

COMMISSION DU DANUBE

INFORMATION DU SECRETARIAT

**sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne :
premier semestre de 2023 »**

Sommaire

Chapitre 1	Caractéristique générale du marché de la navigation danubienne	5
	1.1 Etat initial du marché des transports sur le Danube en 2023	5
	1.2 Dynamisme du marché des transports au cours du premier semestre de 2023	6
Chapitre 2	Observation du marché de la navigation danubienne : circulation de la flotte et des marchandises	7
	2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2023	7
	2.1.1 Conditions nautiques au cours du premier semestre de 2023	7
	2.1.2 Hydraulicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux	9
	2.2 Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises en 2023	9
	2.2.1 Transports de passagers	9
	2.2.2 Trafic-marchandises	10
	2.2.3 Trafic interbassins	15
Chapitre 3	Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens	15
Chapitre 4	Conclusions	16
Annexe	Figures	18

Chapitre 1

Caractéristique générale du marché de la navigation danubienne

1.1 Etat initial du marché des transports sur le Danube en 2023

L'état initial des principaux secteurs du marché des transports dans la navigation danubienne au début de 2023 a été défini par les résultats globalement négatifs en termes de volumes des transports en 2022, principalement en raison de l'impact de l'invasion militaire à grande échelle de l'Ukraine par la Russie à partir de février 2022 et de l'émergence de risques importants sur le marché de la navigation sur le Danube, y compris des menaces militaires directes pour la sécurité de la navigation sur le Bas-Danube.

Au cours du premier semestre de 2023, la Commission du Danube a poursuivi son travail actif pour soutenir de nouveaux schémas logistiques pour les exportations de produits agricoles de l'Ukraine, ainsi que les importations de marchandises dont l'Ukraine a besoin sur la base des ports danubiens de l'Ukraine dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* adoptée en mai 2022 afin de soutenir les actions de solidarité de l'Union européenne pour l'Ukraine.

Il convient de noter qu'avec le soutien de la Commission européenne, des autorités publiques de Roumanie, de la République de Moldova et d'autres Etats membres de la CD, des possibilités d'exportation de plus de 2 millions de tonnes de céréales et de marchandises liquides (huile) par mois via les ports ukrainiens ont été créées. Ceci étant, le trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine en 2022 était de 16.505 millions de tonnes, soit 300% par rapport à l'indicateur de 2021. Par conséquent, en comparaison avec les indicateurs de 2021, le trafic-marchandises des ports s'élevait à :

- port d'Izmaïl : 218% ;
- port de Reni : 500% ;
- port d'Oust-Dounaïsk : augmentation de 12 fois.

Le 17 mai 2023, l'ONU a prolongé la durée de l'Initiative céréalière de la Mer noire (*BSGI*), formant le soi-disant « corridor céréaliier » (principalement les transports à partir des ports maritimes ukrainiens). Cependant, le 17 juillet, la Russie a annoncé son retrait de cette initiative et a organisé un blocus militaire des ports maritimes ukrainiens.

Dans la nuit du 24 juillet, puis en août et septembre, la Russie a attaqué les infrastructures portuaires ukrainiennes sur le Danube par des drones. A la suite de cette attaque, des destructions et endommagements ont eu lieu dans les ports, ce qui a entraîné la mise hors service de hangars à grains, de réservoirs, d'entrepôts, de bâtiments administratifs et l'endommagement de quantités importantes de cargaisons de céréales.

L'attaque contre les infrastructures portuaires ukrainiennes compromet la mise en œuvre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*, qui soutient les actions de solidarité de l'Union européenne avec 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 couloirs de solidarité UE-Ukraine afin de faciliter les exportations agricoles et le commerce bilatéral entre

l'Ukraine et l'UE) (*Bruxelles, 12.5.2022 COM (2022) 217 final*), ce qui affectera sans aucun doute la dynamique du marché et la sécurité de la navigation sur le Danube.

Au cours de la période considérée, le marché de la navigation danubienne a en outre été affecté par la baisse de la consommation d'acier (selon les prévisions d'EUROFER (juillet 2023) une diminution de 3% de la demande est attendu pour cette année), en particulier dans les secteurs de la construction et de l'industrie automobile, une diminution correspondante de l'approvisionnement en minerai de fer et charbon à coke, l'augmentation des prix de l'énergie et la restriction des exportations de céréales et d'autres produits alimentaires par certains pays.

La tendance à la baisse des volumes transportés, en particulier sur le Haut et le Moyen Danube, s'est poursuivie au cours du premier semestre de 2023.

1.2 Dynamisme du marché des transports au cours du premier semestre de 2023

1.2.1 Le marché des transports sur le Danube au cours du premier trimestre (Q₁) de 2023 s'est formé sous l'influence des principaux facteurs énumérés à la section 1.1, tout d'abord de l'impact négatif persistant de l'agression russe sur les principaux secteurs de l'industrie et du secteur agricole de l'économie dans le bassin du Danube et dans ceux limitrophes.

Par conséquent :

- le volume des transports de marchandises enregistrées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) au cours du Q₁ de 2023 a représenté 985,2 milliers de tonnes (ce qui représente 75,4% par rapport au volume Q₁ de 2022). La principale baisse des volumes au Q₁ de 2023 par rapport au volume des transports sur ce secteur du Danube en 2022 concerne les transports de produits alimentaires et de minerais de fer vers l'amont ;
- le volume des transports de marchandises enregistrées par Mohács, (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS)) au cours du Q₁ de 2023 a représenté 882,8 milliers de tonnes, soit 67,3% du volume de marchandises transportés au cours du Q₁ de 2022. La principale baisse des volumes au cours du Q₁ de 2023 revient aux transports de charbon à coke (pratiquement non réalisé) et de minerai de fer vers l'amont, ainsi que des transports de céréales vers le delta du fleuve ;
- le volume des transports sur le canal Danube-Mer noire au cours du Q₁ de 2023 a atteint 5.132 milliers de tonnes (132,4% de l'indicateur analogue du Q₁ de 2022) dont :
 - transports internationaux : 4.474 milliers de tonnes, ce qui représente 210% par rapport au Q₁ de 2022 ;
 - transports internes : 658 milliers de tonnes, ce qui représente 37,7% par rapport au Q₁ de 2022.

1.2.2 Le trafic-marchandises des ports au premier trimestre de 2023 a changé dans des directions différentes (tableau 1.1).

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens au cours du premier (Q₁) trimestre de 2019-2023

Ports (milliers de t)	2019 Q ₁	2020 Q ₁	2021 Q ₁	2022 Q ₁	2023 Q ₁
Allemagne	899	765,4	821	615	453
Autriche	2.016	1.709	2.050	1.669	1.232
Slovaquie	533,1	390	443	502	370,8
Hongrie	1.526	1.597	1.540	1.222	840
Croatie	137,2	210,5	175	180	79,6
Serbie	2.655	1.843	3.703	3.055	3.426
Bulgarie	1.192	1.212	1.374	1.724	2.001
Roumanie	6.212	6.668	6.553	6.096	6.012
Rép. de Moldova	284	296,4	239	486,2	611
Ukraine	1.569	1.281	1.047	1.431	8.806

Le trafic-marchandises du port de Constanța à bord de bateaux fluviaux a représenté 4.568 milliers de tonnes, soit 128,8% par rapport au trafic-marchandises du Q₁ de 2022. Ceci étant, 2.281 milliers de tonnes de marchandises en provenance des ports de l'Ukraine (Q₁ 2022 - 263 milliers de tonnes) ont été déchargées.

1.2.3 Sur le marché des transports de passagers, en mars 2022 ont recommencé les voyages sur les principales lignes de croisière ; les mois suivants a été poursuivie l'augmentation des passages de bateaux uniquement sur les lignes du Haut-Danube.

C h a p i t r e 2

Observation du marché de la navigation danubienne : circulation de la flotte et des marchandises

2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2023

2.1.1 Conditions nautiques au cours du premier semestre de 2023

Les accumulations de neige au début de 2023 dans les régions alpines du bassin danubien étaient estimées inférieures aux valeurs moyennes pluriannuelles, mais supérieures à celles du début de 2022. Dans ces conditions, les niveaux d'eau maximum lors du processus de la formation d'une vague bien exprimée des crues de printemps caractéristique pour le Danube, étaient également comparables aux valeurs moyennes statistiques pluriannuelles.

En **janvier** 2023, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube (station hydrométrique de Pfelling, fig. 1) ont oscillé dans une gamme de 30-70 cm aux valeurs du NM (*MW*).

Sur le Danube Moyen (station hydrométrique de Budapest, fig. 2), les niveaux de l'eau au début de la première décennie ont été inférieurs aux valeurs du NM (*MW*) de 30-80 cm ; deux hausses successives des niveaux variant dans une gamme de 40 à 60 cm au-dessus du NM (*MW*) ont été observées par la suite au cours du mois, suivies d'une baisse en-dessous du NM (*MW*) à la fin du mois. Sur le Bas-Danube, dans la première décennie de janvier, les niveaux ont été supérieurs au NM (*MW*) de 2,5-3,2 m, par la suite dépassant le NM (*MW*) de 2,6-4,2 m jusqu'à la fin du mois.

Dès la moitié de la première décennie de **février**, le Haut-Danube a connu une brève hausse des niveaux d'eau au-dessus du NM (*MW*) de 50-60 cm, suivie d'une baisse en-dessous du NM (*MW*) jusqu'à la fin du mois. Sur le Danube Moyen, les niveaux de l'eau au cours du mois étaient de manière stable en-dessous du NM (*MW*), avec un dépassement épisodique de 35-45 cm au début de la troisième décennie. Sur le Bas-Danube, durant l'ensemble du mois, les niveaux de l'eau étaient supérieurs au NM (*MW*) de 2,5-3,2 m.

Au cours de la seconde décennie de **mars**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube étaient supérieurs à la valeur du NM (*MW*) de 70-80 cm, par la suite ont varié dans une gamme inférieure de 60 à 90 cm à la valeur du NM (*MW*) à la fin du mois. Sur le Danube Moyen, les niveaux de l'eau au cours du mois étaient de manière stable en-dessous de la valeur du NM (*MW*) de 40-80 cm. Sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau au cours de la première décennie étaient dans une gamme de 2,5-3,3 m au-dessus du NM (*MW*) avec un dépassement par la suite du NM (*MW*) de 3,5-4,0 m.

En **avril**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube ont oscillé aux environs de la valeur du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique au début de la première décennie et avec une hausse brusque au-dessus du NM (*MW*) dès la moitié de la seconde décennie. Sur le Danube Moyen, au cours de la première décennie les niveaux d'eau ont oscillé aux environs de la valeur du NM (*MW*) ; avec une hausse brusque dès la moitié de la seconde décennie dans une gamme de 1,6-1,7 m au-dessus du NM (*MW*) et avec une baisse par la suite aux environs de la valeur du NM (*MW*) à la fin du mois. Sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau ont été supérieurs au NM (*MW*) tout au long du mois de 3,2-4,2 m.

En **mai**, les niveaux de l'eau sur le Haut-Danube ont varié dans une gamme supérieure aux valeurs du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique maximal de 1,5-1,8 m au cours de la seconde décennie ; avec une baisse consécutive aux environs de la valeur du NM (*MW*) à la fin de la troisième décennie. Sur le Danube Moyen, au cours du mois, les niveaux se sont maintenus de manière stable au-dessus du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique maximal de 2,0-2,4 m au cours de la seconde décennie ; avec une baisse consécutive aux environs de la valeur du NM (*MW*) à la fin de la troisième décennie. Sur le Bas-Danube, les niveaux de l'eau ont été supérieurs au NM (*MW*) à longueur du mois de 3,5-4,2 m.

En **juin** a débuté une baisse consécutive des niveaux sur le Haut-Danube et dès la moitié de la deuxième décennie les niveaux sont tombés en-dessous des valeurs moyennes pluriannuelles du ENR (*RNW*) et ont continué à osciller aux environs de cette valeur jusqu'à la fin du mois. Sur le Danube Moyen, au cours de la première et partiellement aussi de la deuxième décennie, les niveaux ont continué à osciller aux environs de la valeur NM (*MW*) ; dès la moitié de la deuxième décennie une baisse stable des niveaux en-dessous du NM (*MW*) de 0,8-0,9 m a commencé. Sur le Bas-

Danube, au cours des deux premières décades, les niveaux se sont maintenus au-dessus ou aux environs du NM (*MW*) ; à la fin de la troisième décade, les niveaux ont entamé une chute brusque.

2.1.2 Hydraullicité et tirants d'eau fonctionnels des bateaux

L'absence de la prise du fleuve et de phénomènes de glaces ont assuré au cours du premier trimestre de 2023 une navigation ininterrompue. Une hydraullicité stable pour une navigation efficace tout au long du semestre a été assurée, ce qui a permis d'effectuer le chargement des bateaux à la valeur maximum du tirant d'eau de 2,5-2,7 m (Tableau 2.1).

Tableau 2.1

Tirants d'eau des bateaux marchands dans la navigation de 2023

Mois	Chargement, circulation vers l'amont (cm)	Chargement, circulation vers l'aval (cm)
janvier	250 (230*)	220/230 (200/210*)
février	270 (230*)	230 (200/210*)
mars	270 (230/250*)	230/240 (210/220*)
avril	270 (250*)	230/240 (220/230*)
mai	270 (250*)	230/240 (230*)
juin	250 (220)	220 (210)

* Sont indiqués pour la comparaison les indicateurs de la période analogue de 2022

2.2 Observation de la circulation de la flotte et des flux de marchandises

2.2.1 Transports de passagers

2.2.1.1 Transports sur le Haut-Danube

Des transports relativement stables de passagers à bord de bateaux à passagers à cabines de croisière ont commencé en mai.

Tableau 2.2

Dynamisme du trafic de passagers¹ (en milliers)

Lignes	Année						
	2018	2019	2020	2021	2022	2022 Q1+Q2	2023 Q1+Q2
Haut-Danube	548,8	720,8	56,1	149,1	469,3	167,8	209,9
Vers le delta du Danube	103,6	135,4	5,15	34,1	74	33,8	17,03

¹ Calculs propres du Secrétariat de la Commission du Danube sur la base de données de Gabčíkovo et de Mohács

La base du trafic de passagers à bord de bateaux à cabines est représentée par les voyages « à courte distance » Passau-Vienne-Bratislava-Budapest-Passau et Vienne-Bratislava-Budapest d'une durée de 5-7-8 jours, les voyages de/vers les ports du Rhin et du Main, de même que vers le delta du Danube (tableau 2.2).

- Par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) ont été dénombrés 1.332 passages de bateaux ; cela représente 100% par rapport au 1^{er} semestre de 2022.
- A bord des bateaux passés par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)), conventionnellement appelé « Haut-Danube » (fig. 3) ont été dénombrés 1.548 passages de bateaux (en 2022 – 1.550), dont 31,5% en mai et 34,8% en juin.

2.2.1.2 Transports sur le Danube Moyen : communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) (statistiques du point de contrôle de Mohács)

La circulation des bateaux à passagers à cabines (la base de ce trafic est constituée par des lignes allant de Passau et de Vienne à destination du delta du Danube d'une durée de 14-15-16 jours). Ont été effectués 131 (en 2022 – 335) passages de bateau (fig. 4). Ont été transportés 17,03 milliers de passagers (tableau 2.2); le plus grand nombre de passages de bateaux (47) a été noté en juin.

2.2.2 **Trafic-marchandises**

2.2.2.1 Trafic sur le Haut-Danube

Volume du trafic

- a) Le volume des transports de marchandises par la centrale hydraulique de Jochenstein (communication transfrontière Autriche/Allemagne (AT/DE)) au 1^{er} semestre de 2023 a représenté 1.091 milliers de tonnes, ce qui représente 76% par rapport au volume de 2022.
- b) Le volume des transports de marchandises enregistrées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) s'est chiffré au cours du 1^{er} semestre de 2023 à 2.087 milliers de tonnes, ce qui représente 76,1% par rapport au volume de 2022 (fig. 5). Le transit vers l'amont s'est chiffré à quelque 1.074 milliers de tonnes, soit 51% du volume total.

Ont été transportées 1.737 milliers de tonnes de marchandises sèches (*trocken*), dont :

- vers l'amont (*zu Berg*) – 1.046 milliers de tonnes ;
- vers l'aval (*zu Tal*) – 691 milliers de tonnes.

Ont été transportées 344 milliers de tonnes de marchandises liquides (*tank*), dont :

- vers l'amont – 27,5 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 316,5 milliers de tonnes.

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés (statistiques de la centrale hydraulique de Gabčíkovo)

Au total, au cours du 1^{er} semestre de 2023 ont été transportés à bord de convois poussés 1.097 milliers de tonnes soit quelque 80% par rapport au volume de 2022 et 53% du volume total de marchandises (y compris liquides) passées par la centrale hydraulique de Gabčíkovo.

- a) D'après les volumes du trafic de marchandises sèches, il a été transporté à bord de convois poussés 969,6 milliers de tonnes, dont (fig. 6) :
 - vers l'amont – 552 milliers de tonnes, soit 53% du volume de marchandises sèches transportées vers l'amont ;
 - vers l'aval – 417,6 milliers de tonnes, soit 60% du volume de marchandises sèches transportées vers l'aval.

- b) Les volumes des marchandises liquides transportées par des barges-citernes non motorisées dans le cadre de convois représentaient 127,8 milliers de tonnes, dont :
 - vers l'amont – 9,1 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 118,7 milliers de tonnes.

Trafic à bord de bateaux automoteurs

Un total de quelque 990 milliers de tonnes ont été transportées au cours du 1^{er} semestre de 2023 à bord de bateaux automoteurs, dont :

- vers l'amont – 512,4 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 447,6 milliers de tonnes.
- a) Les bateaux automoteurs à marchandises sèches ont transporté un total de 767 milliers de tonnes, ce qui représente 70% par rapport au volume de 2022, dont :
 - vers l'amont – 494 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 273,4 milliers de tonnes.

 - b) A bord de bateaux-citernes automoteurs ont été transportées au total 223 milliers de tonnes de marchandises liquides, dont :
 - vers l'amont – 18,4 milliers de tonnes;
 - vers l'aval – 204,6 milliers de tonnes.

Nomenclature des marchandises (statistiques de la centrale hydraulique de Gabčíkovo)

Le rapport des volumes de marchandises lors de la circulation vers l'amont et vers l'aval (communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK)) figure dans les tableaux 2.3 et 2.4.

Avec une baisse globale des volumes par rapport au 1^{er} semestre de 2022, les particularités du marché du 1^{er} semestre de 2023 (fig. 7) sont les suivantes :

- a) baisse des volumes de transport de minerai de fer vers l'amont (87% du volume de 2022) et de denrées alimentaires (50% du volume de 2022) ;
- b) stabilité relative des volumes d'engrais et de produits pétroliers vers l'aval.

Tableau 2.3

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

Années, milliers de t	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
Groupe de marchandises						
Denrées alimentaires et fourrages	1.774 48% ²	1.321	879	783	539	270,9
Minerais de fer	841 22%	948	969	735	499	435,5
Céréales	271 7,3%	352	394	416	215	173,8
Produits métalliques	340 9,2%	117	71	101	70	30
Produits pétroliers	241 6,5%	212	86,7	92,1	69	18,4
Engrais naturels et artificiels	91,5 2,5%	75,2	132,8	74,5	57,3	24,9

Tableau 2.4

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

Années, milliers de t	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
Groupe de marchandises						
Engrais naturels et artificiels	535 25%	505	464,5	444,9	298,8	200,8
Produits pétroliers	671,3 31,4%	578	870	642	351,5	322,7
Produits métalliques	380,4 17,8%	96,5	140	173	101	89,7

2.2.2.2 Transports sur le Danube Moyen (statistiques du point de contrôle de Mohács, communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS))

² Du volume des marchandises transportées vers l'amont

Volume du trafic

Le volume des transports de marchandises enregistrées ayant franchi Mohács au cours du 1^{er} semestre de 2023 a représenté 1.619 milliers de tonnes (fig. 8), soit 66% par rapport au volume des marchandises transportées en 2022, dont le transit vers l'amont avait représenté 684 milliers de tonnes, soit 42%.

Ont été transportées 1.339 milliers de tonnes de marchandises sèches dont :

- vers l'amont – 626,8 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 712,2 milliers de tonnes.

Ont été transportées 280,1 milliers de tonnes de marchandises liquides dont :

- vers l'amont – 57,3 milliers de tonnes ;
- vers l'aval – 222,8 milliers de tonnes.

Circulation de la flotte

Trafic à bord de convois poussés

Au total, au cours du 1^{er} semestre de 2023 ont été transportés par le point de contrôle de Mohács à bord de convois poussés 1.130 milliers de tonnes, ce qui représente 70% du volume total de marchandises, y compris les marchandises liquides.

- a) D'après les volumes des transports de marchandises sèches, ont été transportées à bord de convois poussés 1.044 milliers de tonnes (fig. 9), dont :
 - vers l'amont – 495 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 549 milliers de tonnes.
- b) Les volumes de marchandises liquides transportées à bord de bateaux-citernes non-automoteurs dans la composition de convois se chiffraient à 85,9 milliers de tonnes, dont :
 - vers l'amont – 7,0 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 78,9 milliers de tonnes.

Transports à bord de bateaux automoteurs

Au total, au cours du 1^{er} semestre de 2023, ont été transportées à bord de bateaux automoteurs 489 milliers de tonnes, soit 81% du volume total des marchandises transportées par le point de contrôle de Mohács en 2022, dont :

- vers l'amont – 180 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 309 milliers de tonnes.
- a) 295 milliers de tonnes ont été transportées à bord de bateaux automoteurs à marchandises sèches, dont :
 - vers l'amont – 131,8 milliers de tonnes ;

- vers l'aval – 163,2 milliers de tonnes ;
- b) Il a été transporté à bord de bateaux-citernes automoteurs 194,1 milliers de tonnes de marchandises liquides (fig. 10), dont :
- vers l'amont – 48,1 milliers de tonnes ;
 - vers l'aval – 146 milliers de tonnes.

Nomenclature des marchandises

Les particularités du marché au 1^{er} semestre de 2023 (fig. 11) sont les suivantes :

- a) baisse des volumes de minerai de fer (72% du volume en 2022) vers l'amont ;
- b) absence de transports de charbon vers l'amont ;
- c) baisse des volumes de céréales vers l'aval (36% du volume en 2022) ;
- d) augmentation des volumes de produits métalliques et de produits pétroliers vers l'aval.

Le rapport des volumes de marchandises lors de la circulation vers l'amont et vers l'aval (communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS)) figure dans les tableaux 2.5 et 2.6.

Tableau 2.5

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

Groupe de marchandises	Années, milliers de t		2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
	2019	2020				
Minerais de fer	1.247 37,6%	954	991	741	525	380,6
Charbon (coke)	479 14,4%	323	281	200	170	0
Engrais	392 11,8%	436	385	255,6	155	46,9
Produits pétroliers	109 3,2%	106	117	252	81,5	57,2
Produits métalliques	270 8,1%	243	249	205	113,8	56,3

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
Céréales	479 21,1%	1.471	1,002	238,9	195	70,1
Produits pétroliers	428 18,9%	528	591	322,3	206,5	222,6
Produits métalliques	316 13,9%	295	254	310	151,2	208,3
Denrées alimentaires et fourrages	203 9%	520	218,5	65	23,7	86,7
Engrais	272 12%	364	316	315,5	227,2	116,1

2.2.3 Trafic interbassins

2.2.3.1 Transports sur le canal « Danube-mer Noire »

Au cours du 1^{er} semestre de 2023, le volume du trafic sur le canal « Danube-mer Noire » se chiffrait à 10.528 milliers de tonnes³, ce qui représente 118% par rapport à l'indicateur analogue de 2022 dont :

- transports internationaux : 8.826 milliers de tonnes (156% par rapport à l'indicateur de 2022) ;
- transports internes : 1.072 milliers de tonnes (33% par rapport à l'indicateur de 2022).

Les volumes du trafic par mois sont présentés sur la figure 12.

Chapitre 3

Caractéristique générale du trafic-marchandises des ports danubiens

Au cours du premier trimestre (Q₁) de 2023, le trafic-marchandises des ports danubiens ne s'élevait qu'à 23.852 milliers de tonnes, soit 140% par rapport au volume du Q₁ 2022 (tableau 1.1).

Le trafic-marchandises des ports danubiens au cours du premier semestre (Q₁+Q₂) de 2023 par rapport au Q₁+Q₂ de 2022 a changé dans des directions différentes (tableau 3.1).

³ www.acn.ro

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens en 2019-2021

Ports (milliers de t)	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂	2023 Q ₁ +Q ₂
Allemagne	3.274	3.511	2.999	2.410	1.370	1.047
Autriche	6.452	6.050	6.356	5.363	3.252	2.506
Slovaquie	1.664	1.553	1.846	1.934	952*	810*
Hongrie	6.064	6.742	5.715	4.063	1.356	1.746
Croatie	814	948	697	582	338,8	186,4
Serbie	9.735	8.164	13.610	12.023	6.366	6.628
Bulgarie	5.385	5.431	7.111	7.104	3.751	4.004
Roumanie	28.474	27.307	28.457	24.355	12.976	13.053
Rép. de Moldova	1.299	1.185	1.819	2.144	1.140	617,5
Ukraine	5.629	4.055	5.505	16.505	5.102	15.146

* ports de Bratislava et de Komarno

L'augmentation significative du trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine est la conséquence logique des mesures décisives et des actions importantes prises par le gouvernement ukrainien, 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 du secteur agricole de l'économie du pays.

Chapitre 4**Conclusions**

- 4.1 Au cours du premier semestre de 2023, l'impact de l'invasion militaire à grande échelle de la Russie en Ukraine a exacerbé les risques sur le marché de la navigation danubienne, ce qui a affecté presque tous les principaux secteurs du marché et a créé de menaces réelles pour la sécurité de la navigation sur la Bas-Danube.
- 4.2 Compte tenu des facteurs susmentionnés, malgré des conditions de navigation plutôt favorables, il y a eu une réduction significative des volumes des transports de marchandises ainsi que certains changements concernant la nomenclature des marchandises sur le Haut-Danube et le Danube Moyen. Les données opérationnelles pour les 7 premiers mois de 2023 montrent que cette tendance se poursuit.
- 4.3 La Commission du Danube continue à travailler sur des activités spéciales de coordination :
 - afin d'utiliser plus activement le potentiel de transport de la navigation danubienne dans les transports à partir des ports danubiens de l'Ukraine dans le cadre de l'initiative *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* adoptée en mai

2022, ainsi que pour stabiliser le fonctionnement du trafic des canaux entre le Danube et la Mer noire (tenant compte du fait que jusqu'à 100 bateaux sont en rade à l'entrée des canaux chaque jour),

- et afin d'assurer toutes les mesures visant la sécurité de la navigation.
- 4.4 Les actions prioritaires entreprises par la Commission du Danube à court terme pour stabiliser le marché et assurer la sécurité de la navigation sont coordonnées dans des projets communs avec la Commission européenne.

A N N E X E

(figures)

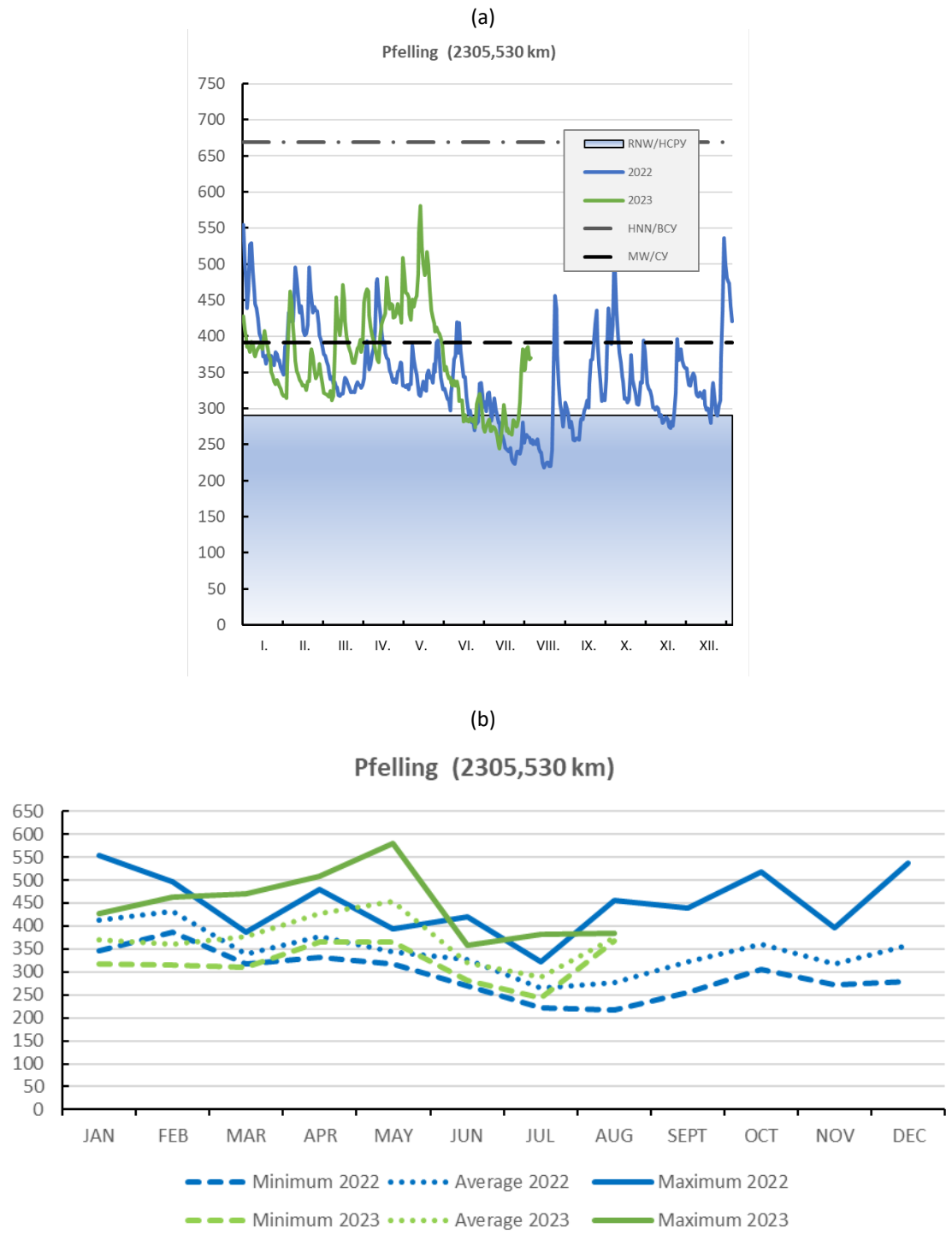


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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

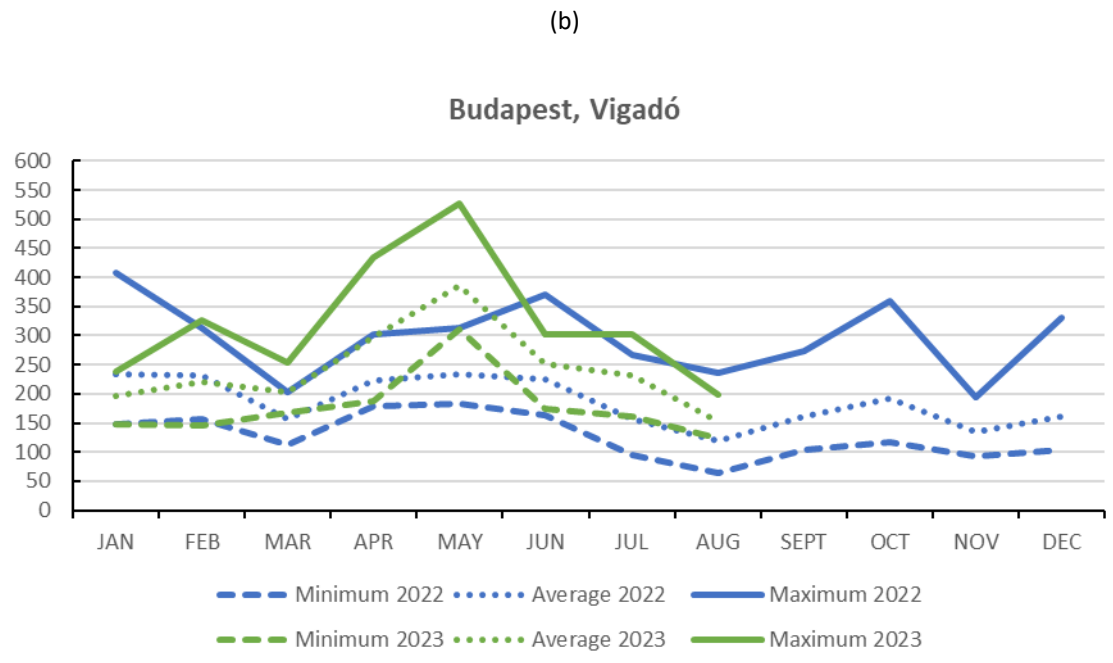
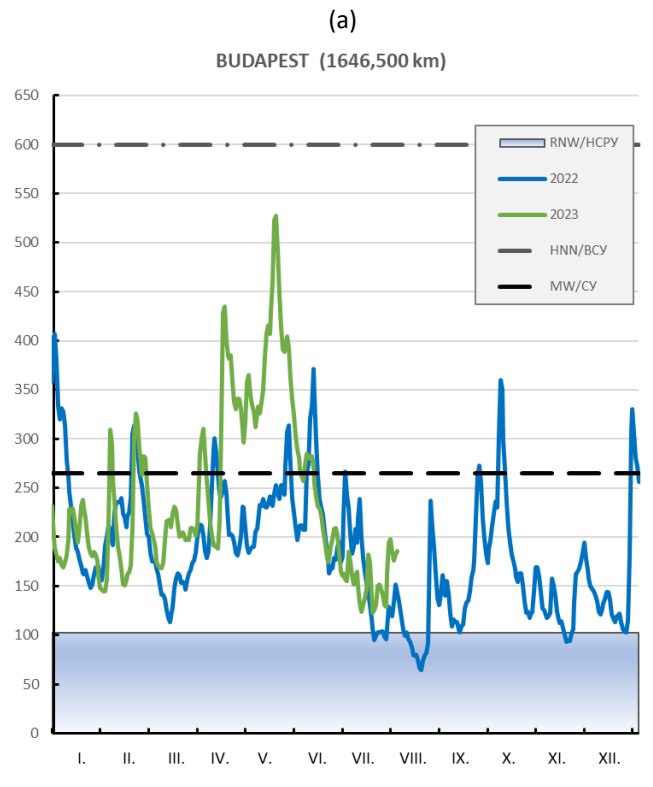


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm
 Рис. 2. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Будапешт Вигадо, в см

Gabčíkovo

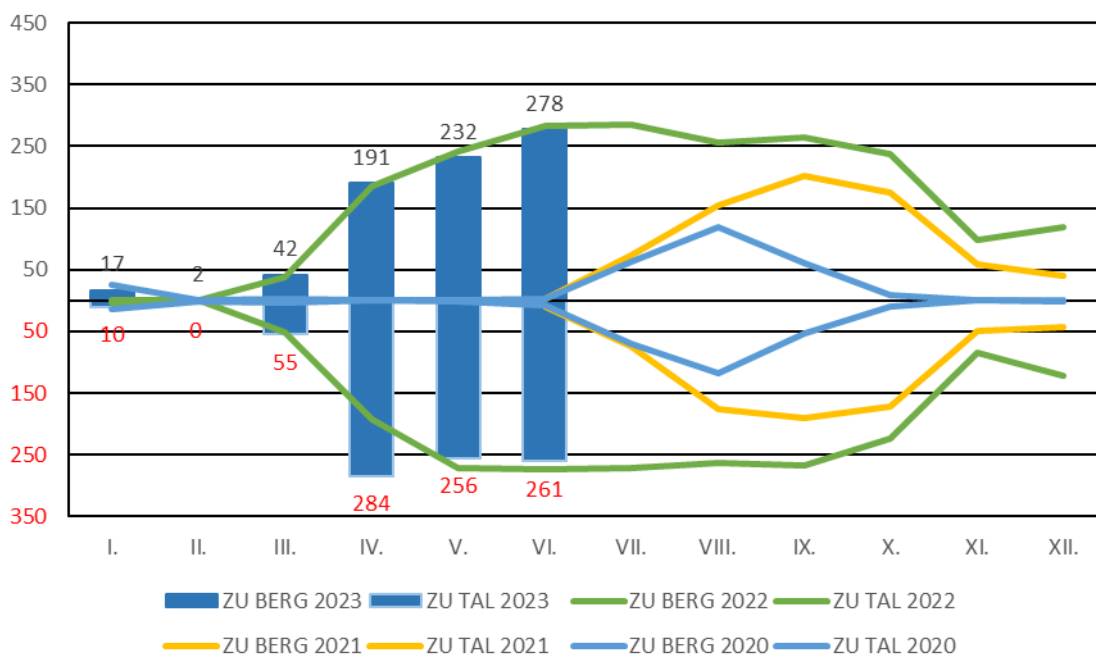


Abb. 3: Schleusungen von Fahrgastkabinenschiffen in GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat

Fig. 3. Passages de bateaux à passagers avec cabines par l'écluse de GABČIKOVO vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par mois

Рис. 3. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по месяцам

Mohács

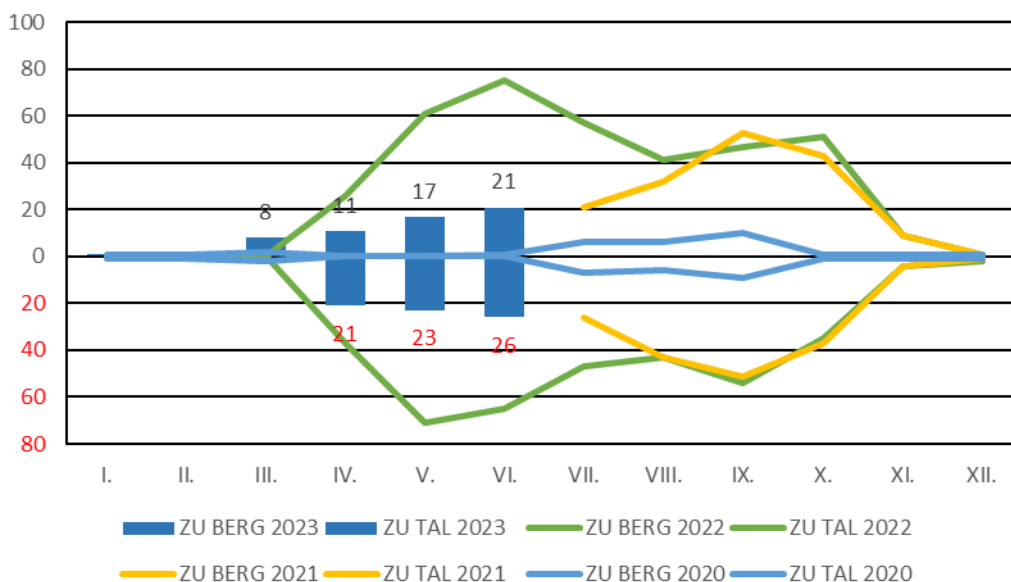


Abb. 4: Durchfahrten von Fahrgastkabinenschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat

Fig. 4. Passages de bateaux à passagers avec cabines par MOHÁCS vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par mois

Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам

Gabčíkovo

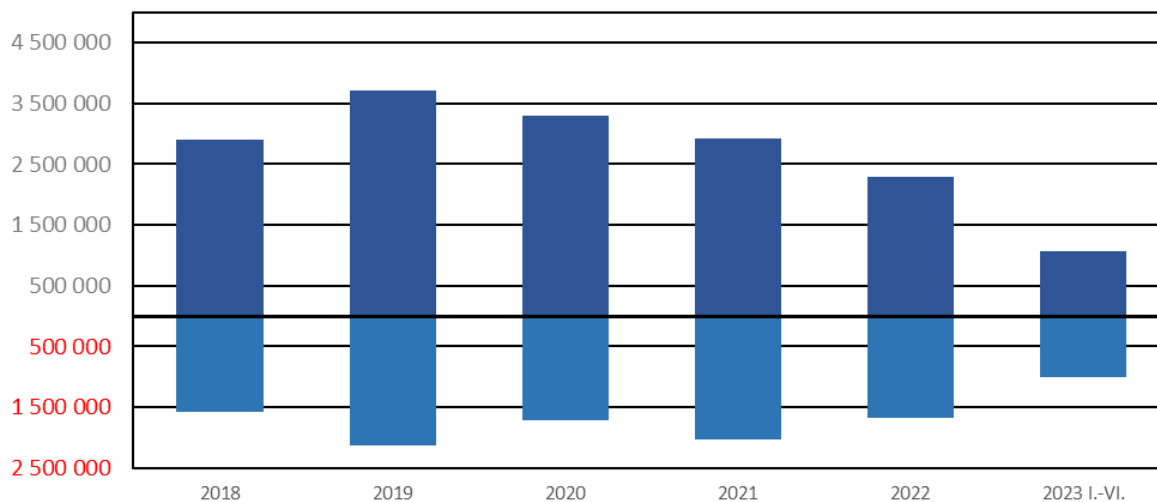


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

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

Gabčíkovo

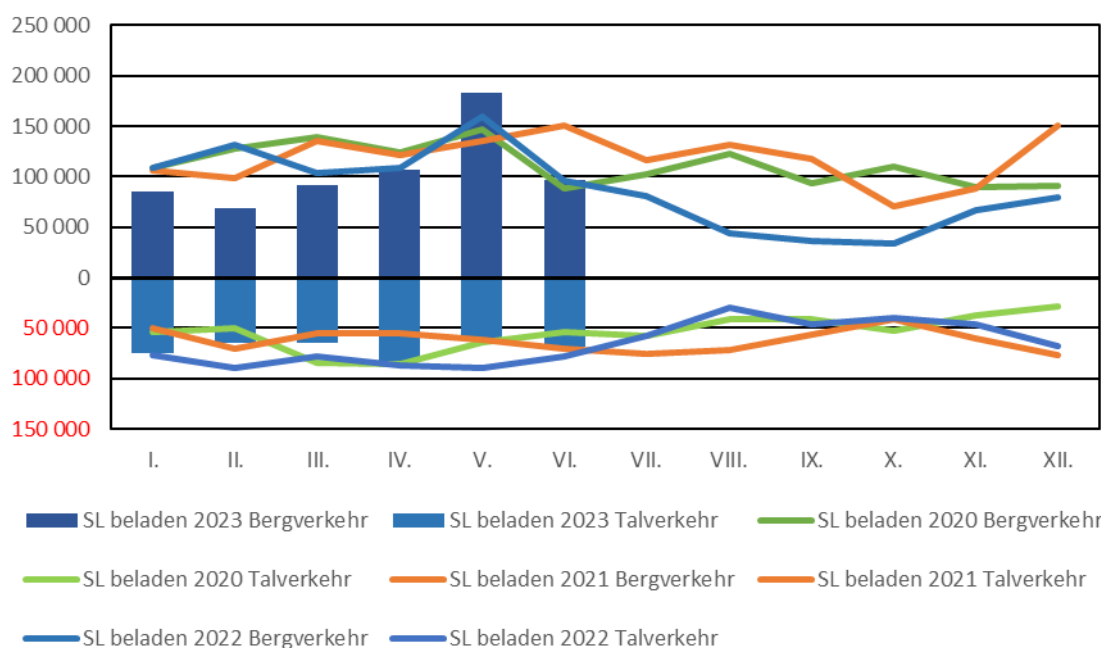


Abb. 6: Transportaufkommen mit Güterleichtern an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat in Tonnen

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 par mois, en tonnes

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

Gabčíkovo

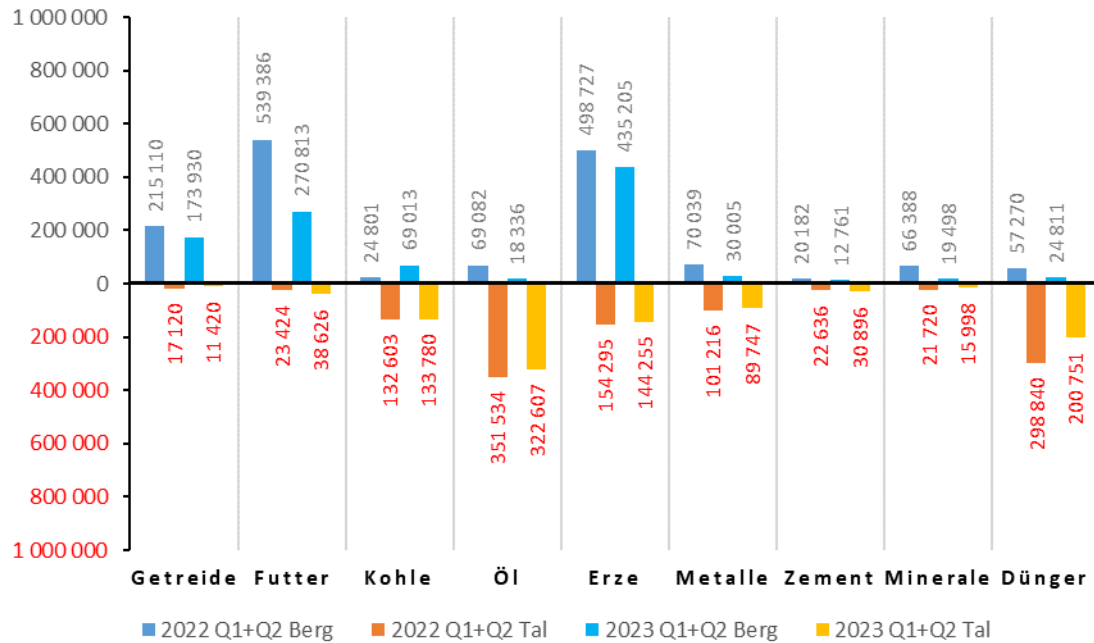


Abb. 7: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Fig. 7 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en tonnes

Рис. 7. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО, в тоннах

Mohács

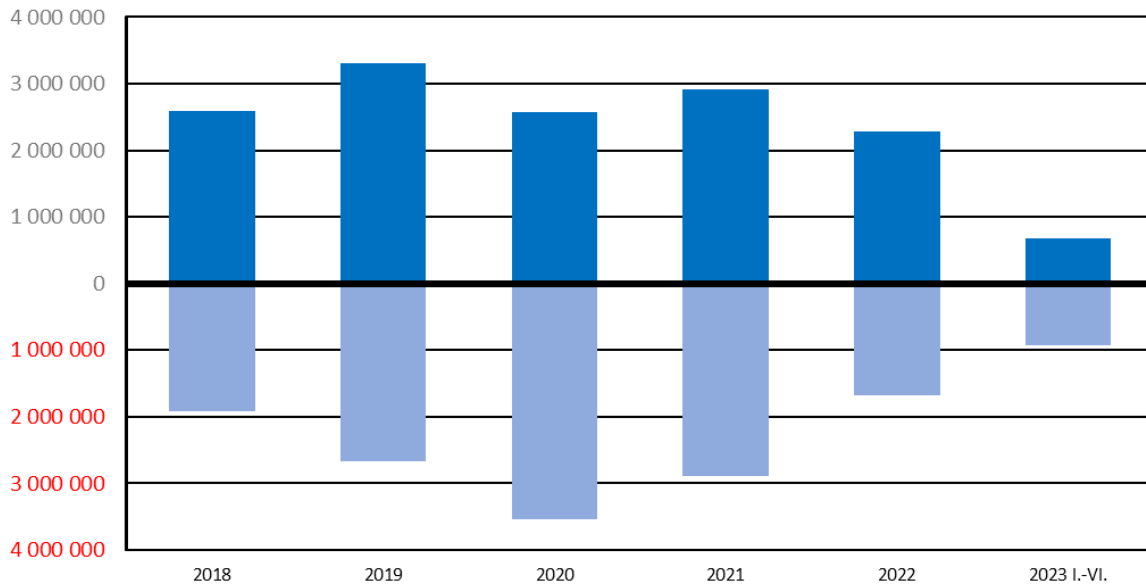


Abb.8: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

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

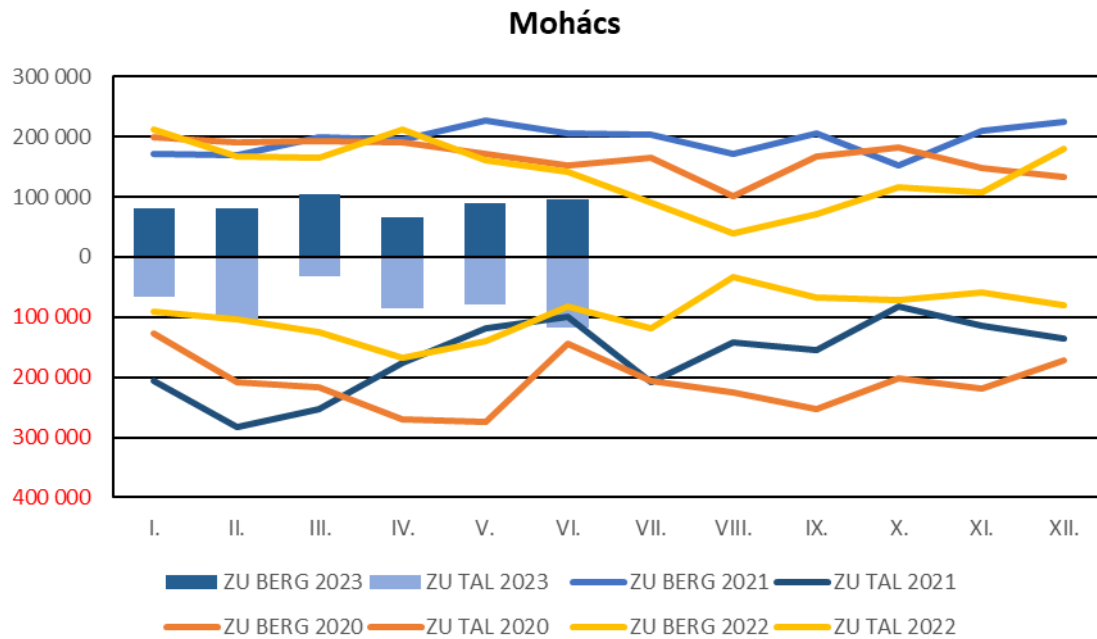


Abb. 9: Transportaufkommen von Trockengütern mit Schubverbänden im Berg- und Talverkehr auf der Donau in MOHÁCS pro Monat in Tonnen
 Fig. 9. Volumes des transports de marchandises sèches vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de convois poussés par MOHÁCS par mois, en tonnes
 Рис. 9. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тоннах

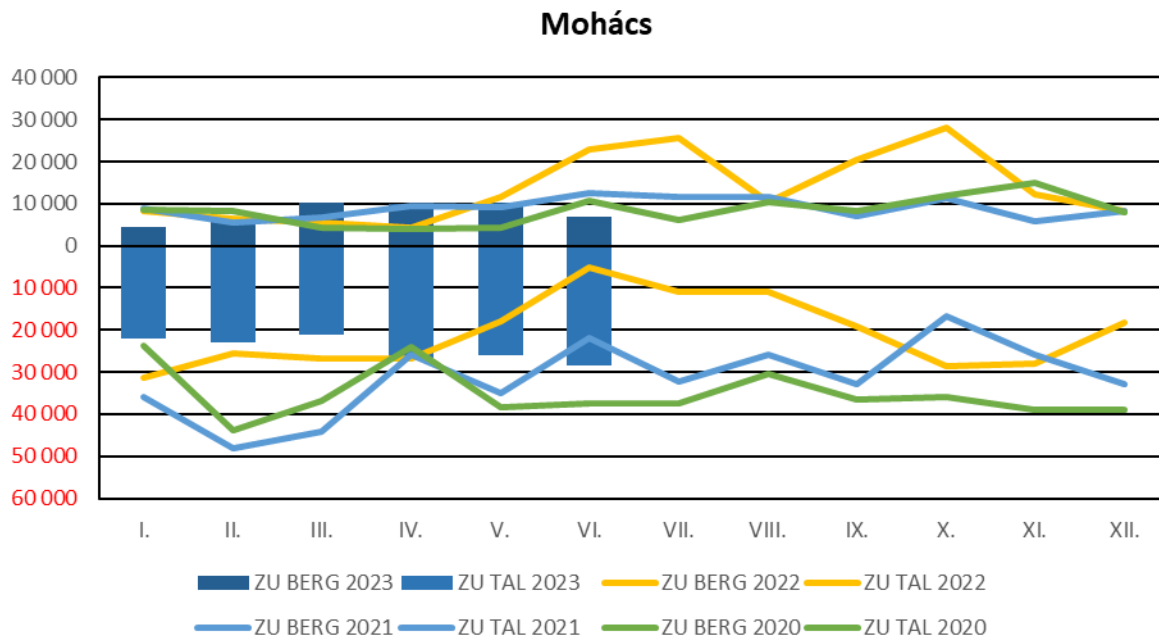


Abb. 10: Transportaufkommen mit Tankmotorschiffen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Monat in Tonnen
 Fig. 10. Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube à bord de bateaux-citernes motorisés par MOHÁCS par mois, en tonnes
 Рис. 10. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тоннах

Mohács

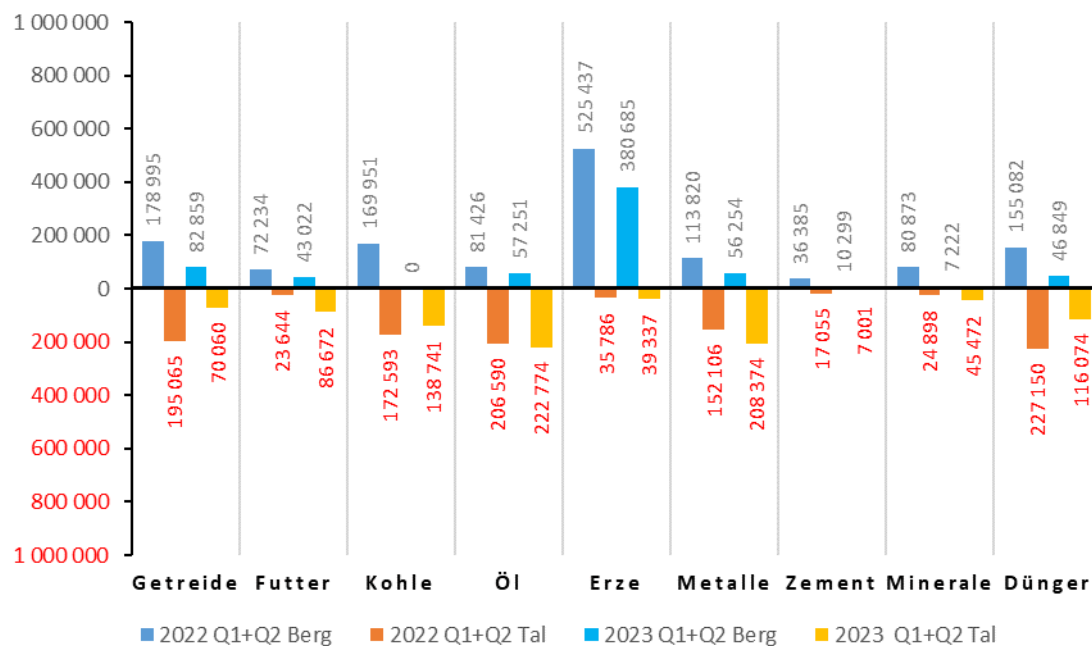


Abb. 11: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
 Fig. 11 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par en tonnes
 Рис. 11. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Cernavodă-Constanța

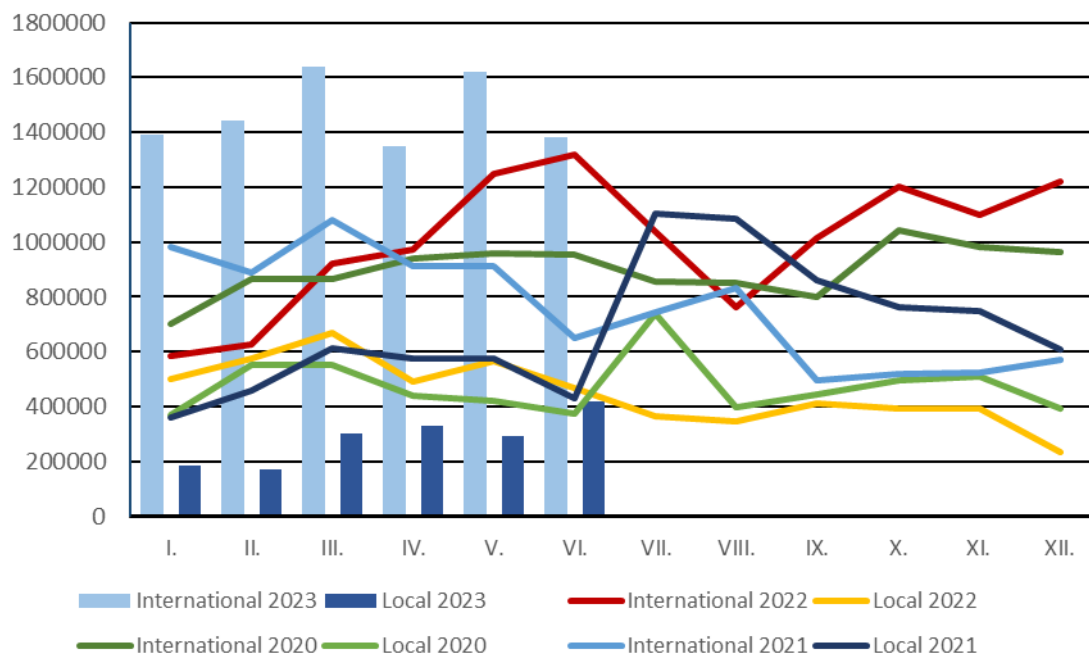


Abb. 12: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen
 Fig. 12 Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA par mois, en tonnes
 Рис.12. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА по месяцам, в тоннах