).

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами (статистика гидроузла Габчиково)

Всего в первом полугодии 2022 г. толкаемыми составами перевезено 1.369 тыс. т, что составляет 108,5% к объёму в 2021 г. и 49,9% от общего объёма грузов, прошедших через гидроузел Габчиково, включая наливные (в 2016 г. - 56%, в 2017 г. – 58,7%, в 2018 г. – 58,2%, в 2019 г. – 59,4%, в 2020 г. – 49,2%, в 2021 г. – 98,7%).

- а) По объёмам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 1.207 тыс. т, из них (рис. 6):

- вверх – 709 тыс. т, что составляет 47% (в 2016 г. – 58%, в 2017 г. – 59,7%, в 2018 г. - 58,8%, в 2019 г. – 56,4%, в 2020 г. – 31,8%, в 2021 г. – 50,2%) от объёма сухих грузов, перевезённых вверх;
- вниз – 498,2 тыс. т, что составляет 62,3% от объёма сухих грузов, перевезённых вниз (в 2021 г. – 63,6%).

Всего в толкаемых составах прошло вверх 621 (в 2020 г. - 1.193, в 2021 г. – 1.250) несамоходных сухогрузных баржи, из них только 5,3% (в 2016 г. – 17,6%, в 2017 г. – 17%, в 2018 г. – 18,9%, в 2019 г. – 14,6%, в 2020 г. – 6%, в 2021 г. – 6%) в балласте. В то же время из 650 сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 19,4% – в балласте (в 2016 г. - 45%, в 2017 г. - 51%, в 2018 г. – 45%, в 2019 г. – 33%, в 2020 г. – 34%, в 2021 г. – 31,6%).

- б) По объёмам наливных грузов несамоходными баржами-танкерами в составе караванов перевезено 162 тыс. т, из них:

- вверх – 25,6 тыс. т;
- вниз – 136,3 тыс. т.

Всего вверх в толкаемых составах прошло 26 груженых и 112 балластных несамоходных танкера; вниз – 124 груженых и 16 балластных танкеров.

Перевозки самоходными судами

Всего в первой половине 2022 г. самоходными судами перевезено около 1.372 тыс. т, что составляет 50,1% (в 2016 г. – 44%, в 2017 г. - 41,3%, в 2018 г. - 41,8%, в 2019 г. – 40,6%, в 2020 г. – 50,5%, в 2021 г. – 50,5%) от общего объёма грузов и 100,4% к объёму в 2021 г.

- вверх – 855 тыс. т,
- вниз – 517 тыс. т.

а) Самоходными сухогрузными судами перевезено всего 1.100 тыс. т, что составило 107,5% к объёму в 2021 г., из них:

- вверх – 799 тыс. т;
- вниз – 300,8 тыс. т.

Всего в первой половине 2022 г. вверх прошло 842 (в 2019 г. – 1.642, в 2020 г. – 1.794, в 2021 г. – 1.492) самоходных сухогрузных судна (из них 90,1% груженых); вниз – 870 (в 2019 г. – 1.571, в 2020 г. – 1.875, в 2021 г. – 1.504) судов (из них 43% груженых), что свидетельствует о стабильном составе самоходных сухогрузных судов на Дунае.

Показатели движения (соотношение) самоходных сухогрузных судов соответствуют данным в таблице 2.4 а).

Таблица 2.4 а)

Показатели движения (соотношение) самоходных сухогрузных судов на Верхнем Дунае

Соотношение	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Q ₁ +Q ₂
Гружёные вверх/вниз	2,4:1	2,16:1	2,45:1	2,7:1	2,81:1	2,51:1	2,03 : 1
Гружёные/ балластные вверх	13,7:1	16,3:1	10,9:1	13,8:1	16,3:1	11,9:1	9,15 : 1
Гружёные/ балластные вниз	0,64:1	0,76:1	0,6:1	0,57:1	0,47:1	0,57:1	0,75 : 1

Через гидроузел Габчиково прошло 1.712 самоходных сухогрузных судна, из них:

- длиной 110 м – 136 гружёных единиц, из них 59 – вверх, 83 - вниз, которыми перевезено всего 175,7 тыс. т;
- длиной 135 м ("большое европейское судно") – 26 гружёных единиц (19 - вверх), которыми перевезено всего 39,2 тыс. т, и 20 единиц в балласте;

- специализированных судов ("ро-ро", контейнеровозы и др.) – всего 54 судна.

б) Самоходными танкерами перевезено всего 272,1 тыс. т наливных грузов, из них:

- вверх – 55,7 тыс. т;
- вниз – 216,4 тыс. т.

Всего в первом полугодии 2022 г. вверх прошло 199 самоходных танкера, из них 28,1% груженых, вниз – 205, из них 85,4% груженых.

Показатели соотношения движения самоходных танкеров соответствуют данным в таблице 2.4 б).

Таблица 2.4 б)

**Показатели движения (соотношение) самоходных танкеров
на Верхнем Дунае**

Соотношение	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Q ₁ +Q ₂
Гружёные вверх/вниз	0,48:1	0,41:1	0,51:1	0,41:1	0,63:1	0,17:1	0,32:1
Гружёные/ балластные вверх	0,48:1	0,44:1	0,56:1	0,48:1	0,90:1	0,18:1	0,38:1
Гружёные/ балластные вниз	2,1:1	2,7:1	2,4:1	3,6:1	2,33:1	9,36:1	5,8:1

Номенклатура грузов (статистика гидроузла Габчиково):

Наибольшие объёмы перевозок через гидроузел Габчиково составили: продовольственные грузы, железорудное сырьё, наливные и зерновые грузы, продукция химической промышленности и металлопродукция (рис.7). Процентное соотношение объёмов грузов при движении вверх и вниз (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия (HU/SK)) представлено в таблицах 2.5 и 2.6.

Таблица 2.5

**Объёмы грузов (по номенклатуре),
перевезённых в трансграничном сообщении HU/SK: вверх**

Год, тыс. т Товарная группа	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 Q ₁ +Q ₂	2022 Q ₁ +Q ₂
Продовольственные грузы и корма	1,316 37,8%	1.389 38,7%	1.022 35,1%	1.774 48% ³	1.321	879	523	539
Железорудное сырьё	862 24,8%	803 22,3%	669 23%	841 22%	948	969	538	499
Зерновые грузы	298 8,6%	308 8,5%	252 8,6%	271 7,3%	352	394	157	215
Металлопродукция	417 12%	473 13,1%	418 14,3%	340 9,2%	117	71	32,2	70
Нефтепродукты	233 6,7%	286 7,9%	317 10,9%	241 6,5%	212	86,7	56,1	69
Натуральные и искусственные удобрения	167 4,8%	165 4,6%	86,2 3%	91,5 2,5%	75,2	132,8	70	57,3

Таблица 2.6

**Объёмы грузов (по номенклатуре),
перевезённых в трансграничном сообщении HU/SK: вниз**

Год, тыс. т Товарная группа	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 Q ₁ +Q ₂	2022 Q ₁ +Q ₂
Натуральные и искусственные удобрения	563 30,5%	513 26,6%	317 20,1%	535 25%	505	464,5	241	298,8
Нефтепродукты	530 28,7%	631 32,7%	585 37,1%	671,3 31,4%	578	870	443	351,5
Металлопродукция	493 26,7%	432 22,4%	435 27,6%	380,4 17,8%	96,5	140	68,5	101

**2.2.2.2 Перевозки на Среднем Дунае (статистика контрольного пункта Мохач),
трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS)**

Объём перевозок

Объём перевозок регистрируемых грузов через Мохач в первой половине 2022 г. составил свыше 2.469 тыс. т (рис. 8), или 80,7% к объёму грузов, перевезённых в 2021 г., из них транзит вверх – 1.414 тыс. т, т.е. 57,3% (в 2016 г. – 46%, в 2017 г. – 47,8%, в 2018 г. – 57,4%, в 2019 г. – 59,4%, в 2020 г. – 42,2%, в 2021 г. – 50%).

³ От объёма грузов, перевезённых вверх.

Сухих грузов перевезено 2.189 тыс. т, из них:

- вверх – 1.322 тыс. т,
- вниз – 867 тыс. т.

Наливных грузов перевезено 280 тыс. т, из них:

- вверх – 81,5 тыс. т,
- вниз – 198,5 тыс. т.

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами

Всего в первой половине 2022 г. толкаемыми составами через контрольный пункт Мохач перевезено свыше 1.862 тыс. т, что составляет 75,4% от общего объёма грузов, включая наливные грузы (в 2016 г. – 79%, в 2017 г. – 78%, в 2018 г. – 78,7%, в 2019 г. – 79,5%, в 2020 г. – 75,7%, в 2021 г. – 78%).

а) По объёмам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 1.769 тыс. т (рис.9), из них:

- вверх – 1.069 тыс. т, что составляет 80,9% (в 2016 г. – 86,5%, в 2018 г. – 87,7%, в 2019 г. – 79,5%, в 2020 г. – 43,9%, в 2021 г. – 83,3%) от объёма сухих грузов, перевезённых вверх;
- вниз – 709 тыс. т, что составляет 81,2% (в 2016 г. – 84,4%, в 2018 г. – 84,8%, в 2019 г. – 82,3%, в 2020 г. – 56,1%, в 2021 г. – 85,3%) от объёма сухих грузов, перевезённых вниз.

Всего в первой половине 2022 г. в толкаемых составах прошло вверх 954 (в 2021 г. – 1.290) несамоходных сухогрузных баржи, из них 10,5% (в 2016 г. – 31%, в 2017 г. – 27,8%, в 2018 г. – 15%, в 2019 г. – 11%, в 2020 г. – 35,4%, в 2021 г. – 35,4%) в балласте. В то же время из 1.023 (в 2021 г. – 1.219) сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 34,2% (в 2020 г. – 10,7%, в 2021 г. – 20,1%) единиц спускались в балласте.

б) По объёмам наливных грузов несамоходными баржами–танкерами в составе караванов перевезено 92,9 тыс. т, из них:

- вверх – 22,8 тыс. т;
- вниз – 70,1 тыс. т.

Всего в толкаемых составах вверх прошло 74 несамоходных танкера, из них 27% погруженных; вниз – 59 танкеров, из них 59,3% погруженных.

Перевозки самоходными судами

Всего в первой половине 2022 г. самоходными судами перевезено 607 тыс. т, что составляет 24,6% (в 2016 г. – 21%, в 2017. – 22%, в 2018 г. – 21,3%, в 2019 г. – 20,5%, в 2020 г. – 24,2%, в 2021 г. – 22%) от общего объёма, перевезённого через контрольный пункт Мохач, из них:

- вверх – 321 тыс. т,
 - вниз – 286 тыс. т.
- а) Самоходными сухогрузными судами (всего 591 судопрохода, из них 71,7% погруженных) перевезено 420 тыс. т, из них:
- вверх – 262,2 тыс. т;
 - вниз – 157,8 тыс. т.
- б) Самоходными танкерами (всего 176 судопроходов, из них 57,2% погруженных танкеров) перевезено 187 тыс. т наливных грузов (рис. 10), из них:
- вверх – 58,8 тыс. т.
 - вниз – 128,2 тыс. т.

Номенклатура грузов

Наибольшие объёмы перевозок через контрольный пункт Мохач составили зерновые грузы, железорудное сырьё – вверх, наливные грузы – вниз, продукция металлургической и химической промышленности (рис. 11). Процентное соотношение объёмов грузов при движении вверх и вниз (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия HU/HR/RS) представлено в таблицах 2.7 и 2.8.

Таблица 2.7

Объёмы грузов (по номенклатуре), перевезённых в трансграничном сообщении HU/HR/RS: вверх

Год, тыс. т Товарная группа	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 Q ₁ +Q ₂	2022 Q ₁ +Q ₂
Железорудное сырьё	985 36,6%	1.023 37%	1.061 40,8%	1.247 37,6%	954	991	551	525
Уголь (кокс)	433 16,1%	435 15,7%	369 14,2%	479 14,4%	323	281	167	170
Удобрения	359 13,3%	354 9,2%	362 13,9%	392 11,8%	436	385	179	155
Нефтепродукты	200 7,4%	168 6,1%	106 4,1%	109 3,2%	106	117	53,5	81,5
Металлопродукция	264 9,8%	269 9,7%	297 11,4%	270 8,1%	243	249	116	113,8

Таблица 2.8

**Объёмы грузов (по номенклатуре),
перевезённых в трансграничном сообщении HU/HR/RS: вниз**

Товарная группа \ Год, тыс. т	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 Q ₁ +Q ₂	2022 Q ₁ +Q ₂
Зерновые грузы	1.249 39,8%	1.028 34,5%	414 21,5%	479 21,1%	1.471	1.002	523	195
Нефтепродукты	465 14,8%	558 18,7%	509 26,4%	428 18,9%	528	591	315	206,5
Металлопродукция	543 17,3%	454 15,2%	444 23,6%	316 13,9%	295	254	132,4	151,2
Продовольственные товары и корма	257 8,2%	382 12,8%	179 3,3%	203 9%	520	218,5	96,3	23,7
Удобрения	261 8,3%	255 8,5%	126 6,3%	272 12%	364	316	149	227,2

Особенность рынка первого полугодия 2022 г. состоит в значительном уменьшении объемов перевозок вниз зерновых грузов (в 2,7 раза) и продовольственных грузов (в 4 раза) по сравнению с аналогичным периодом 2021 г.

2.2.3 Межбассейновые перевозки

2.2.3.1 Перевозки по каналу Дунай - Чёрное море

Объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море в первом полугодии 2022 г. составил 8.943 тыс. т⁴, что составляет 106% к аналогичному показателю в 2021 г., из них:

- международные перевозки: 5.675 тыс. т (104,6% к показателю 2021 г.);
- внутренние перевозки: 3.268 тыс. т (108,5% к показателю 2021 г.).

Динамика перевозок по месяцам показана на рис. 12; динамика перевозок по годам приведена в таблице 2.9.

⁴ www.acn.ro.

Таблица 2.9

Объёмы перевозок грузов по каналу Дунай - Чёрное море по годам

Год, млн. т	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 Q ₁ +Q ₂
Общий грузооборот	14,55	13,77	14,12	16,74	16,51	17,29	8.943
Международные перевозки	8,03	6,91	6,42	8,89	10,60	9,11	5.675
Внутренние перевозки	6,52	6,86	7,7	7,85	5,91	8,18	3.268

Максимальные объёмы международных перевозок по каналу отмечены в мае (1.251 тыс. т) и в июне (1.320 тыс. т).

Р а з д е л 3**Общая характеристика грузооборота дунайских портов**

Грузооборот дунайских портов в первом (Q₁) квартале 2022 г. составил всего 16.980 тыс. т, что означает 94,6% от объёма в Q₁ 2021 г., при этом основное снижение было вызвано падением объёмов перевозок зерновых грузов из портов Среднего Дуная в направлении портов дельты (порт Констанца.) Грузооборот дунайских портов в первом полугодии (Q₁+Q₂) 2022 г. по сравнению с Q₁+Q₂ 2021 гг. изменялся разнонаправленно (Таблица 3.1)

Таблица 3.1.

Грузооборот портов придунайских стран в 2019-2021 гг.

Порты (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2021 г. Q ₁ +Q ₂	2022 г. Q ₁ +Q ₂
Германия	3.274	3.511	2.999	1.514	1.370
Австрия	6.452	6.050	6.356	4.330	3.252
Словакия	1.664	1.553	1.846	892	952*
Венгрия	6.064	6.742	5.715	3.064	1.356
Хорватия	814	948	697	320,3	338,8
Сербия	9.735	8.164	13.610	7.350	6.366
Болгария	5.385	5.431	7.111	3.407	3.751
Румыния	28.474	27.307	28.457	13.531	12.976
Республика Молдова	1.299	1.185	1.819	593	1.140
Украина	5.629	4.055	5.505	2.185	5.102

* порты Братислава и Комарно

Значительное увеличение грузооборота дунайских портов Украины является логическим следствием предпринятых правительством Украины при поддержке Европейского Союза и Дунайской Комиссии решительных мер и значительных действий по организации экспорта через порты Рени, Измаил и Усть-Дунайск продукции аграрного сектора экономики страны: сыпучие зерновые и наливные (подсолнечное масло) грузы.

Р а з д е л 4

Выводы

Для дунайского судоходства 2022 год определялся как период вероятного восстановления активности после связанного с пандемией серьезного падения объема перевозок грузов и пассажиров в 2020 – 2021 годах.

Два важнейших фактора: военная агрессия России против Украины и ранняя фаза критического летнего мелководья существенным образом повлияли на рынок дунайского судоходства и его сегменты.

- 4.1 Полномасштабное военное вторжение России в Украину, начавшееся в феврале текущего года, обусловило появление дополнительных рисков на рынке дунайского судоходства. При этом в связи с незаконной блокадой морских портов Украины резко изменилась логистика грузопотоков в /из украинских портов Дуная. Соответственно, особое значение приобрела организация перевозок на Нижнем Дунае и потребность в выстраивании специального режима логистики на базе портов Украины, Республики Молдовы и Румынии, а также канальных сообщений Дунай-Черное море, прежде всего по содействию украинскому экспорту продукции аграрного сектора экономики.

В поддержку мер солидарности Европейского Союза с Украиной, согласно Плану мероприятий *“Action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine’s agricultural export and bilateral trade with EU”* - План действий Европейского Союза по содействию украинскому сельскохозяйственному экспорту и двусторонней торговле с ЕС) (*Brussels, 12.5.2022 COM (2022) 217 final*), призванных содействовать Украине в экспорте сельскохозяйственной продукции, Дунайская Комиссия активно способствует решению данной проблемы в рамках принятой в мае инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*.

Инициатива ДК заключается в проведении сопровождающих координационных мероприятий с участием представителя *DG MOVE* Европейской Комиссии для содействия более активному использованию транспортного потенциала водного пути Дунай в перевозках из дунайских портов Украины на базе системного анализа выявленных грузопотоков, пропускной способности портов на Нижнем Дунае, включая порт Констанца, пропускной способности каналов Дунай-Черное море и провозной способности имеющегося в наличии флота.

За период май - август было проведено ряд координационных совещаний с компетентными органами придунайских государств, портовыми администрациями и операторами флота. Несомненно, данная работа способствовала решению многих практических вопросов организации экспорта из дунайских портов Украины; она остается актуальной при частичном разблокировании трех украинских морских портов (22 июля представителями Украины, Турции и ООН в Стамбуле было подписана инициатива по безопасной транспортировке зерна и продуктов питания из украинских портов, что позволило начать в особом режиме экспорт сельскохозяйственной продукции из портов Одесса, Черноморск и Пивденный).

- 4.2 При оценке состояния рынка на 2022 год следует учесть предполагаемое снижение темпов роста внутреннего валового продукта Европейского Союза и Еврозоны на этот период до уровня 2,7% (прогноз мая 2022 г.), спад потребления стали на 1,9% (данные за май 2022 г.), в том числе из-за значительного подорожания энергоресурсов и колебаний стоимости сырья и готовой продукции. Также представляется возможным ограничение экспорта зерновых и других продовольственных грузов.
- 4.3 Отсутствие замерзания реки и ледовых явлений в зимний период обеспечили в первом квартале 2022 г. непрерывную навигацию.

В горных районах запасы снега были ниже средних многолетних значений; запасы снега на равнинных территориях, а также в предгорьях бассейна Дуная практически отсутствовали. В этих условиях процесс формирования характерной для Дуная хорошо выраженной волны весеннего половодья мог бы быть получен только при выпадении достаточного (норма и выше) количества осадков в первые весенние месяцы. Однако в этот период осадков выпало менее половины от среднестатистических величин.

В то же время навигационные условия в первой половине 2022 года следует считать экстремальными: фаза мелководья, которая наступила в конце июня, характеризуется, как крайне неблагоприятная гидрологическая ситуация, вызванная чрезвычайно высокими температурами и отсутствием осадков в бассейне Дуная и бассейнах впадающих рек. Это привело к резкому падению уровней на всем Дунае и, соответственно, к значительному снижению рабочих осадков судов последовательно до 1,8/1,6 /1,4 м.

В этот период на отдельных критических участках реки имели место эпизодические остановки составов на длительные периоды, организация специальных проводок барж, паузка судов до уровней проходных осадков, что привело к снижению объёмов перевозок на участках, которые контролируются системой наблюдения за рынком дунайского судоходства:

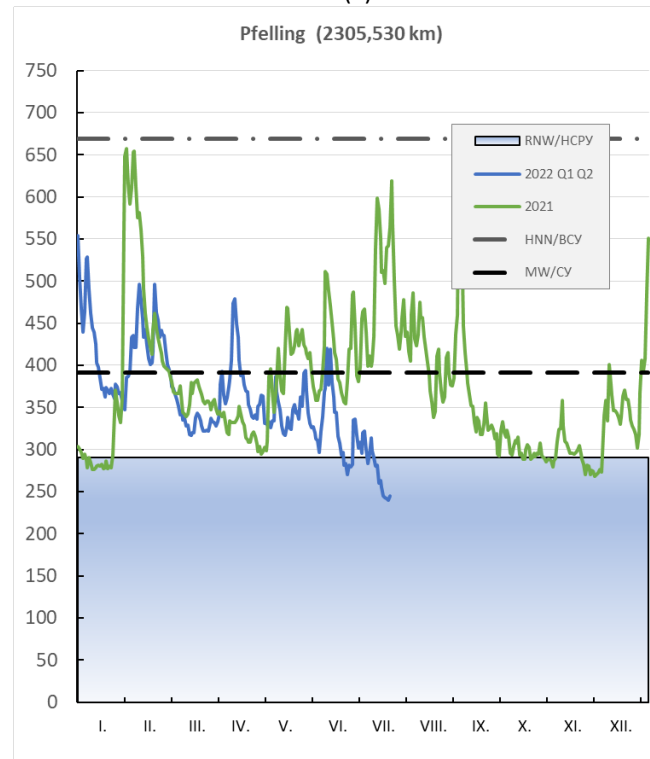
- объёмы перевозок в июле составили: на Верхнем Дунае (данные шлюза Габчиково) 78,8% , на Среднем Дунае (данные порта Мохач) - 93,2% от объёмов в июне;

- средняя загрузка барж толкаемых составов составила (вверх/вниз) 1.150-1.200 т.; самоходных грузовых судов длиной 110 м: 950 - 1.100 т. (самоходные суда длиной 135 м на Верхнем Дунае в июле не работали);
- объем перевозок по каналу Дунай - Черное море составил 78,7% от объема в июне;
- количество судопроходов пассажирских судов с каютами в направлении дельты Дуная составило 74,3% от количества судопроходов в июне.

4.4 В 2020-2021 годах определенный баланс грузовых перевозок по Дунаю обеспечили перевозки зерновых грузов, прежде всего из портов Среднего Дуная в порты дельты (Констанца). В первом полугодии текущего года объёмы перевозок зерновых грузов значительно ниже, что определяется ограничениями, введенными отдельными государствами в отношении экспорта зерновых грузов для накопления внутренних запасов.

4.5 В текущих экономических и навигационных условиях можно признать относительно стабильными рынки дунайских перевозок нефтепродуктов и продукции химической промышленности.

(a)



(b)

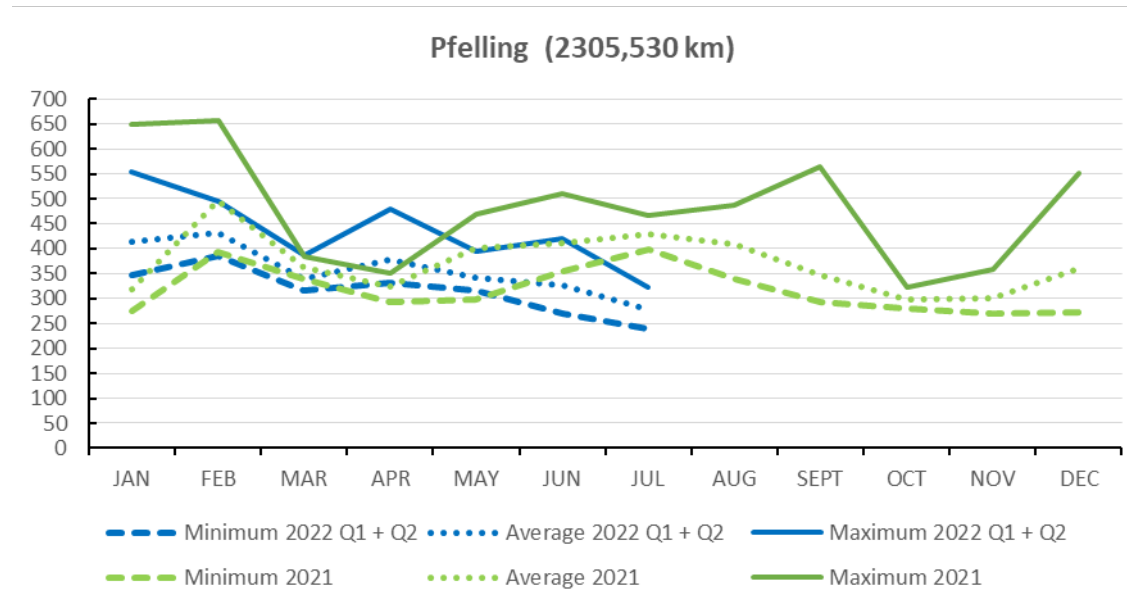
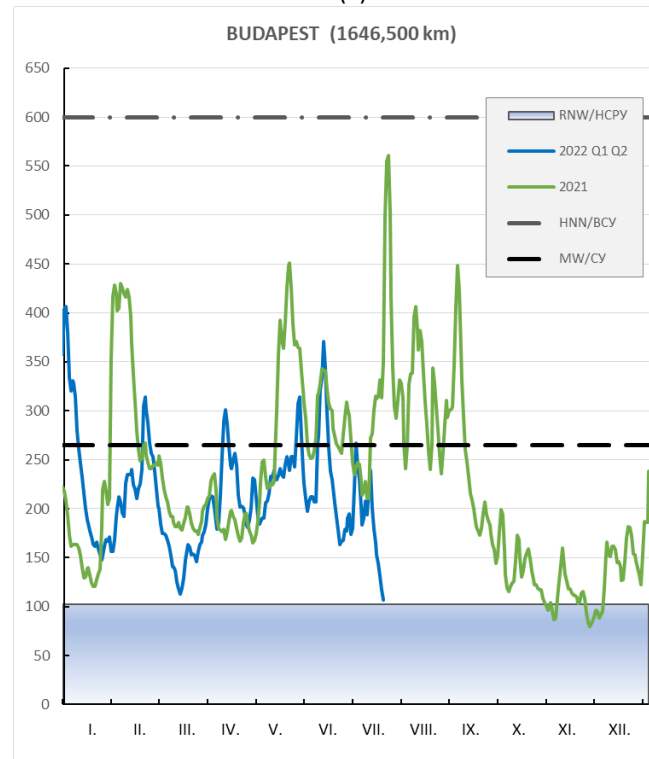


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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

(a)



(b)

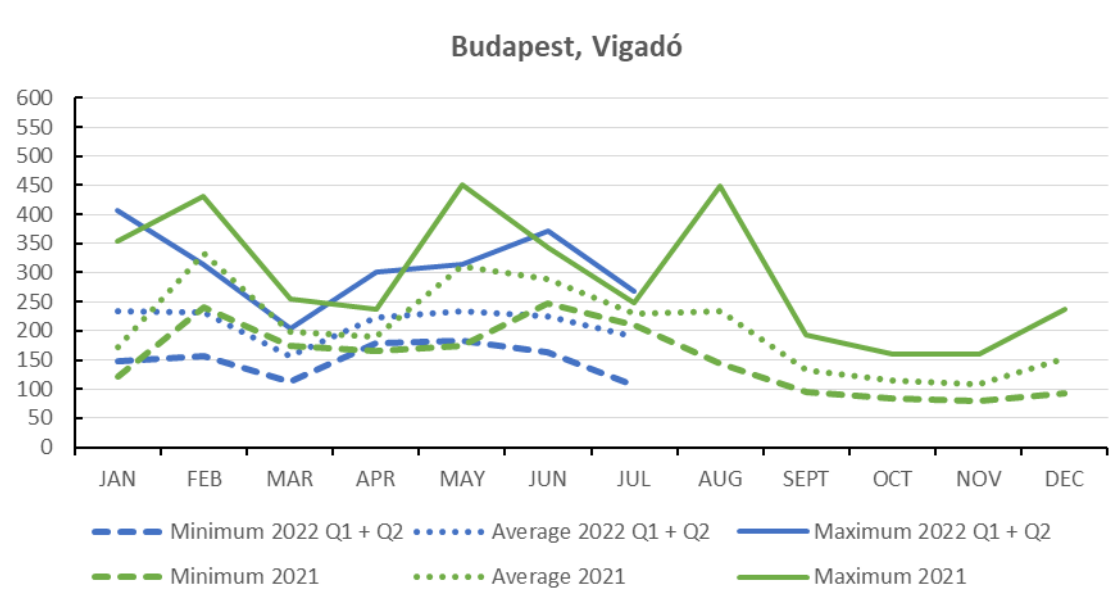


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

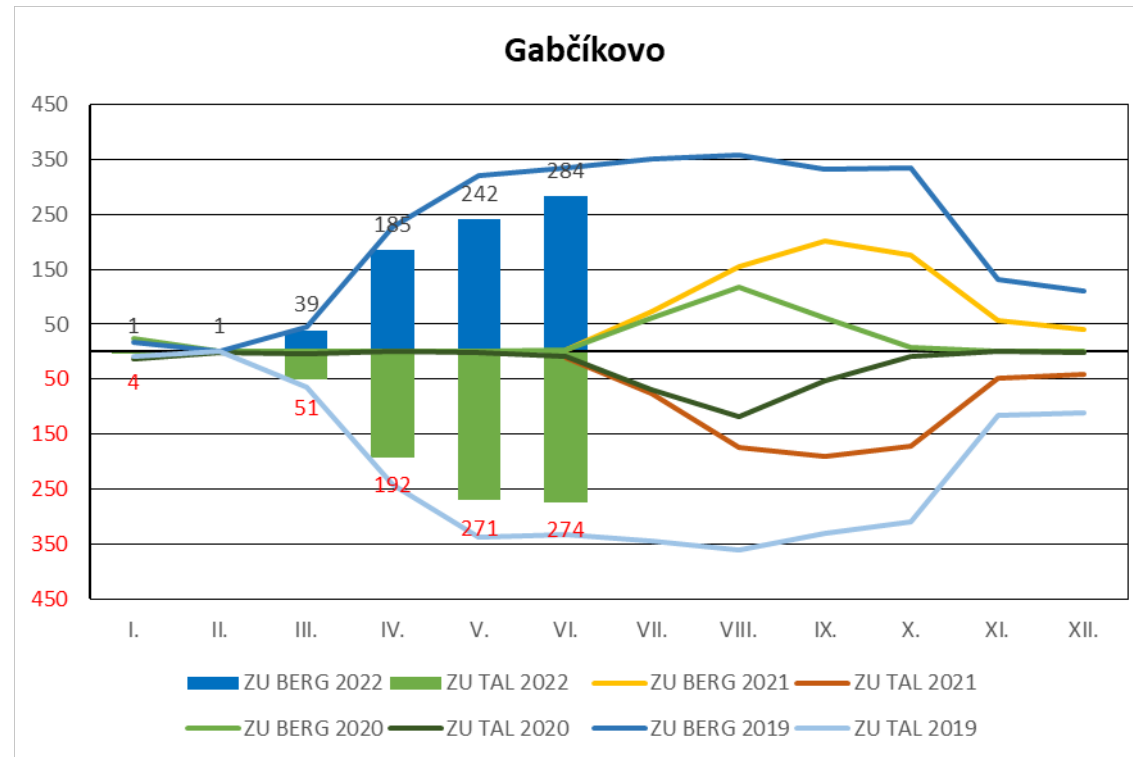


Abb. 3: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau
im Jahr 2019-2022 pro Monat

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

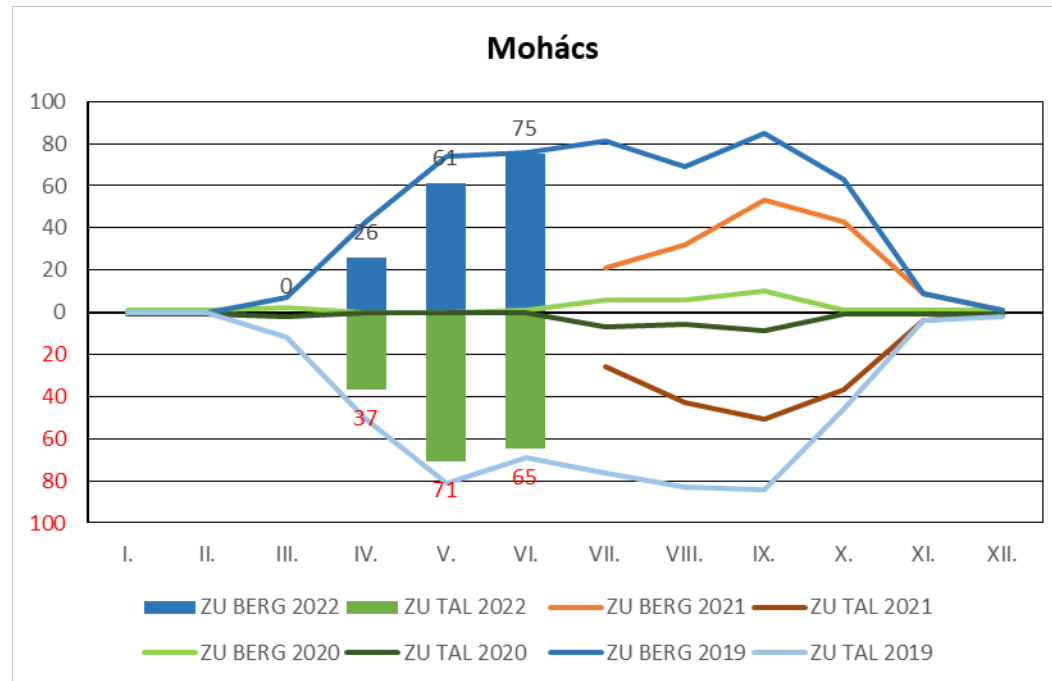


Abb. 4: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau im Jahr 2019-2022 pro Monat
 Fig. 4. Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube en 2019-2022, par mois
 Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019-2022 г., по месяцам

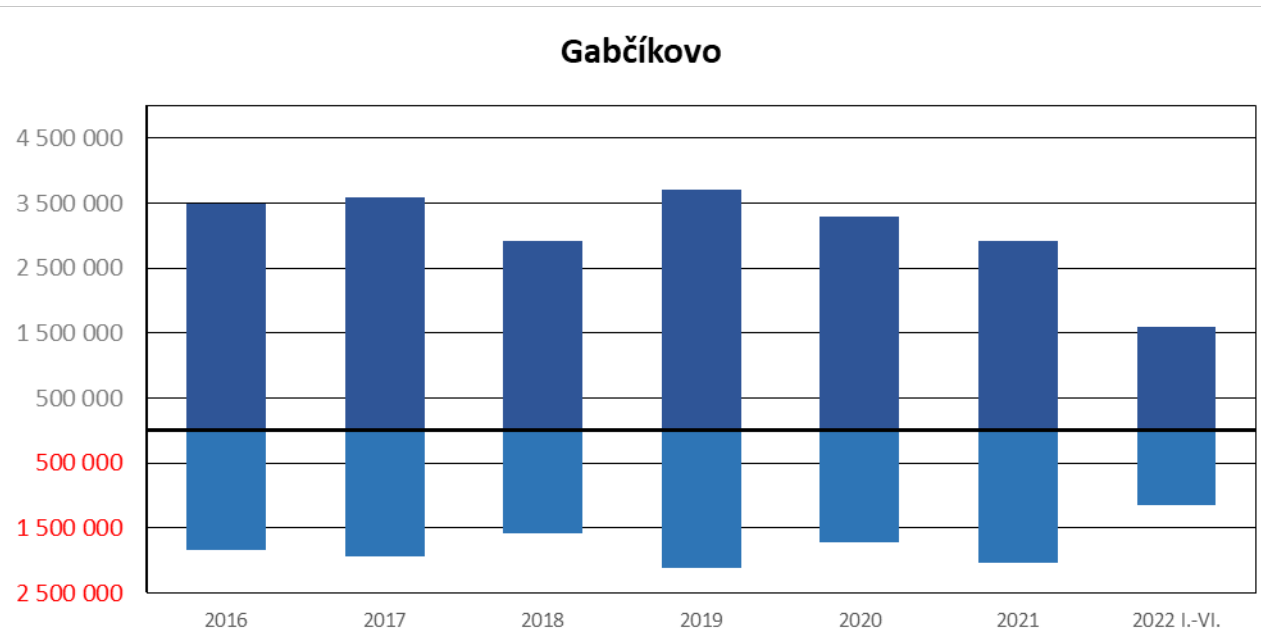


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

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

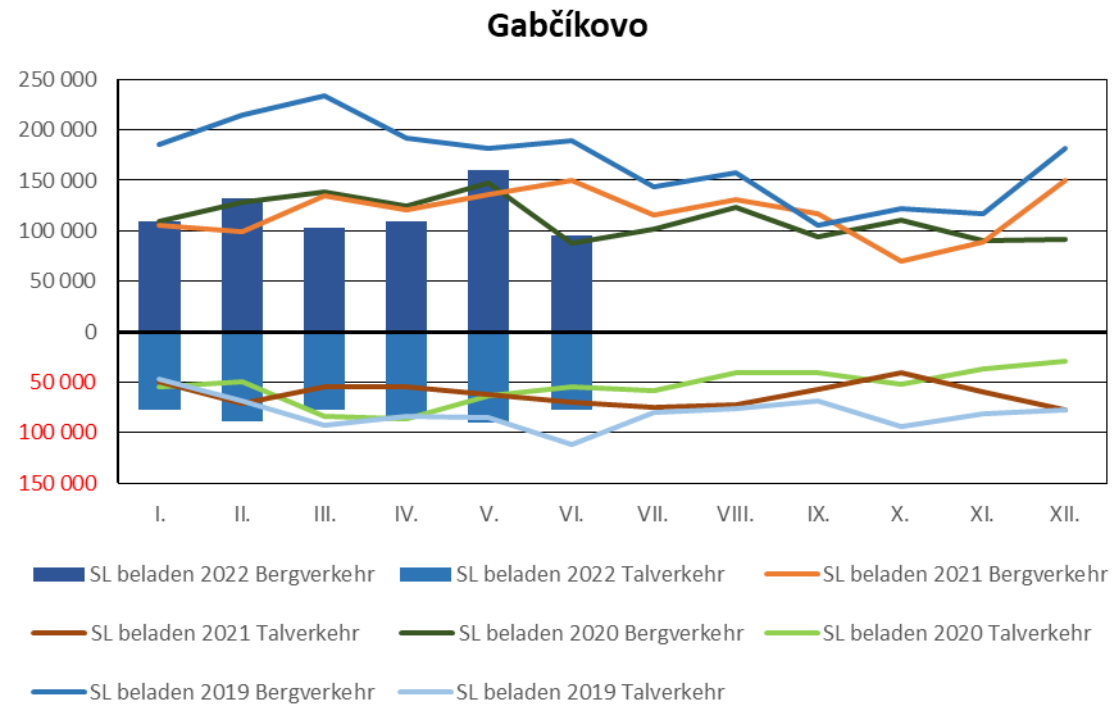


Abb. 6: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau
2019-2022 pro Monat in Tonnen

Fig. 6. 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 2019-2022, par mois, en tonnes

Рис. 6. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2019-2022 гг. по месяцам, в тоннах

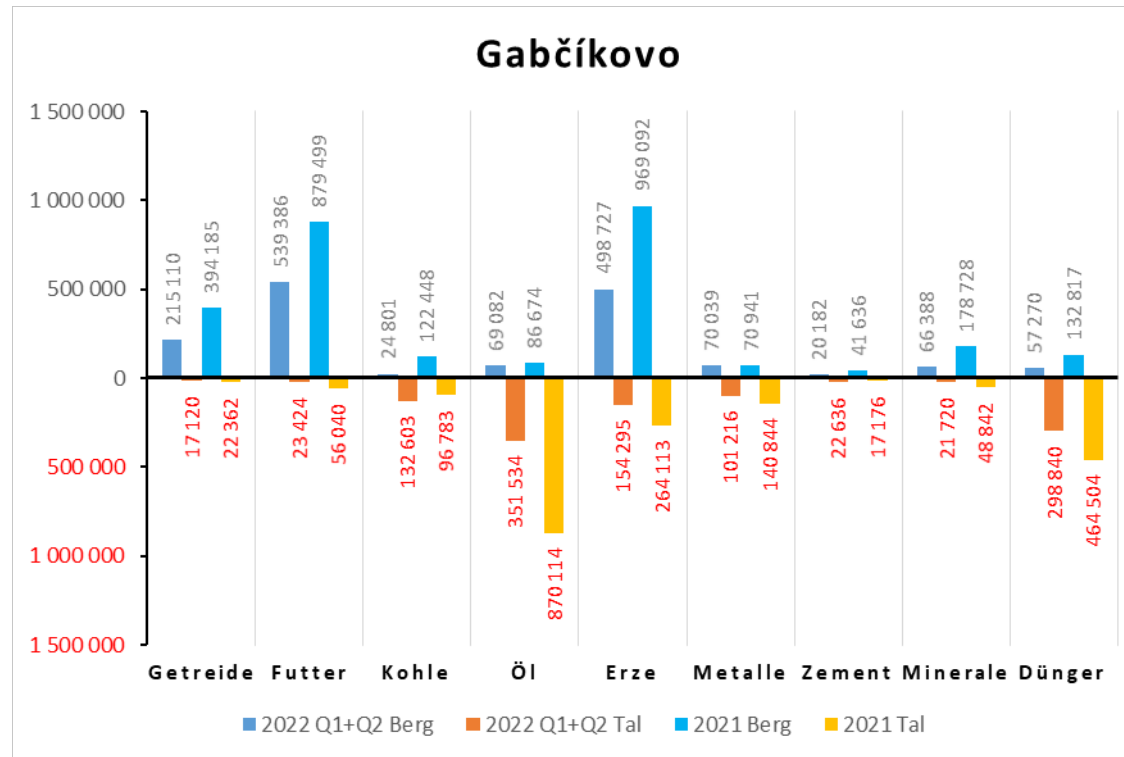


Abb. 7: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau
2021-2022 in Tonnen

Fig. 7 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. 7. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2021 -2022 гг., в тоннах

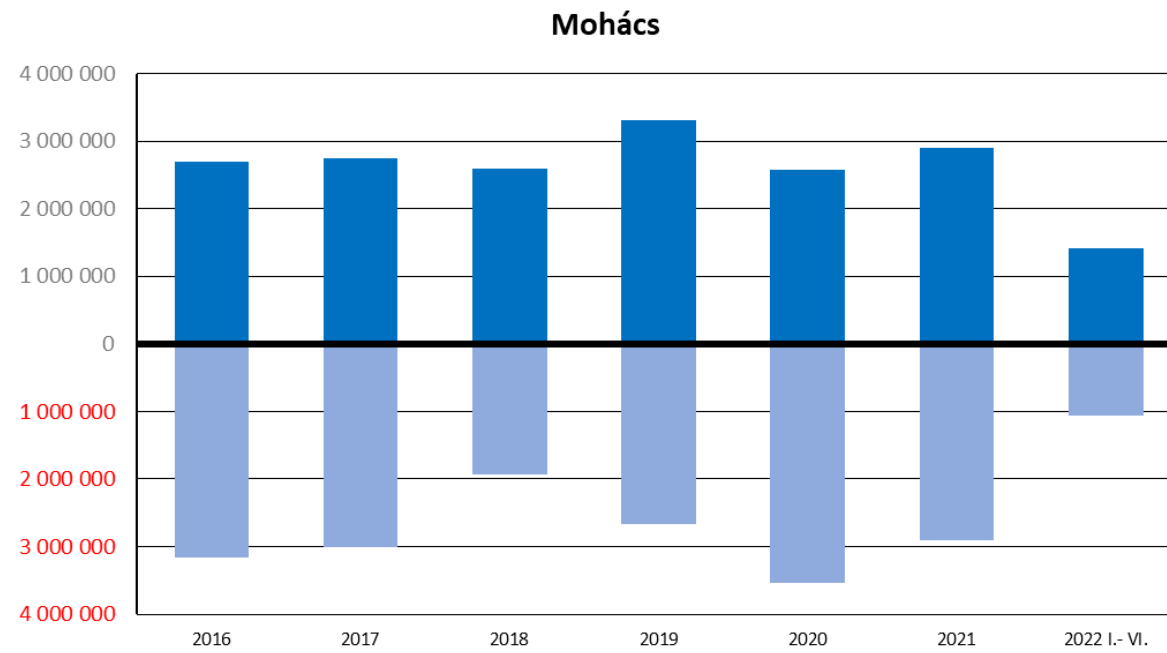


Abb: 8: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 8 Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS
par années, en tonnes

Рис. 8. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ, по годам, в тоннах

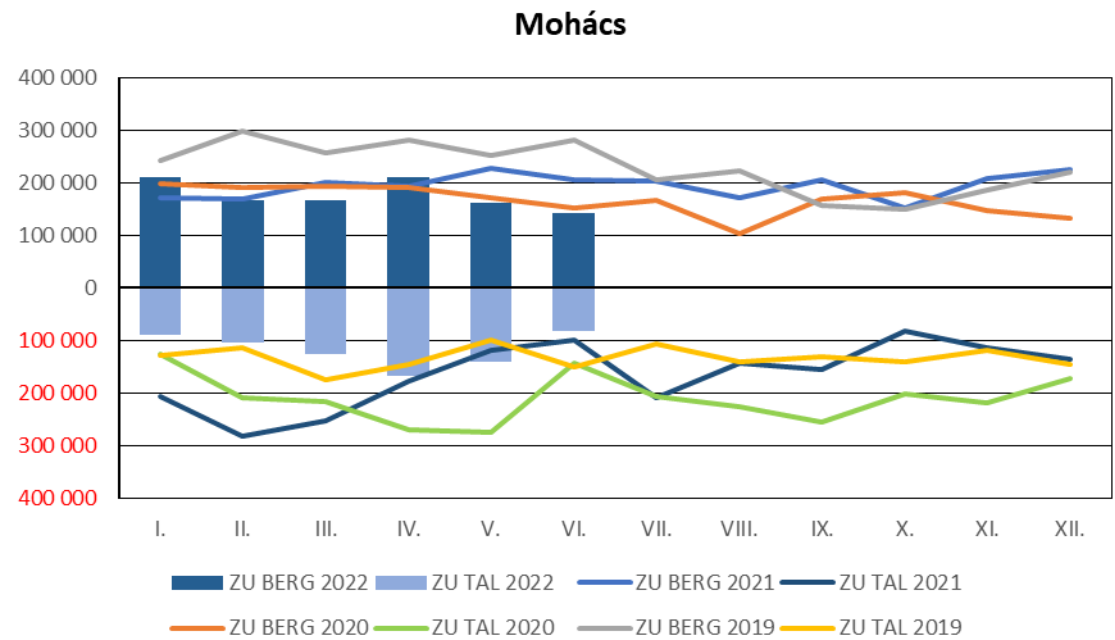


Abb. 9: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr auf der Donau
in MOHÁCS pro Monat in Tausend Tonnen

Fig. 9. 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. 9. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю
через МОХАЧ по месяцам, в тысячах тонн

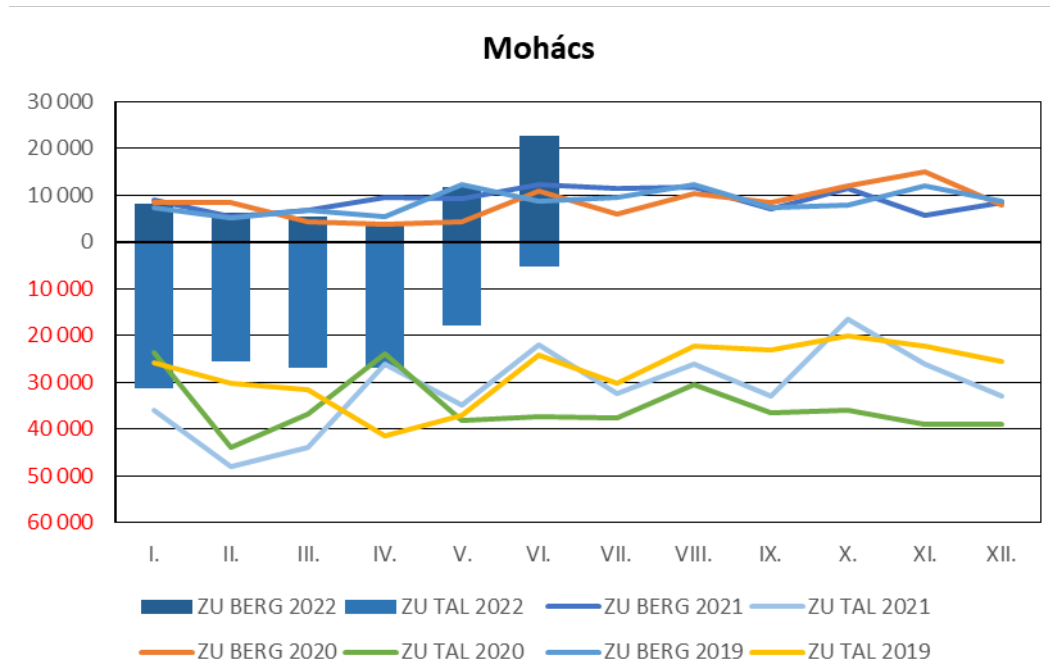


Abb. 10: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau
2019-2022 pro Monat in Tonnen

Fig. 10. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux-citernes motorisés par MOHÁCS en 2019-2022 par mois, en tonnes

Рис. 10. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019 - 2022 гг. по месяцам, в тоннах

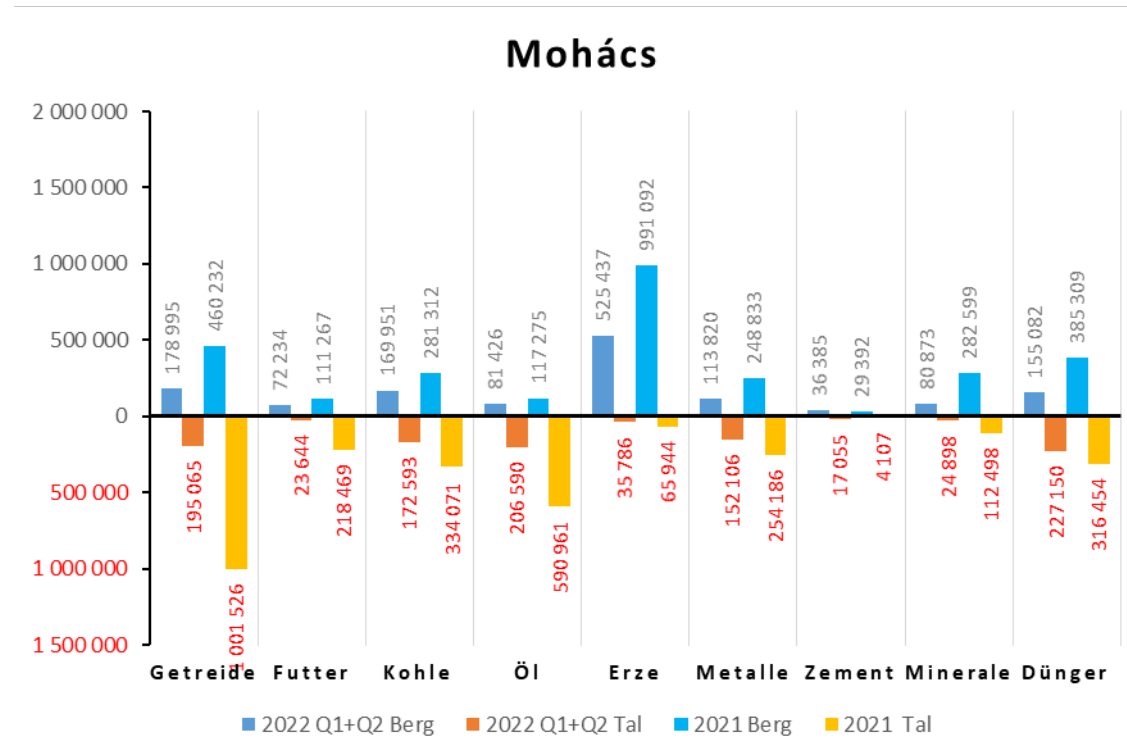


Abb. 11: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2021-2022 in Tonnen

Fig. 11 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. 11. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2021-2022 гг., в тоннах

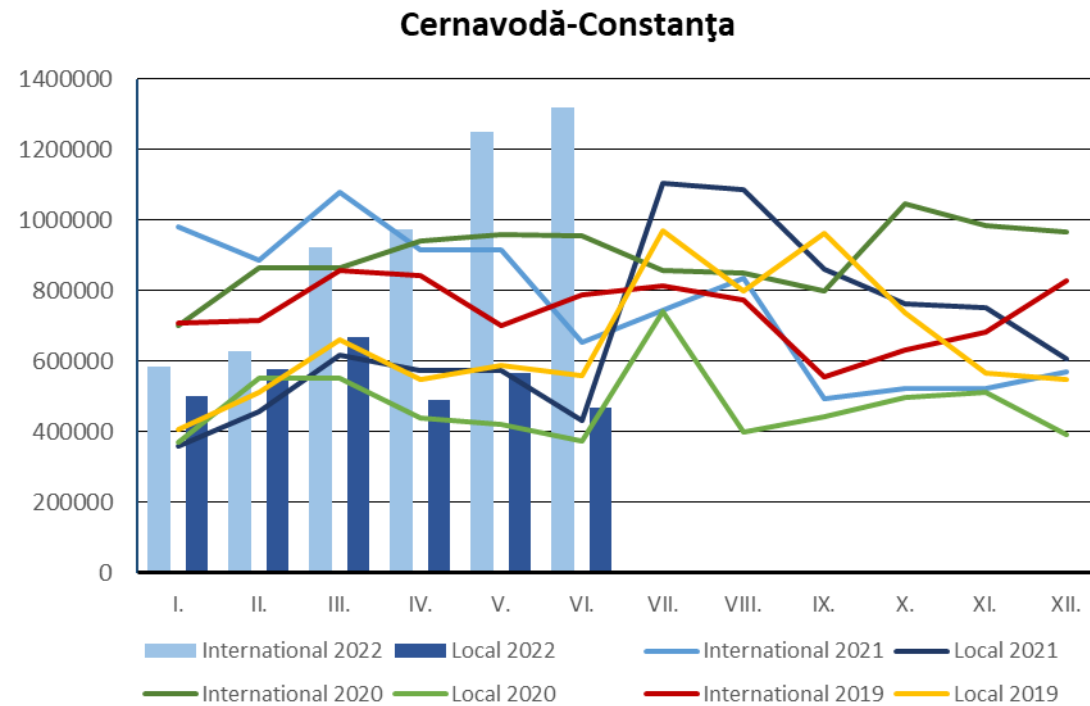


Abb. 12: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA
2021-2022 pro Monat in Tonnen

Fig. 12 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA en 2021-2022, par mois, en tonnes

Рис. 12. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНОВОДА-КОНСТАНЦА в 2021-2022 гг. по месяцам, в тоннах