

## COMMISSION DU DANUBE

### INFORMATION DU SECRETARIAT sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne : résultats de 9 mois de 2022 »

#### 1. Etat initial du marché des transports sur le Danube en 2022

- 1.1. Pour la navigation danubienne, 2022 s'annonçait comme une période de reprise de l'activité après une baisse sérieuse du marché des transports et de passagers en 2020-2021 liée à la pandémie. Bien que la reprise économique globale dans la région danubienne semble encore inégale et vulnérable aux risques, certaines tendances à la stabilisation, principalement dans l'industrie métallurgique et la construction, pourraient néanmoins avoir un impact sur le dynamisme des transports de marchandises dans le bassin danubien et sur les directions inter-bassins du trafic-marchandises.

Les mesures spéciales de soutien à la flotte, prises par la Commission du Danube pendant la période de diverses restrictions dues à la pandémie, ont contribué dans une certaine mesure à son fonctionnement, ainsi qu'à l'exploitation des ports, à l'assurance de l'entretien technique des bateaux et au fonctionnement durable des systèmes de communication.

L'état du marché des transports de marchandises sur le Danube au premier (Q<sub>1</sub>) trimestre de 2022 a été marqué par des prévisions généralement positives concernant les principaux secteurs de l'industrie, le secteur agricole de l'économie, ainsi que les transports de passagers dans la région danubienne et les bassins adjacents (pour plus de détails, voir « Information du Secrétariat sur le thème *Observation du marché de la navigation danubienne : résultats de 2021* »).

Les résultats des deux premiers mois de 2022 dans leur ensemble ont formé une tendance positive à la stabilisation des transports de marchandises sur le Danube et à la croissance de leurs volumes dans certains secteurs du marché.

- 1.2. L'invasion militaire à grande échelle de la Russie en Ukraine lancée en février 2022 a conditionné l'émergence de risques importants et de pertes significatives des volumes de transport sur le marché de la navigation danubienne, notamment en raison de l'aggravation de la crise énergétique et de la pénurie des matières premières, des restrictions à l'exportation de céréales et d'autres produits alimentaires, ainsi que de la hausse des prix du combustible.

Pour cette raison, déjà à partir du mois de mars 2022, le marché des transports de marchandises sur le Danube a commencé à ressentir de sérieux changements en raison de l'agression de la Russie en Ukraine et de la révision des prévisions de croissance du produit intérieur brut de l'Union européenne et de la zone euro pour 2022. Tout d'abord, cela a affecté les transports en direction du Bas-Danube : par exemple, le volume du trafic de marchandises enregistrés via Mohács (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie) au premier (Q<sub>1</sub>)

trimestre de 2022 s'élevait à 1.223 milliers de tonnes, soit 72,8% du volume transporté en Q<sub>1</sub> de 2021, ceci étant, la principale baisse des volumes en Q<sub>1</sub>/2022 était attribuée aux transports de céréales vers l'aval.

- 1.3. Le blocus des ports maritimes de l'Ukraine a nécessité des actions urgentes pour trouver de nouveaux schémas d'organisation des transports, principalement pour faciliter les exportations ukrainiennes de produits agricoles ; de même que le besoin de mettre en place un régime spécial de logistique sur la base des ports du Danube de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie, ainsi que des communications du canal Danube-mer Noire.

La Commission du Danube contribue activement à la résolution de ce problème dans le cadre de l'initiative adoptée au mois de mai 2022 *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*, afin de soutenir les actions de solidarité de l'Union européenne pour l'Ukraine, conformément à *Action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with EU* (Plan d'action de l'Union européenne pour les voies de solidarité UE-Ukraine afin de faciliter les exportations agricoles et le commerce bilatéral entre l'Ukraine et l'UE) (*Brussels, 12.5.2022 COM (2022) 217 final*).

- 1.4. Les volumes des transports au premier semestre (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) de 2022 sont les suivants (total vers l'amont/vers l'aval) :

- dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) – statistiques de la centrale hydraulique de Jochenstein : 1.439 milliers de tonnes, soit 147% du volume (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) de 2021 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) – statistiques de la centrale hydraulique de Gabčíkovo : 2.741 milliers de tonnes, soit 104,5% du volume (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) de 2021 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) – statistiques du point de contrôle de Mohács : 2.469 milliers de tonnes, soit 80,7% du volume (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) de 2021 ;
- sur le canal Danube-mer Noire : 8.943 milliers de tonnes, soit 106% du volume (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) de 2021.

Des informations détaillées sur la situation au premier trimestre (Q<sub>1</sub>) de 2022 et au premier semestre (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) de 2022 ont été fournies dans l'Information du Secrétariat sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne » :

- résultats du premier trimestre de 2022 (*diffusé par la lettre N° CD 185/VII-2022 du 4 juillet 2022*) ;
- résultats du premier semestre de 2022 (*voir DT V.4.1 (2022-2), diffusé par la lettre N° CD 259/X-2022 du 7 octobre 2022*).

- 1.5. Le trafic marchandises au cours du premier semestre de 2022 a varié dans diverses directions (tableau 1.1) :

**Trafic-marchandises des ports des pays danubiens au premier semestre  
(Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>) de 2022**

Ports (milliers de t)	2019	2020	2021	2022
Allemagne	3.274	3.511	1.514	1.370
Autriche	6.452	6.645	4.330	3.252
Slovaquie	1.664	1.553	892	952
Hongrie	6.742	6.064	3.064	2.578
Croatie	814	948	320,3	338,8
Serbie	9.735	8.164	7.350	6.366
Bulgarie	5.385	5.431	3.407	3.751
Roumanie	28.474	27.307	13.531	12.976
République de Moldova	1.299	1.185	593	1.140
Ukraine	5.629	4.055	2.185	5.102

\*Ports de Bratislava et Komarno.

- 1.5.1. L'augmentation significative du trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine au cours de la période suivante (en particulier au deuxième trimestre) est la conséquence logique des mesures décisives et des actions importantes prises par le gouvernement de l'Ukraine, avec le soutien de l'Union européenne et de la Commission du Danube, pour organiser les exportations via les ports de Reni, Izmaïl et Oust'-Dounaïsk des produits agroalimentaires de l'économie du pays : céréales et marchandises liquides (huile de tournesol) par des navires de mer, en intensifiant les passages de bateaux (trafic maritime) par le canal de Sulina et le bras de Kilia (par le bras de Bystroe).
- 1.5.2. Une autre direction importante était le transport de produits agricoles par de gros convois vers le port de Constanta par le canal Danube-mer Noire, avec transbordement ultérieur sur des navires de mer, ce qui a nécessité une relocalisation importante de la flotte vers le Bas-Danube.
- 1.5.3. Il convient de noter une forte croissance du trafic-marchandises du port de Giurgiulesti comme un des éléments importants du système d'actions dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*.
- 1.6. En mars 2022, sur le marché des transports de passagers, ont été constatés des voyages épisodiques (puis avec une forte augmentation) sur les principales lignes de croisière ainsi que sur des lignes de transports locaux. Lors des mois juillet, août et septembre une nouvelle augmentation des voyages a été constatée et le nombre de passagers transportés sur des bateaux de croisière (voir la référence

au DT V.4.1. (2022-2) dans le point 1.4 ci-dessus) a augmenté de 13% au ( $Q_1+Q_2$ ) de 2022 par rapport au total de l'année 2021.

## 2. Conditions nautiques et hydraulicité

- 2.1. Les conditions nautiques pendant le premier semestre de 2022 doivent être considérées comme extrêmes : la phase des basses-eaux qui a débuté fin juin se caractérise par une situation hydrologique extrêmement défavorable causée par des températures extrêmement élevées et un manque de précipitations dans le bassin du Danube et dans les celui des affluents. Cela a entraîné une forte baisse des niveaux sur l'ensemble du Danube et, par conséquent, une diminution significative des tirants d'eau fonctionnels des bateaux.

Par exemple, la navigation a été complètement interrompue aux km de fleuve 564-565 pendant la période 30 juin-2 juillet, 6-8 juillet et 21 juillet-26 août 2022, soit pendant une période de 41 jours, lorsque les profondeurs du chenal se situaient entre 140-160 cm, ce qui n'était pas suffisant pour le passage des convois, étant donné que la plupart des bateaux ont un tirant d'eau pendant cette période d'environ 200-220 cm.

- 2.2. Au cours de la période juillet-septembre, une période de basses-eaux a été enregistrée sur l'ensemble du Danube, et la circulation de la flotte sur certains secteurs a été périodiquement arrêtée. En conséquence, des efforts sérieux ont été nécessaires de la part de certains pays danubiens pour assurer au maximum la circulation de la flotte.
- 2.3. Sur la base des données disponibles, on peut conclure que déjà pendant les 9 mois de cette année, à de nombreuses stations hydrométriques sur le Danube, le nombre de jours où l'ENR (RNW) n'était pas atteint était cinq fois plus élevé que le nombre de jours de non-atteinte de l'ENR pendant une année standard conventionnelle. Il est très probable que 2022 soit une année extrême du point de vue hydrologique, surtout en ce qui concerne la durée de la phase de basses-eaux en été-automne.
- aux stations hydrométriques du Haut-Danube (fig. 1), pour les 9 premiers mois de 2022, le nombre de jours de non-atteinte de l'ENR est passé de 3 (Gönyű) à 98 jours (Regensburg) ;
  - sur le Danube Moyen (fig. 2), le nombre de jours de non-atteinte de l'ENR varie entre 18 jours (Budapest) et 65 jours (Pančevo) ;
  - sur le Bas-Danube – entre 60 jours (Tulcea) et 109 jours (Nikopol). La section du complexe hydroélectrique des Portes de Fer constitue une exception.
- 2.4. Pour les raisons ci-dessus, les pertes des armateurs sont dues non seulement à une diminution des tirants d'eau (tableau 2.1), mais aussi à l'interruption du trafic en vue du regroupement et du transbordement des bateaux.

### Tirants d'eau des bateaux marchands dans la navigation de 2022

Mois	Chargement, circulation vers l'amont (cm)	Chargement, circulation vers l'aval (cm)
Janvier	230 (230)*	210-200 (210)
Février	230 (250)	210/200 (210/220)
Mars	250/230 (250)	220/210 (220/210)
Avril	250 (250)	230/220 (250)
Mai	250 (250)	230/250
Juin **	220/210 (230)	210/220 (210/220)
Juillet**	190/180 (230)	200 (200/210)
Août**	190/180 (210)	190 (190/200)
Septembre**	190/180 (190)	180/190 (180/190)

\* Les tirants d'eau fonctionnels des bateaux marchands au cours de la période respective de 2021 figurent entre parenthèses.

\*\* Au cours de cette période sur certains secteurs critiques du fleuve ont eu lieu des arrêts épisodiques de convois et de regroupements spéciaux de barges afin d'assurer le tirant d'eau nécessaire pour le passage (successivement jusqu'à 1,8/1,6/1,4 m), ce qui a entraîné une réduction des volumes du trafic marchandises.

L'impact négatif des basses-eaux critiques sur le marché s'est poursuivi au cours des mois suivants de la navigation sur le Danube.

### 3. Dynamisme du marché de la navigation danubienne pour les 9 mois de 2022

#### 3.1. Transports de passagers

Les transports de passagers à bord de bateaux à passagers à cabines de croisière, après avoir enregistré une baisse importante en 2020-2021, a connu une augmentation significative au cours des 9 mois ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) de 2022 (tableau 3.1, fig. 3 et 4).

Tableau 3.1

#### Dynamisme du trafic de passagers à bord des bateaux de croisière en 2022 (en milliers)\*

Lignes	2019 $Q_1+Q_2+Q_3$	2020 $Q_1+Q_2+Q_3$	2021 $Q_1+Q_2+Q_3$	2022 $Q_1+Q_2+Q_3$
Haut-Danube**	270,6	55,1	97,76	363,7
Vers le delta du Danube	55	4,91	25,52	66,0

\* Calculs appartenant à la Commission du Danube basés sur les statistiques de Gabčíkovo et Mohács (c'est-à-dire les données sur le trafic vers l'amont/vers l'aval).

\*\* Il faut également noter une augmentation de 342% des transports de passagers enregistré par la centrale hydraulique de Jochenstein (le système d'enregistrement comprend également les voyages à destination et en provenance des ports du bassin rhénan) dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT).

### 3.2. Trafic-marchandises

Afin d'analyser le dynamisme du marché du trafic-marchandises danubien, les volumes et ses principaux éléments pour les 9 mois de 2022 selon la nomenclature sont comparés aux ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) de 2019 (période initiale de changements majeurs sur le marché en raison des restrictions liées à la pandémie) et aux ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) de 2020-2021; ceci étant, une série de particularités spécifiques pour les différents secteurs peuvent être notées :

3.2.1. Dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) : un total de 1.745 milliers de tonnes, soit 101% du volume transporté au cours des 9 premiers mois ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) de 2022 a été transporté (vers l'amont/vers l'aval) par rapport à la même période de 2021. Il convient toutefois de noter que le volume des transports au troisième trimestre ( $Q_3$ ) représentait 44% de celui du deuxième trimestre ( $Q_2$ ) de 2022.

3.2.2. Dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) : le volume total des transports était de 3.456 milliers de tonnes (fig. 5), soit 88% du volume pour la même période de 2021.

Le principal volume, tout comme pour la même période ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) de 2019-2021, a été assuré par les transports vers l'amont de denrées alimentaires, de minerai de fer, de céréales et par les transports vers l'aval de produits de l'industrie chimique (engrais) et de produits pétroliers (tableaux 3.2, 3.3, fig. 6).

Ceci étant, il faut noter une baisse par rapport à la même période ( $Q_1+Q_2+Q_3$ ) de 2019-2021 des principaux constituants des volumes des transports de denrées alimentaires et de minerai de fer vers l'amont et de produits pétroliers vers l'aval.

Tableau 3.2

#### **Volumes de marchandises (selon la nomenclature), transportés dans la communication transfrontière HU/SK : vers l'amont**

Années, milliers de t	2019 $Q_1+Q_2+Q_3$	2020 $Q_1+Q_2+Q_3$	2021 $Q_1+Q_2+Q_3$	2022 $Q_1+Q_2+Q_3$
Groupe de marchandises				
Denrées alimentaires et fourrages	1.447	1.079	729	663
Minerais de fer	657	740	777	588

Céréales	206	241	287	321,7
Produits métalliques	278	42,5	48,1	93
Produits pétroliers	212	162	80,4	86,9
Engrais naturels et artificiels	80,7	59,5	109	64

Tableau 3.3

**Volumes de marchandises (selon la nomenclature), transportés  
dans la communication transfrontière HU/SK : vers l'aval**

Groupe de marchandises	Années, milliers de t			
	2019 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2020 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2021 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2022 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>
Engrais naturels et artificiels	410	423	385	378,9
Produits pétroliers	512	423	671	423,8
Produits métalliques	267	71,8	98,8	132

3.2.3. Caractéristiques du marché des transports sur le secteur respectif du Danube

- Les transports à bord des convois poussés ont représenté 49% du volume total de marchandises (en 2021 - 48,4%, en 2020 - 49,5%), dans un rapport pluriannuel de 52% à 59,4% ;
- Les transports à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches ont dépassé les volumes des transports à bord des convois poussés de 11,8% vers l'amont (en 2020 – de 31,5%, en 2021 – de 25%), ce qui est dû aux spécificités de la formation de lots de marchandises des bateaux (diminution) au troisième (Q<sub>3</sub>) trimestre.
- Le volume des transports de minerai de fer vers l'amont au troisième trimestre (Q<sub>3</sub>) ne représentait que 32,6% du volume du deuxième trimestre (Q<sub>2</sub>) de 2022.

3.2.4. Dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) le volume total des transports s'est élevé à 3.153 milliers de tonnes (fig. 7), ce qui représente 68,6% par rapport au volume pour la même période de 2021.

La principale baisse par rapport à la même période de 2021 est due à la diminution des principaux constituants des volumes des transports de minerai de fer vers l'amont, de céréales et de denrées alimentaires ainsi que de produits pétroliers vers l'aval (tableaux 3.4, 3.5, fig. 8).

### 3.2.5. Caractéristiques du marché des transports sur le secteur respectif du Danube

- Les transports des céréales vers l'aval, après avoir affiché une augmentation de 3,2 fois au cours de la même période de 2020 par rapport au (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>+Q<sub>3</sub>) de 2019, ont été nettement inférieures à celles de (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>+Q<sub>3</sub>) de 2021, ceci étant, la principale baisse des volumes a été enregistrée au troisième trimestre : le volume de Q<sub>3</sub> représentait 22% du volume de Q<sub>2</sub> en 2022.
- Les volumes des transports de minerai de fer vers l'amont ont été relativement stables au cours du premier semestre, mais au Q<sub>3</sub> le volume des transports représentait 27% du volume de Q<sub>2</sub> en 2022.
- Les volumes trimestriels des transports de produits métalliques, de produits pétroliers et d'engrais peuvent être considérés comme étant relativement stables.
- A l'instar de la dynamique du transport sur le Haut-Danube, le volume des transports par bateaux automoteurs sur ce secteur s'élevait à 27% (en 2020 - 23,3%, en 2021 - 22,2%) du volume total, ce qui est dû aux particularités de la composition des marchandises transportés à bord de bateaux au troisième (Q<sub>3</sub>) trimestre.

Tableau 3.4

#### **Volumes de marchandises (selon la nomenclature), transportés dans la communication transfrontière HU/HR/RS : vers l'amont**

Groupe de marchandises	Années, milliers de t	2019 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2020 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2021 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2022 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>
		3			
Minerais de fer		983	739	789	596
Charbon (coke)		366	257	246	179,4
Engrais		308	359	287,5	189,6
Produits pétroliers		79,4	70,6	82,3	172,3
Produits métalliques		218	180	185	160



Tableau 3.5

**Volumes de marchandises (selon la nomenclature), transportés  
dans la communication transfrontière HU/HR/RS: vers l'aval**

Années, milliers de t	2019 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2020 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2021 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2022 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>
Groupe de marchandises				
Céréales	340	1.074	844	220,2
Produits pétroliers	338	383	479	254,4
Produits métalliques	216	228	191,6	202,5
Denrées alimentaires et fourrages	160	399	201,7	48,5
Engrais	202	303	244,5	269,2

3.2.6. Au cours du 9 mois de 2022, le volume du trafic sur le canal Danube-mer Noire se chiffrait à 12.877 milliers de tonnes, soit 95% par rapport à l'indicateur analogue de 2021 (tableau 3.6)

Tableau 3.6

**Volumes du trafic-marchandises par le canal Danube-mer Noire par années**

Année, milliers de t	2019 Q <sub>1</sub> + Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2020 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2021 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2022 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>
Trafic-marchandises total	12.750	12.115	13.557	12.877
Transports internationaux	6.748	7.605	7.495	8.488
Transports internes	6.902	4.510	6.062	4.389

Le volume des transports internationaux par le canal pour les 9 mois de 2022 s'est élevé à 113% par rapport au volume de la même période de 2021, tandis que le transport interne (cabotage) s'est élevé à 72% du volume de 2021 (fig. 9).

3.2.7. Trafic-marchandises des ports pour les 9 mois de 2022

L'état du marché au troisième trimestre (Q<sub>3</sub>) de 2022 a été déterminé par l'évolution multidirectionnelle du trafic-marchandises des ports danubiens pour (Q<sub>1</sub>+Q<sub>2</sub>+Q<sub>3</sub>) de 2022 en général par rapport à la même période des années 2019-2021 (tableau 3.7).

**Trafic-marchandises des ports des pays danubiens  
pour 9 mois (Q<sub>1</sub>+ Q<sub>2</sub>+Q<sub>3</sub>) de 2022**

Ports (milliers t)	2019 Q <sub>1</sub> + Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2020 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2021 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>	2022 Q <sub>1</sub> +Q <sub>2</sub> +Q <sub>3</sub>
Allemagne	2.791	2.931	2.340	1.859
Autriche	5.497	5.417	6.437	4.239
Slovaquie*	1.295	1.174	1.292	1.455
Hongrie	4.785	5.245	4.288	3.232
Croatie	627	635,6	559	456.7
Serbie	7.928	5.864	10.675	8.788
Bulgarie	4.024	3.871	5.447	5.242
Roumanie	21.724	20.451	21.823	18.346
République de Moldova	948	867,7	1.200	1.610
Ukraine**	4.332	3.016	3.867	10.646

\* Ports de Bratislava et de Komarno

\*\* Données de l'Administration des ports maritimes d'Ukraine

**3.2.8. Caractéristiques des opérations portuaires pour les 9 mois de 2022**

- La plus forte augmentation du trafic-marchandises dans les ports danubiens de l'Ukraine est due à la hausse du volume des exportations du secteur agricole de l'économie (tableau 3.8) en raison de la délocalisation des points de chargement des marchandises suite au blocus par la Russie des ports maritimes de l'Ukraine.

Ceci étant, dans le volume total du troisième (Q<sub>3</sub>) trimestre (5.744 milliers de tonnes), les transports de céréales représentaient respectivement 49% en juillet, 41% en août et 33% en septembre.

Tableau 3.8

**Trafic-marchandises des ports danubiens d'Ukraine  
au troisième trimestre de 2022  
(mois: VII/VIII/IX)\***

Port/ mois	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
2021 (VII/VIII/IX)	462/383/347	51/185,5/223	8,4/18,3/4,2
2022 (VII/VIII/IX)	763/985/1.026	877/990/631	94,1/82,6/95,7

\* Données de l'Administration des ports maritimes d'Ukraine

- Le trafic-marchandises du port de Constanta à bord de bateaux fluviaux a représenté 11.360 milliers de tonnes, soit 90,8% du volume pour les 9 mois de 2021, tandis que le trafic-marchandises en transport international a représenté 8.061 milliers de tonnes, soit 71% du volume total (en 2021 – 7.493 milliers de tonnes, soit 59,9% du volume de 2020) ;

Pendant les 9 mois de 2022, dans le port de Constanța ont été déchargées 3.568 milliers de tonnes de marchandises transportées depuis des ports ukrainiens (pour l'ensemble de 2021 - seulement 1.128 milliers de tonnes), dont 2.310 milliers de tonnes de produits agricoles. 261 milliers de tonnes de marchandises ont été expédiées en direction des ports ukrainiens, dont 41% de produits pétroliers.

- L'augmentation de 34% du trafic-marchandises du port de Giurgiulesti par rapport à la même période de 2021 est due à une augmentation de l'exportation de céréales (au total, 218 milliers de tonnes ont été expédiées uniquement en direction du port de Constanta) et de l'importation de produits pétroliers (248 milliers de tonnes déchargées).

#### 4. Conclusions

- 4.1. A partir de la fin du mois de mars 2022, le marché des transports danubiens a commencé à ressentir de sérieux changements en raison de l'agression de la Russie en Ukraine ; les prévisions de croissance du produit intérieur brut de l'Union européenne et de la zone euro pour 2022 ont été révisées.

Selon les prévisions de l'Association européenne de l'acier *Eurofer*, une baisse de 3,5 à 4% de la production et de la consommation d'acier semble être probable en 2022 (données de novembre 2022), entre autres en raison de l'aggravation de la crise énergétique et de la pénurie de matières premières, ainsi qu'à cause de problèmes logistiques dans ce secteur de l'économie.

- 4.2. Les volumes des transports de marchandises prévus pour l'ensemble de 2022 (sur la base des données opérationnelles) pourraient être les suivants :

- dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) : 4.342 milliers de tonnes, soit 88% du volume de 2021 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) : 4.009 milliers de tonnes, soit 69% du volume de 2021 ;
- volume des transports sur le canal Danube-mer Noire : 17.265 milliers de tonnes, soit 99,8% du volume de 2021 ; ceci étant, le volume des transports internationaux représente 132% du volume de l'année précédente.

- 4.3 En 2022, le nombre de passagers sur les bateaux de croisière du Haut-Danube augmenterait d'environ 3 fois, sur les lignes dans la direction du Delta de 2 fois par rapport aux résultats en 2021. Les transports de passagers maintiendront une dynamique positive de croissance en 2023.

- 4.4. La phase de basses-eaux arrivée fin août 2022 n'a pas permis une amélioration significative des volumes des transports sur les secteurs surveillés par le système d'observation du marché de la navigation danubienne.

Cette tâche rend absolument nécessaire une coopération étroite entre les Etats membres de la CD, tant en matière d'études théoriques sur les prévisions des conditions hydrologiques que dans le cadre de projets spécifiques relatifs à des travaux hydrotechniques et d'entretien sur les secteurs relevant de leurs compétences respectives.

**A N N E X E**

**(figures)**

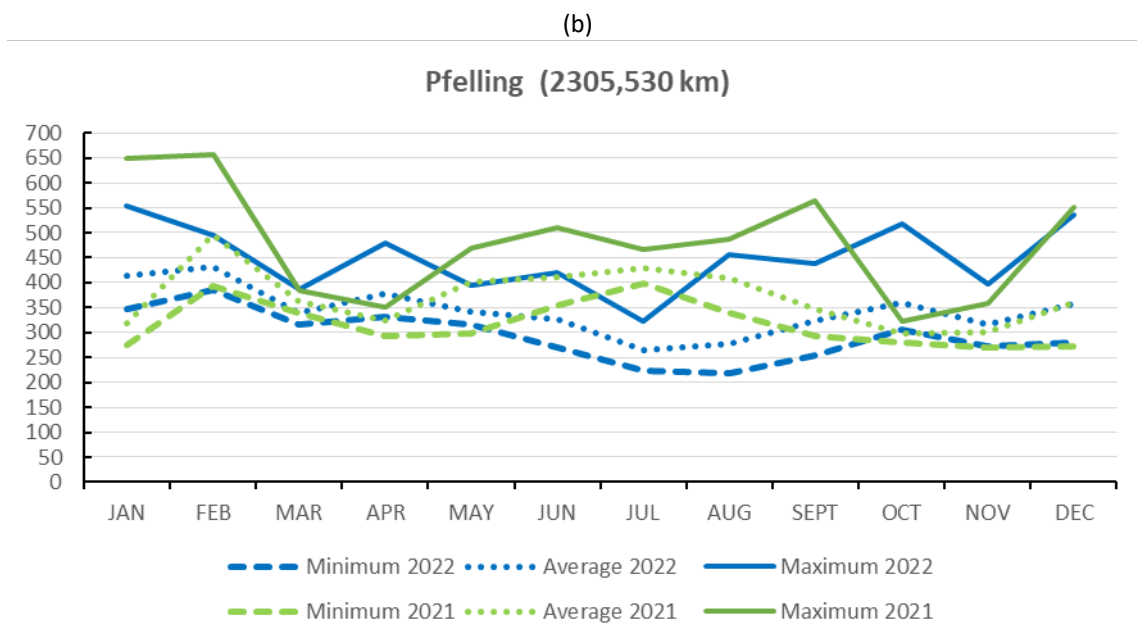
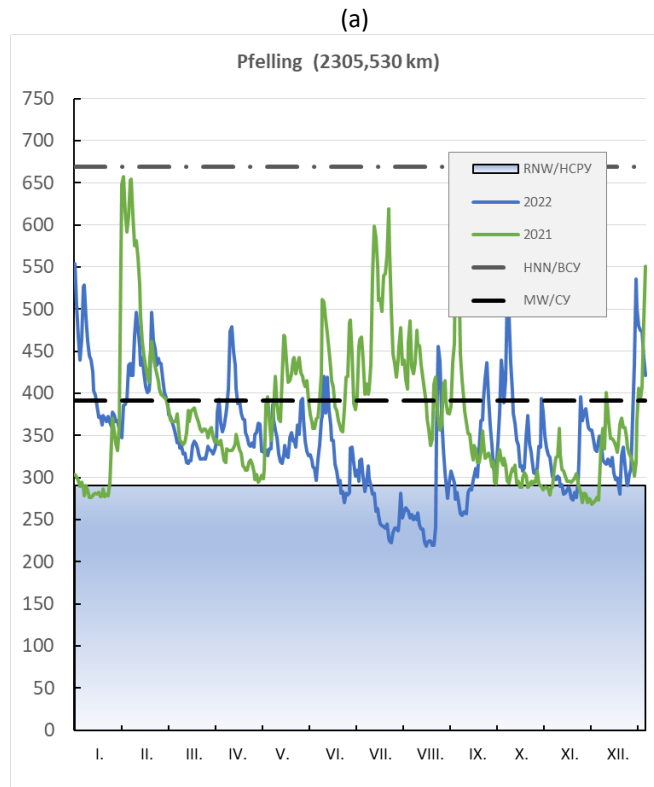
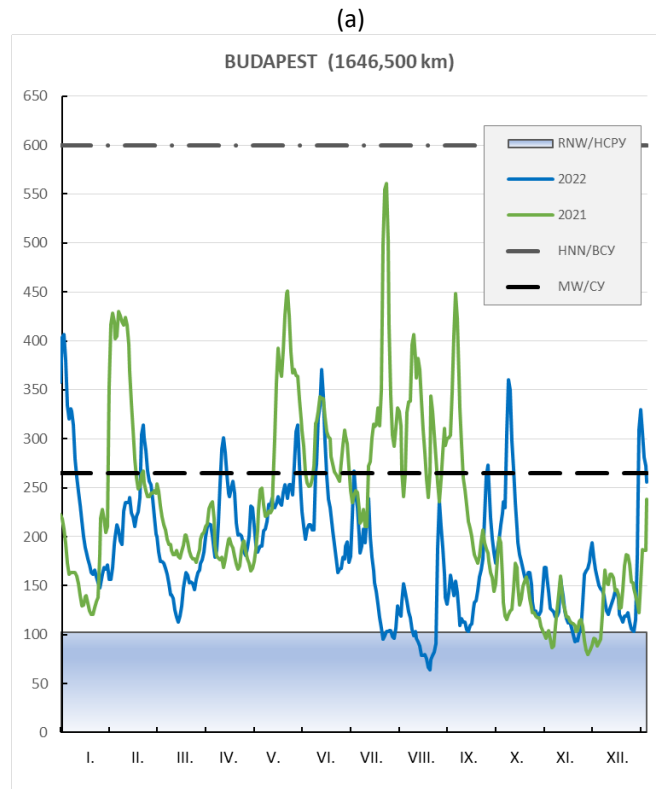


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm  
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm  
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды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



(b)

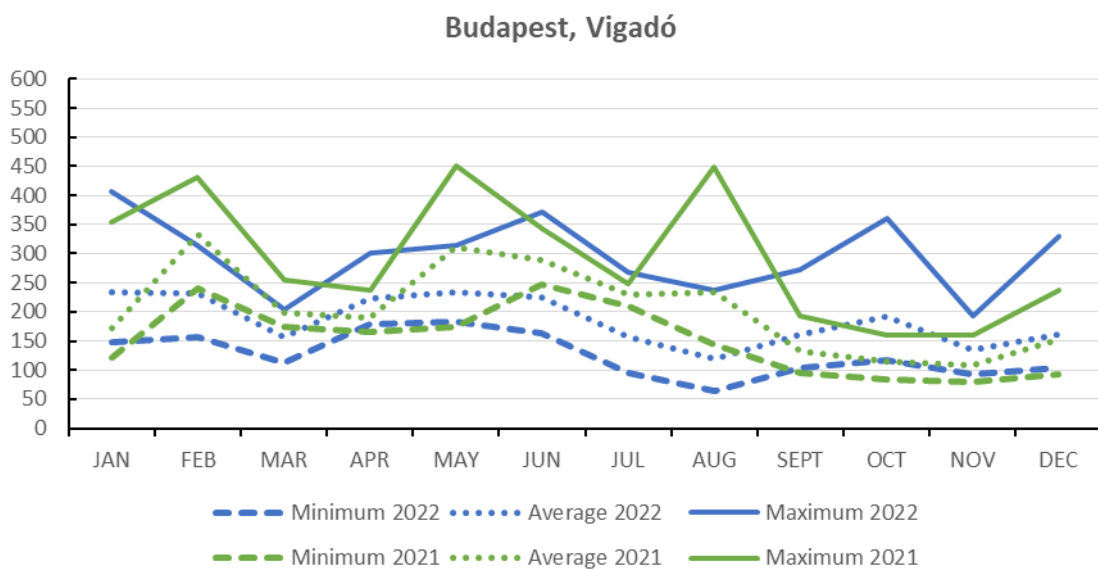


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm  
 Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

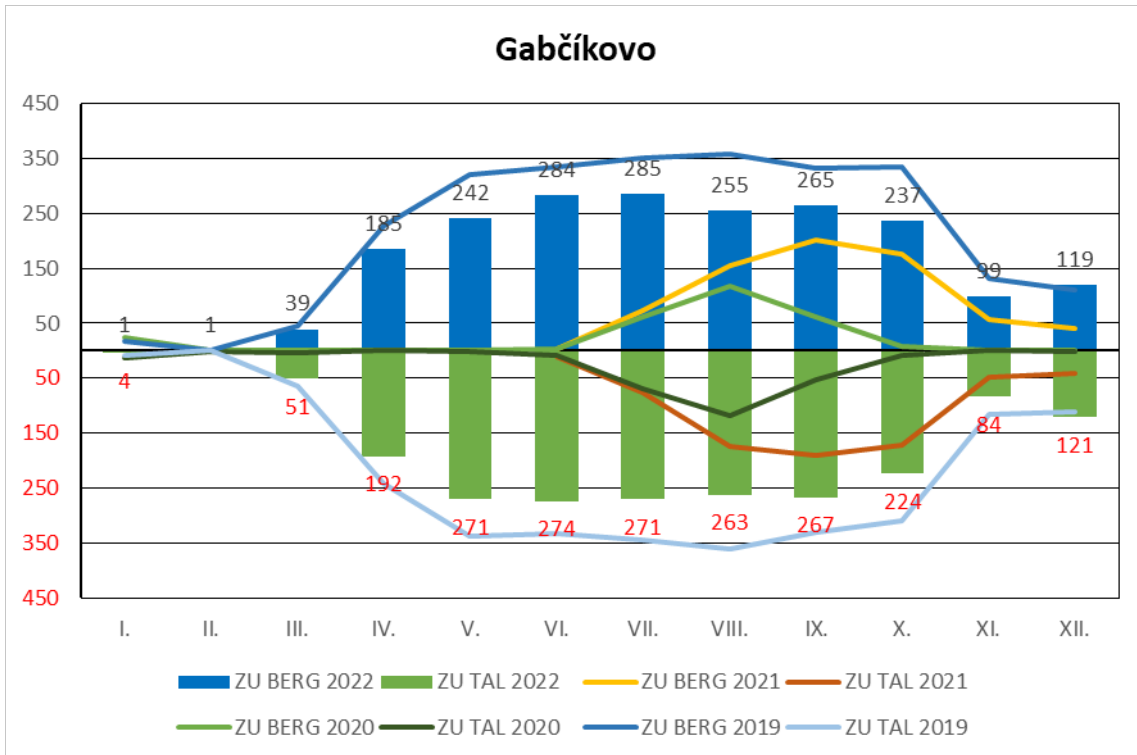


Abb. 3: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in den Jahren 2019-2022 pro Monat

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

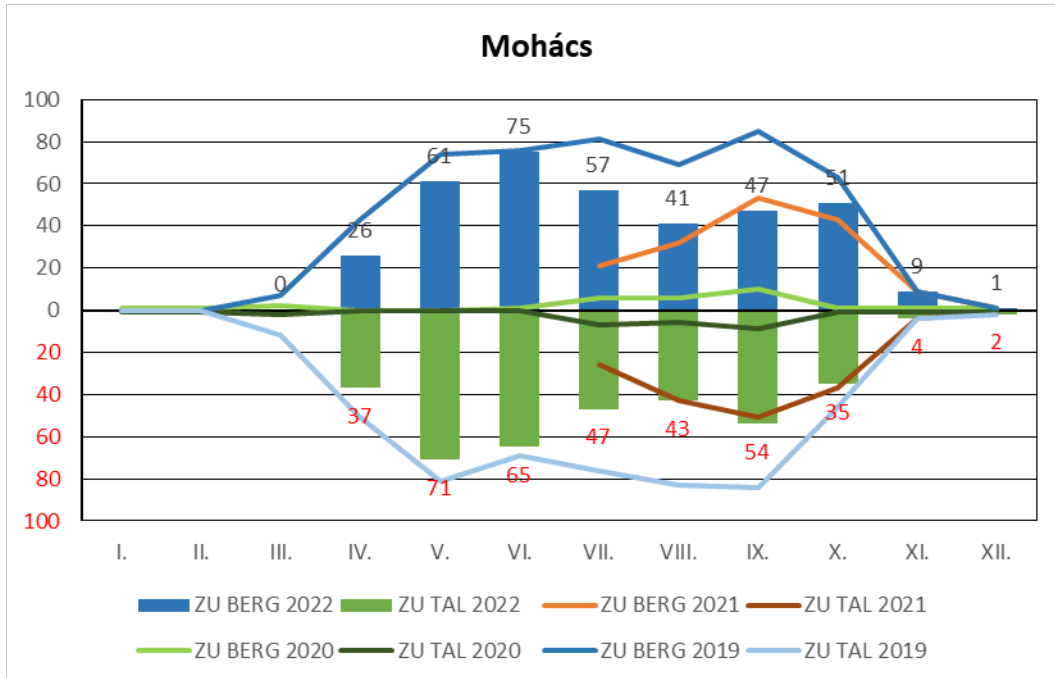


Abb. 4: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in den Jahren 2019-2022 pro Monat

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 гг., по месяцам



## Gabčíkovo

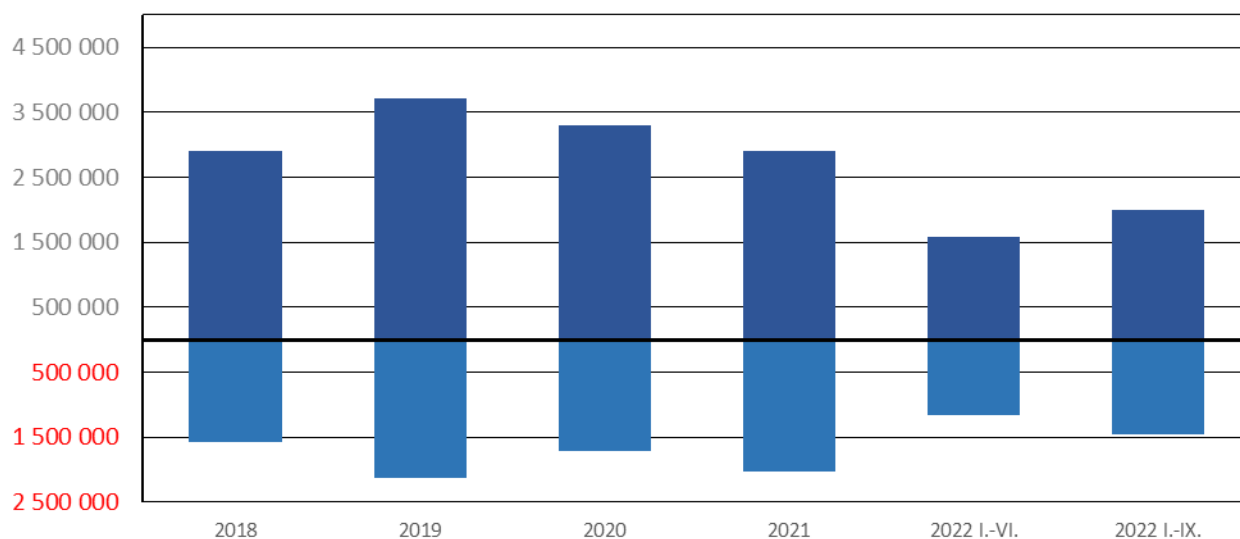


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

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

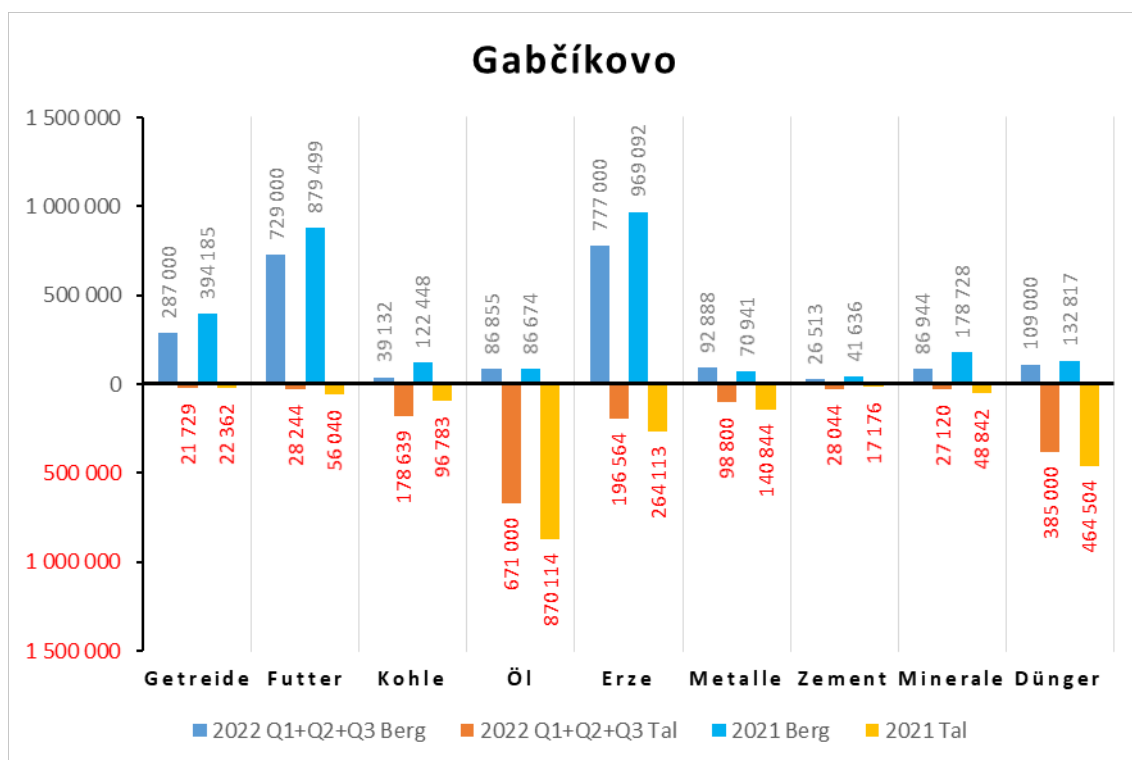


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in den Jahren 2021-2022 in Tonnen

Fig. 6 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. 6. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2021 -2022 гг., в тоннах

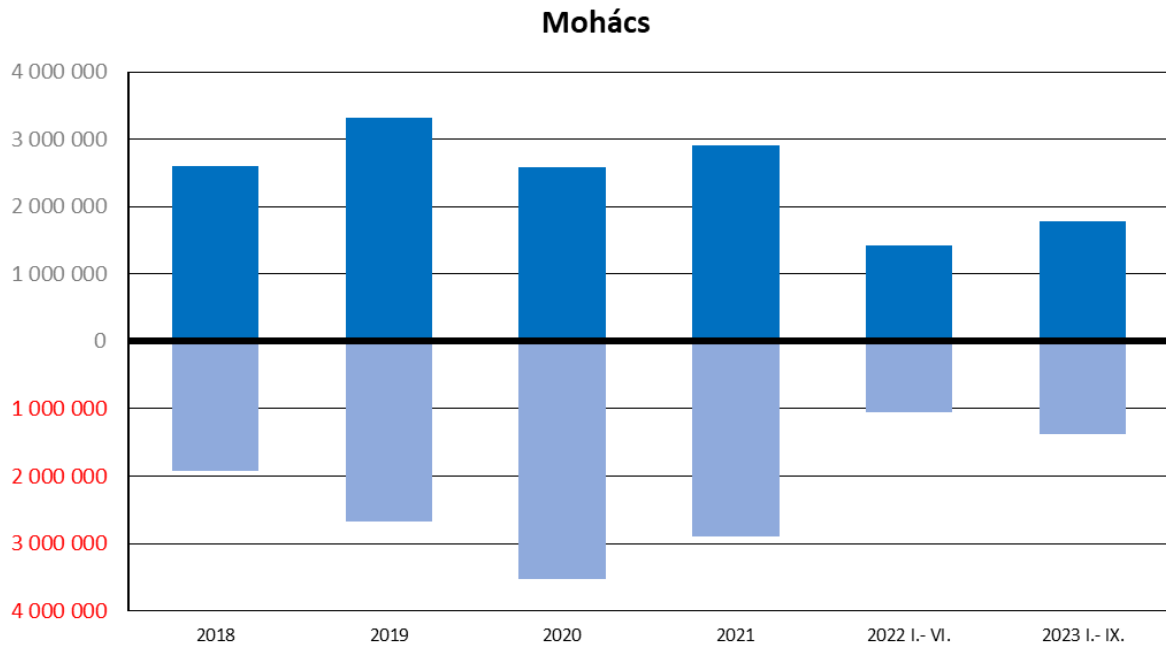


Abb.7: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen  
 Fig. 7 Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

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

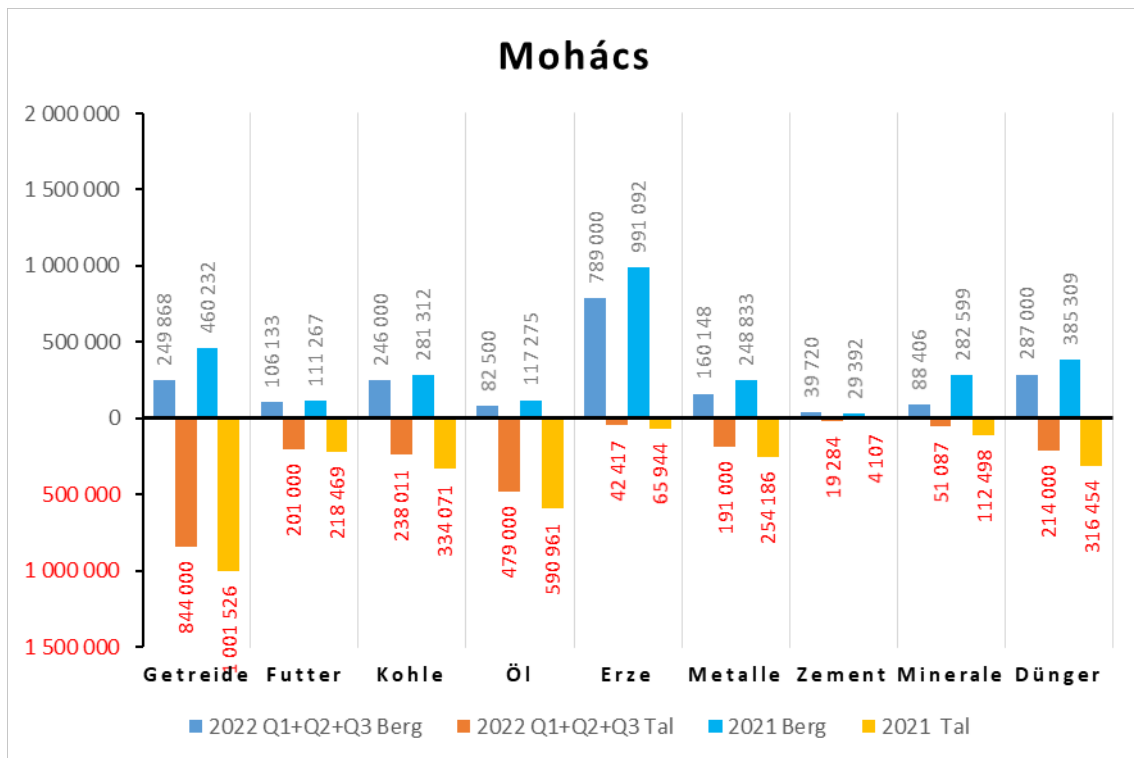


Abb. 8: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in den Jahren 2021-2022 in Tonnen

Fig. 8 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS en 2021-2022, en tonnes

Рис. 8. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз МОХАЧ в 2021-2022 гг., в тоннах

### Cernavodă-Constanța

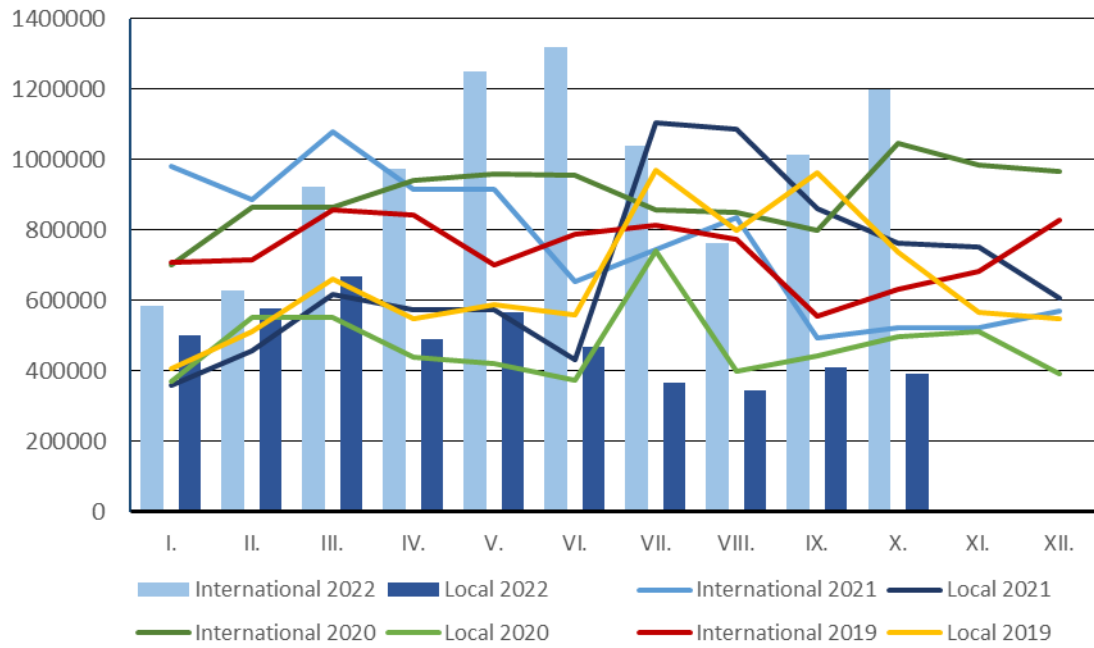


Abb. 9: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA in den Jahren 2021-2022 pro Monat in Tonnen

Fig. 9 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA en 2021-2022, par mois, en tonnes

Рис. 9. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2021-2022 гг. по месяцам, в тоннах