

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
- Секретариат -

ИНФОРМАЦИЯ СЕКРЕТАРИАТА

**по теме: "Наблюдение за рынком дунайского судоходства:
итоги первого квартала 2022 г."**

1. Исходное состояние рынка в первом квартале 2022 г.

- 1.1 К началу 2022 г. исходное состояние основных секторов рынка перевозок в дунайском судоходстве определялось динамикой третьего (Q₃) - четвертого кварталов (Q₄) 2021 г. и общими итогами 2021 г., а также прогнозами в отношении роста внутреннего валового продукта государств Европейского Союза и Еврозоны на 4% по сравнению с 2021 г.
- 1.2 В третьем - четвертом кварталах 2021 г. рынок перевозок грузов еще находился под влиянием ограничений, связанных с пандемией, а также под существенным влиянием длительной фазы мелководья, которая началась в конце августа и продолжалась до конца года; при этом итоговые результаты перевозок в 2021 г. по отдельным направлениям сформировались разнонаправленно.

Соответственно, объёмы перевозок грузов в 2021 г. составили¹:

- в трансграничном сообщении Германия/Австрия (DE/AT): 2.221 тыс. т, или 95,3% от объёма в 2020 г.;
- в трансграничном сообщении Венгрия/Словакия (HU/SK): 4.944 тыс. т, или 98,7% от объёма в 2020 г.;
- в трансграничном сообщении Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS): 5.805 тыс. т, или 95% от объёма в 2020 г.;
- объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море составил 17.289 тыс. т, или 104,7% к объёму в 2020 г., при этом объём международных перевозок составил 9.108 тыс. т, или 85,9 % к показателю 2020 г. (в 2020 г. - 10.599 тыс. т, или 119% к показателю в 2019 г.)
- объём перевозок по Сулинскому каналу составил 5.070 тыс. т, или 111,5% от объёма 2020 г.

Следует отметить, что грузовая база 2020 г., с которой производится сравнение по объёмам перевезенных грузов, находилась под воздействием существенного спада промышленного производства, вызванного пандемией. Определенный баланс грузовых перевозок по Дунаю в 2020 г. обеспечил рост объёмов зерновых грузов, прежде всего из портов Среднего Дуная в порты дельты (Констанца).

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

При этом фрахтовые ставки на перевозку грузов в течение 2021 г. изменялись незначительно (рост по кварталам (Q₁ - Q₂ - Q₃ - Q₄: 8,2% - 0,1% - 4,6% - 0,5%), в то время как средняя стоимость бункерного топлива последовательно росла и в четвертом квартале составила 141,3% к стоимости в аналогичный период 2020 г.

- 1.3 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. Всего на круизных линиях Верхнего Дуная перевезено 149,1 тыс. пассажиров (20,7% от количества в 2019 г.) и 34,1 тыс. в дельту Дуная (25,3% к количеству пассажиров в 2019 г.).
- 1.4 Грузооборот дунайских портов в 2021 г. составил всего 74.042 тыс. т (114,1 % к объёму в 2020 г.), при этом как по кварталам, так и по итогам 2021 г. он изменялся разнонаправленно по сравнению с 2019 и 2020 гг. (Таблица 1.1)

Таблица 1.1.

Грузооборот портов придунайских стран в 2019-2021 гг.

Порты (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Германия	3.274	3.511	2.999
Австрия	6.452	6.050	6.356
Словакия	1.664	1.553	1.846
Венгрия	6.064	6.742	5.715
Хорватия	814	948	697
Сербия	9.735	8.164	13.610
Болгария	5.385	5.431	7.111
Румыния	28.474	27.307	28.457
Республика Молдова	1.299	1.185	1.819
Украина	5.629	4.055	5.505

В течение 10-ти последних лет грузооборот более 1,0 млн. тонн формируют 14-16 портов Дуная, включая порт Констанцу. Наибольший грузооборот отмечен в портах, работающих на перевалке сырья (руды, окатыш, уголь), готовой продукции чёрной металлургии и зерновых грузов (Таблица 1.2).

Таблица 1.2

Грузооборот отдельных портов придунайских стран в 2019-2021 гг.

Порты (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Констанца*	14.555	14.505	15.851
Регенсбург	1.387	1.553	1.303
Линц	3.280	3.411	3.482
Братислава	1.663	1.553	1.773
Будапешт-Чепель	1.130	1.192	1.199
Смедерево	4.040	2.612	3.168
Панчево	1.517	2.051	1.920
Нови Сад	1.413	1.632	1.435
Прахово	1.109	1.198	1.044
Тульчеа**	1.675	1.225	1.332
Галац**	5.138	5.256	5.846
Джурджулешть**	1.299	1.185	1.819
Измаил**	4.283	3.245	4.071

* Грузооборот по речным перевозкам

** Грузооборот по речным и морским судам

1.5 С конца марта 2022 г. рынок дунайских перевозок начал ощущать серьёзные изменения, связанные с агрессией России в Украине и пересмотром прогнозов роста внутреннего валового продукта Европейского Союза и Еврзоны 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 и дефицита сырья, а также из-за проблем с логистикой в данном секторе экономики.

Эти обстоятельства внесли значительные коррективы на рынке дунайского судоходства в области перевозок, в частности:

- в связи с нарушением логистики при доставке железорудного сырья в украинские дунайские порты отдельные металлургические предприятия Дунайского бассейна вынуждены работать над альтернативными линиями перевозок сырья;
- представляется возможным ограничение экспорта зерновых и других продовольственных грузов;

- в апреле стоимость бункерного топлива для судов выросла на 40-45% по сравнению с мартом 2022 г.;
- особое значение приобрела организация перевозок на Нижнем Дунае в связи с блокировкой морских портов Украины и потребность в выстраивании специального режима логистики на базе портов Украины, Республики Молдовы и Румынии, а также канальных сообщений Дунай-Черное море.

2. Навигационные условия в первом квартале 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.

- 2.1 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.
- 2.2 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.
- 2.3 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.
- 2.4 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.

3. Характеристика рынка перевозок грузов и пассажиров в первом квартале 2022 г.

3.1 Водоносность и обеспечение рабочих осадок 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 3.1)

Таблица 3.1

Осадки грузовых судов в навигацию 2022 года

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

3.2 Объёмы, номенклатура перевозок грузов и грузооборот портов в первом квартале 2022 г.

Принимается, что состояние рынка перевозок грузов по Дунаю в первом (Q₁) квартале 2022 г. сформировалось на базе в целом позитивных прогнозов в отношении основных секторов промышленности и аграрного сектора экономики в Дунайском и прилегающих к нему бассейнах.

3.2.1 В трансграничном сообщении Германия/Австрия (DE/AT- статистика гидроузла Йохенштейн) объём перевезенных грузов составил 735,7 тыс. т, (в Q₁ 2021 г. – 359 тыс. т).

3.2.2 В трансграничном сообщении Венгрия/Словакия (HU/SK- гидроузел Габчиково):

- объём перевозок регистрируемых грузов через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия (HU/SK)) в Q₁ 2022 г. составил 1.306 тыс. т, что составляет 107% к объёму Q₁ 2021 г.
- объёмы по номенклатуре перевезенных грузов в Q₁ 2022 г. в соотношении с Q₁ 2021 г. приведены на рис. 3 и в Таблицах 3.2 и 3.3

Таблица 3.2

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

Год, тыс. т Товарная группа	2018	2019	2020	2021	2021 Q ₁	2022 Q ₁
Продовольственные грузы и корма	1.022 35,1% ²	1.774 48% ²	1.321	879	216	259,8
Железородное сырье	669 23%	841 22%	948	969	244,5	225,1
Зерновые грузы	252 8,6%	271 7,3%	352	394	74	82
Металлопродукция	418 14,3%	340 9,2%	117	71	17,6	35,7
Нефтепродукты	317 10,9%	241 6,5%	212	86,7	20	30,1
Натуральные и искусственные удобрения	86,2 3%	91,5 2,5%	75,2	132,8	35,2	24,8

Таблица 3.3

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

Год, тыс. т Товарная группа	2018	2019	2020	2021	2021 Q ₁	2022 Q ₁
Натуральные и искусственные удобрения	317 20,1%	535 25%	505	464,5	122,4	153,2
Нефтепродукты	585 37,1%	671,3 31,4%	578	870	197,5	199,3
Металлопродукция	435 27,6%	380,4 17,8%	96,5	140	37,1	43,7

3.2.3 В трансграничном сообщении Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS):

- объём перевозок регистрируемых грузов через Мохач (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS) в Q₁ 2022 г. составил 1.223 тыс. т, или 72,8% к объёму грузов, перевезённых в Q₁ 2021 г. Основное падение объёмов в Q₁ 2022 г. по отношению к объёму перевозок на данном участке Дуная в 2021г. приходится на перевозки зерновых грузов вниз;
- объёмы перевезенных грузов по номенклатуре в Q₁ 2022 г. в соотношении с Q₁ 2021 г. приведены на рис.4 и в Таблицах 3.4 и 3.5.

² От общего объёма грузов, перевезённых вверх/вниз

Таблица 3.4

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

Год, тыс. т Товарная группа	2018	2019	2020	2021	2021 Q ₁	2022 Q ₁
Железородное сырье	1.061 40,8%	1.247 37,6%	954	991	273,4	267,4
Уголь (кокс)	369 14,2%	479 14,4%	323	281	63,9	81,5
Удобрения	362 13,9%	392 11,8%	436	385	105,7	70,2
Нефтепродукты	106 4,1%	109 3,2%	106	117	21,5	24,8
Металлопродукция	297 11,4%	270 8,1%	243	249	60,3	55,6

Таблица 3.5

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

Год, тыс. т Товарная группа	2018	2019	2020	2021	2021 Q ₁	2022 Q ₁
Зерновые грузы	414 21,5%	479 21,1%	1.471	1.002	409,3	81,4
Нефтепродукты	509 26,4%	428 18,9%	528	591	169,8	124,7
Металлопродукция	444 23,6%	316 13,9%	295	254	94,8	58,9
Продовольственные товары и корма	179 3,3%	203 9%	520	218,5	74,5	5,7
Удобрения	126 6,3%	272 12%	364	310	70,8	112,9

3.2.4 Перевозки по каналу Дунай - Чёрное море

Объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море в Q₁ 2022 г. составил 3.876 тыс. т, что составляет 88,6% к аналогичному показателю в Q₁ 2021 г., из них:

- международные перевозки: 2.132 тыс. т, что составляет 72,4% к Q₁ 2021 г.;
- внутренние перевозки: 1.744 тыс. т, что составляет 121,7% к Q₁ 2021 г.

3.2.5 Грузооборот портов в первом квартале (Q₁) 2022 г. по сравнению с аналогичными периодами Q₁ 2019 г. - Q₁ 2021 г. изменялся разнонаправленно (Таблица 3.6).

Таблица 3.6

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.

3.3 Пассажирские перевозки

3.3.1 На Верхнем Дунае (статистика шлюза Габчиково) перевозки пассажиров на круизных судах с каютами показали следующую динамику (Таблица 4.1).

Таблица 4.1.

Месяц	Количество судопроходов (вверх/вниз)	Количество пассажиров (тыс.)
Март	90	6,82 (11,7)*
Апрель	377	39,2 (66)
Май	513	57,25 (95,5)

* Количество пассажиров, перевезенных в соответствующий месяц 2019 г.

3.3.2 В направлении дельты Дуная (статистика порта Мохач) движение пассажирских судов начато в апреле, при этом было совершено (вверх/вниз) 63 судопрохода и перевезено 6 тыс. пассажиров; в мае – 132 судопрохода и перевезено 13,4 тыс. пассажиров.

3.3.3 Средняя загрузка круизных судов составляла 105-110 пассажиров /судно.

4. Выводы и прогнозы в отношении рынка перевозок в 2022 г.

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

Специальные меры поддержки флота, предпринимаемые Дунайской Комиссией в течение периода действия различных ограничений, в определенной мере способствовали его работе, а также работе портов, обеспечению технического обслуживания судов и устойчивой работы систем коммуникаций.

- 4.2. Агрессия России в Украине, начавшаяся в феврале текущего года, обусловила дополнительные риски на рынке дунайского судоходства; в частности, металлургические предприятия Дунайского бассейна вынуждены работать над альтернативными украинским дунайским портам линиями перевозок сырья.
- 4.3. 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 текущем году, несмотря на оптимистические прогнозы урожая зерновых в ЕС (прогноз *Coceral*, май 2022 г.) возможны ограничения экспорта зерновых грузов.
- 4.4. В условиях блокады украинских морских портов на Черном и Азовском морях имеет место проблема мирового значения в отношении экспорта украинской сельскохозяйственной продукции, при этом значительно возрастает роль украинских дунайских портов с привлечением других портов Нижнего Дуная и канальных сообщений Дунай-море.
- 4.5. 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”*), призванных содействовать Украине в экспорте сельскохозяйственной продукции, а также в импорте необходимых ей товаров в условиях агрессии России и блокады украинских морских портов.

Согласно Плану, Европейская Комиссия совместно с государствами-членами и заинтересованными сторонами будет работать над рядом приоритетных действий в краткосрочной перспективе, в частности: предоставление участниками рынка со стороны ЕС дополнительных транспортных средств, повышение пропускной способности транспортных сетей и перегрузочных терминалов, максимальное облегчение таможенных операций и проверок, а также вопросы хранения товаров на территории ЕС.

- 4.6. Дунайская Комиссия активно способствует решению данной проблемы, а именно, проведению сопровождающих координационных мероприятий для содействия более активному использованию транспортного потенциала водного пути Дунай в перевозках из дунайских портов Украины.

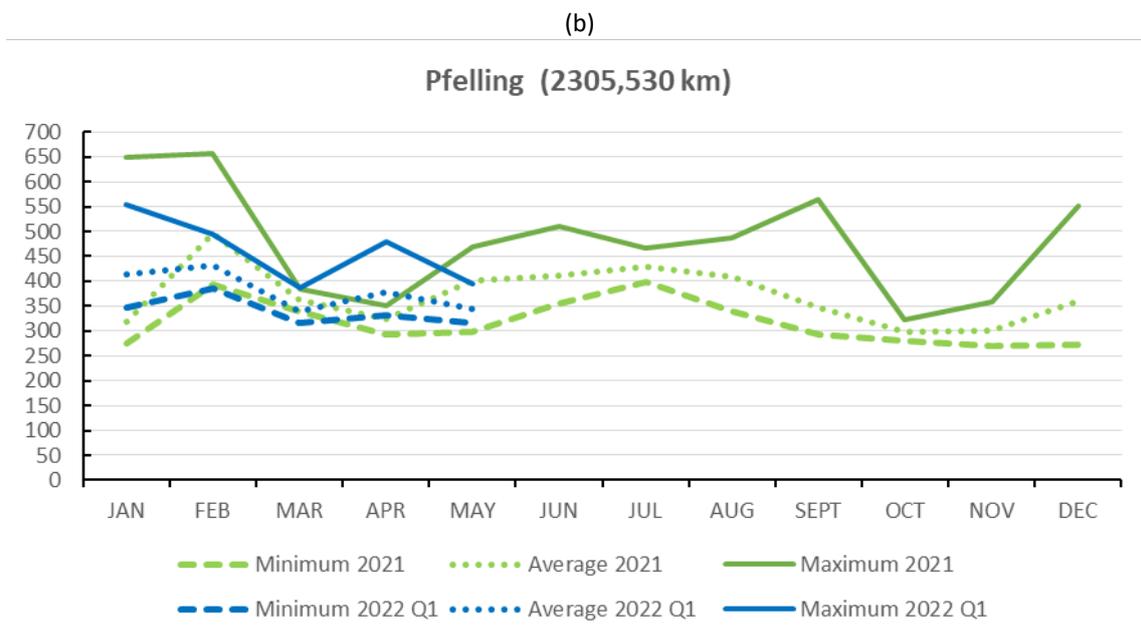
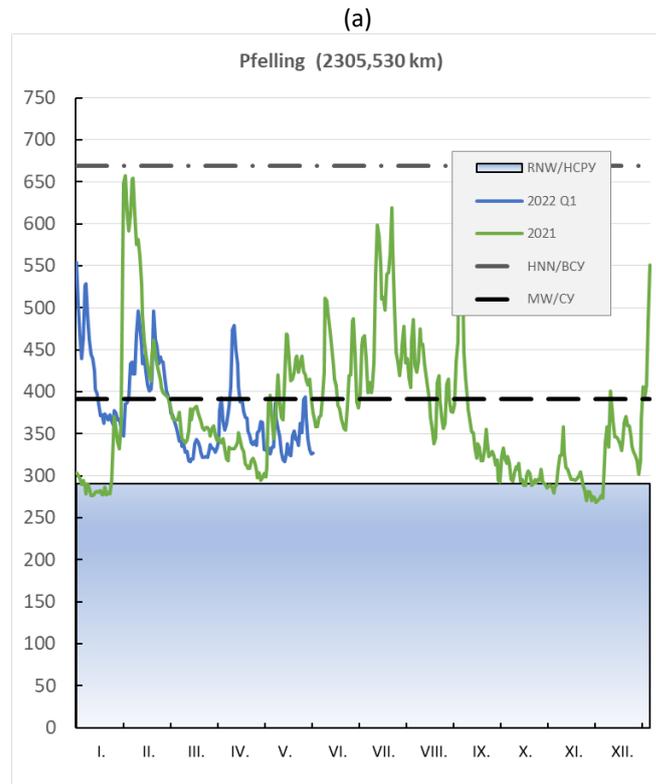
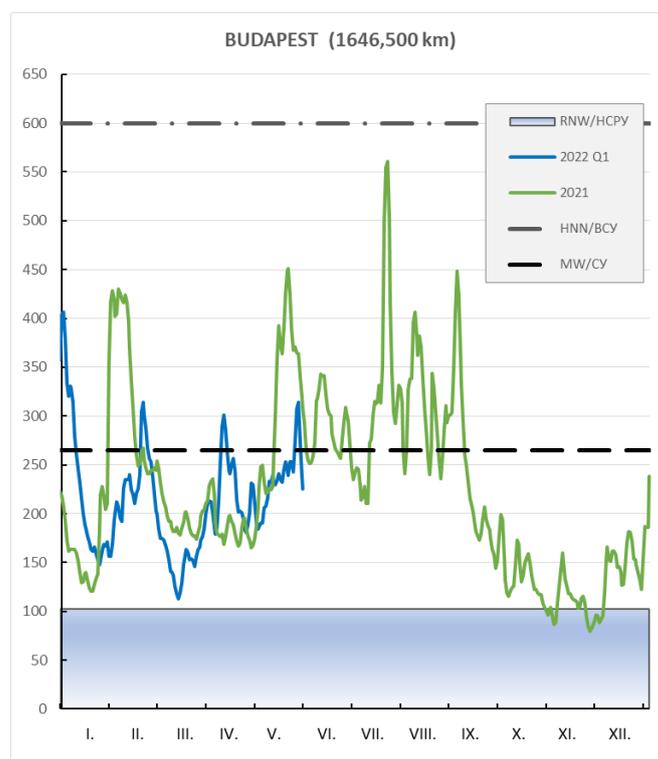


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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

(a)



(b)

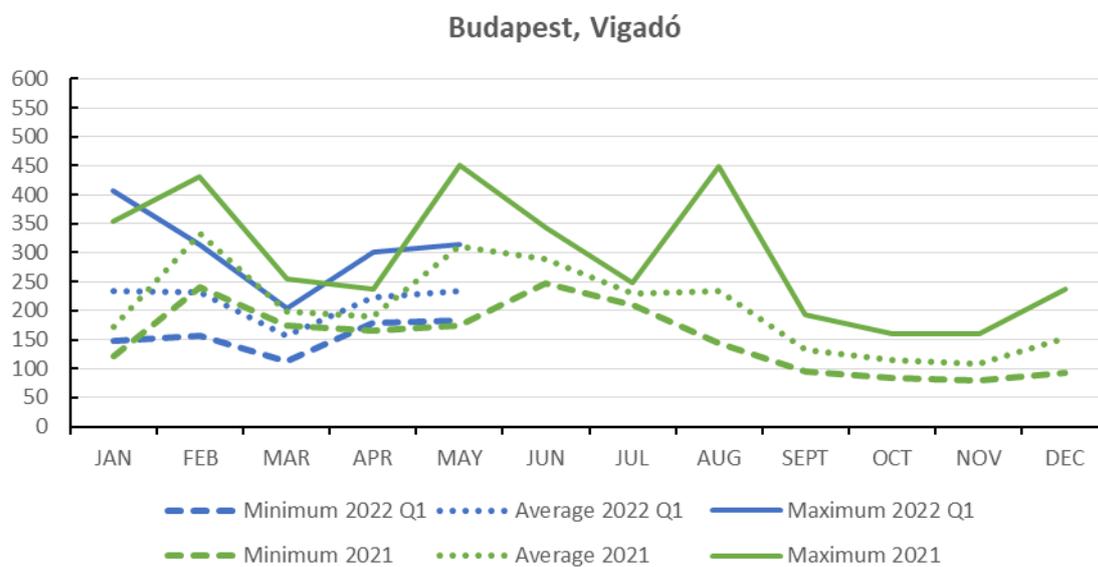


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

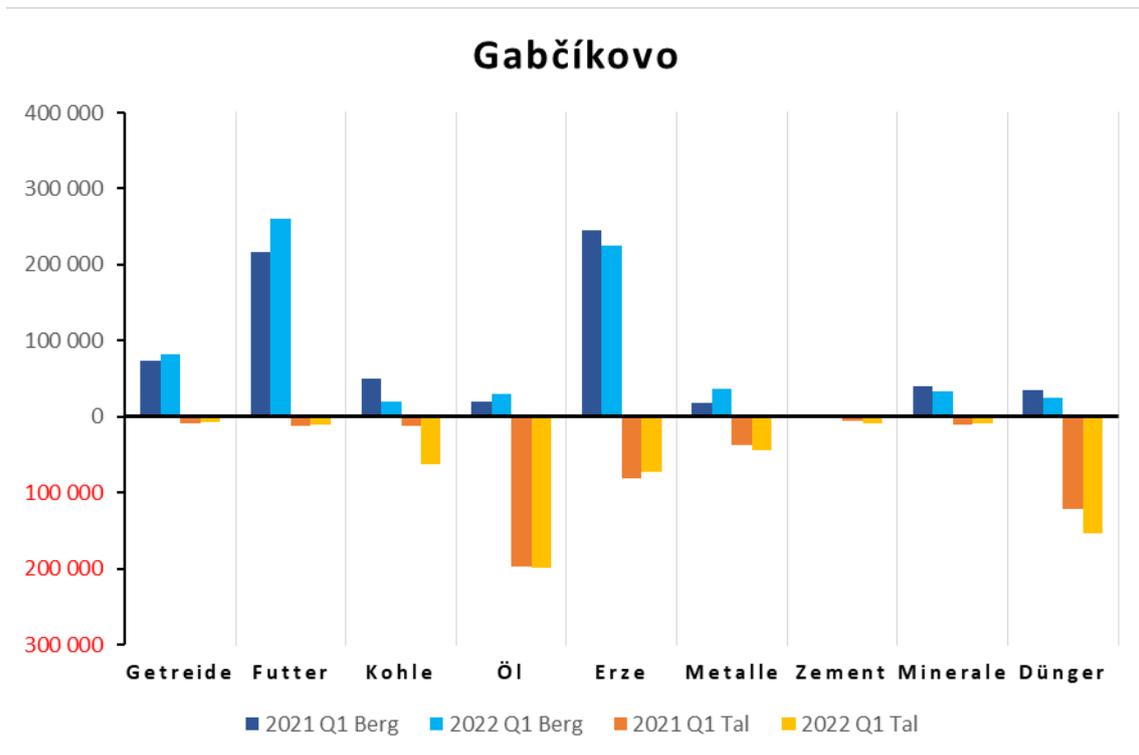


Abb. 3: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau 2021-2022 in Tonnen

Fig. 3 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. 3. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2021 -2022 гг., в тоннах

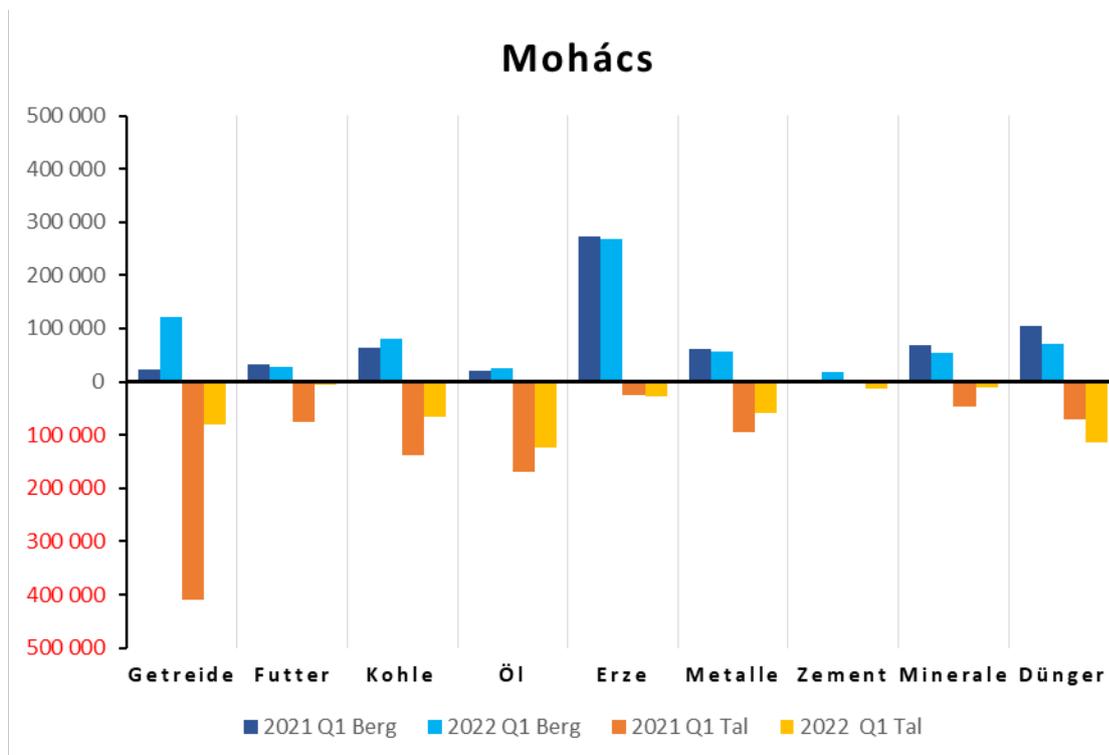


Abb. 4: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr in MOHÁCS 2021-2022 in Tonnen

Fig. 4 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par MOHÁCS en 2021-2022, en tonnes

Рис. 4. Объёмы международных и национальных перевозок грузов через МОХАЧ в 2021-2022 гг., в тоннах