

НАБЛЮДЕНИЕ ЗА РЫНКОМ ДУНАЙСКОГО СУДОХОДСТВА: ИТОГИ 2022 ГОДА



ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
БУДАПЕШТ – 2023



**Наблюдение за рынком дунайского судоходства:
итоги 2022 г.**

Будапешт - 2023

HU ISSN 2786-0701 (для электронной версии)

Дунайская Комиссия, Будапешт 1068, ул. Бенцур 25

Пётр Семёнович Суворов – ответственный за публикацию
Оана Флореску – ответственный за процесс редактирования

Данная деятельность была профинансирована за счёт средств CEF Европейского Союза согласно Договору о выделении субвенций № MOVE/D3/SUB/2019-305/SI2.822021.

Настоящее издание отражает исключительно мнение её автора, и Европейский Союз и его органы не несут никакой ответственности за использование содержащейся в нём информации



С о д е р ж а н и е

Раздел 1. Общая характеристика рынка дунайского судоходства		
1.1	Исходное состояние рынка перевозок по Дунаю в 2022 г.	5
1.2	Динамика рынка перевозок в 2022 г.	6
Раздел 2. Наблюдение за рынком дунайского судоходства: движение флота и грузов		
2.1	Навигационные условия на Дунае в 2022 г.	9
2.1.1	Навигационные условия в 2022 г.	9
2.1.2	Водоносность и рабочие осадки судов	13
2.2	Наблюдение за движением флота и грузопотоками в 2022 г.	15
2.2.1	Пассажирские перевозки	15
2.2.2	Грузовые перевозки	17
2.2.3	Межбассейновые перевозки	27
Раздел 3. Общая характеристика грузооборота дунайских портов		
3.1	Дунайские порты Германии	29
3.2	Порты Австрии	30
3.3	Порты Словакии	32
3.4	Порты Венгрии	33
3.5	Порты Хорватии	33
3.6	Порты Сербии	34
3.7	Порты Румынии	35
3.8	Порты Болгарии	37
3.9	Порты Республики Молдовы	37
3.10	Порты Украины	38
Раздел 4. Выводы		39

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 объёмов перевозок в четвертом квартале 2021 г. и общими итогами 2021 г., а также прогнозами в отношении восстановления рынка европейского внутреннего водного транспорта в соответствии с прогнозом роста внутреннего валового продукта государств Еврозоны в 2022 г. на 4 % по сравнению с 2021 г.

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

Итоги первых двух месяцев 2022 г. в целом сформировали определённую положительную тенденцию стабилизации грузовых перевозок на Дунае и роста их объёмов в течение года по традиционным секторам рынка.

Полномасштабное военное вторжение России в Украину, начавшееся в феврале 2022 года, обусловило появление дополнительных рисков на рынке дунайского судоходства, в том числе из-за обострения энергетического кризиса, дефицита и подорожания железорудного сырья, ограничения экспорта зерновых и других продовольственных грузов, а также подорожания бункерного топлива.

Соответственно, уже в марте 2022 г. рынок дунайских грузовых перевозок начал ощущать серьёзные изменения, связанные с военной агрессией России против Украины, снижение объёмов в отдельных секторах рынка; при этом следует отметить пересмотр прогнозов роста внутреннего валового продукта Европейского Союза и Еврозоны на 2022 в сторону ухудшения. Также, согласно прогнозу Европейской металлургической ассоциации *Eurofer*, вероятным представлялся 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.

В связи с блокадой Россией морских портов Украины особое значение приобрело создание новых схем организации перевозок на экспорт украинской продукции аграрного сектора экономики, а также в импорте необходимых товаров; соответственно, возникла необходимость в выстраивании специального режима логистики на базе дунайских портов Украины, Республики Молдовы и Румынии, а также канальных сообщений Дунай-Чёрное море.

Дунайская Комиссия активно способствует решению данной проблемы в рамках принятой в мае 2022 г. инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* 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*).

ДК выступила с инициативой о 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 канальных сообщений "Дунай-Черное море" и провозной способности имеющегося в наличии флота.

В течение 2022 года состоялось несколько координационных совещаний с компетентными органами, портовыми администрациями и операторами флота Украины, Республики Молдовы и Румынии. Данная работа, несомненно, способствовала решению многих практических вопросов организации экспорта из дунайских портов Украины; она остается актуальной при частичном разблокировании трёх украинских морских портов (22 июля 2022 г. 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).

Соответственно, были рассмотрены возможности значительного увеличения количества судопроходов морских судов и судов "река-море" через Сулинский канал, тем самым был поставлен вопрос об увеличении 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 Украины, Республики Молдовы и Румынии с моря и в обратном направлении.

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

В июне 2021 г. при ослаблении локальных ограничений, связанных с пандемией, были начаты эпизодические рейсы пассажирских судов с каютами на основных круизных линиях. В марте 2022 г. были начаты более стабильные (а затем с резким ростом) рейсы на основных круизных линиях, а также на линиях местных перевозок. В июле - августе - сентябре 2022 г. было отмечено дальнейшее увеличение рейсов, а число перевезенных пассажиров на круизных судах возросло на 13% в первом полугодии (Q_1+Q_2) 2022 г. по сравнению с итогами всего 2021 года.

Навигационные условия 2022 года следует считать экстремальными: фаза мелководья, которая наступила в конце июня, характеризовалась, 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 в июне и в значительной мере в третьем квартале, последовательно до 1,8/1,6 м и ниже. В этот период на отдельных критических участках реки имели место эпизодические остановки составов на длительное время, 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.

1.2. Динамика рынка перевозок в 2022 г.

Активность перевозок грузов в первом полугодии 2022 г. при стабильных навигационных условиях, а именно, в отсутствие ледовых явлений и критических паводков, традиционно создаёт стабильную 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 военной агрессией России против Украины.

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 резкого снижения отгрузок из этих портов отдельные металлургические предприятия Дунайского бассейна были вынуждены работать над поиском альтернативных линий перевозок сырья; имелись случаи частичной остановки производства;
- были случаи ограничения экспорта зерновых и других продовольственных грузов;
- стоимость бункерного топлива для судов существенно выросла (например, в апреле на 40-45% по сравнению с мартом 2022 г.);
- грузооборот дунайских портов в первом (Q₁) квартале 2022 г. составил всего 16.980 тыс. т, что составило 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.)

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.

В связи с блокадой морских портов Украины три украинских порта на Дунае: Рени, Измаил, Усть-Дунайск остались единственными функционирующими в штатном режиме.

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".

Для анализа динамики рынка грузовых дунайских перевозок взяты объёмы и основные его элементы за 9 месяцев 2022 г., так как в третьем (Q₃) квартале особенно проявилось дополнительное влияние критического мелководья, при этом объёмы приводятся в сравнении с (Q₁+Q₂+Q₃) 2021 г.:

- В трансграничном сообщении Германия/Австрия (DE/AT) за 9 месяцев (Q₁+Q₂+Q₃) 2022 г. перевезено всего (вверх/вниз в сумме) 1.745 тыс. т, или 101 % к объёму за аналогичный период 2021 г., при этом следует отметить, что в третьем (Q₃) квартале объём перевозок составил 44% от объёма во втором квартале (Q₂) 2022 г.;

- В трансграничном сообщении Венгрия/Словакия (HU/SK) общий объём перевозок составил 3.456 тыс. т., что составляет 88% от объёма за аналогичный период 2021 г.;
- В трансграничном сообщении Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS) общий объём перевозок составил 3.153 тыс. т, что составляет 68,6 % от объёма за аналогичный период 2021 г.;
- Объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море за 9 месяцев 2022 г. составил 12.877 тыс. т, что составляет 95% от объёма за аналогичный период 2021 г. Объём международных перевозок по каналу за 9 месяцев 2022 г. составил 113% к объёму за аналогичный период 2021 г., при этом внутренние (каботажные) перевозки составили 72% от объёма в 2021 г.

Основное падение в сравнении с аналогичным периодом 2021 г. вызвано уменьшением перевозок основных формирующих объёмов рынка - железорудного сырья вверх и зерновых грузов вниз. Относительно стабильными можно принять объёмы перевозок нефтепродуктов и продукции химической промышленности (удобрения).

1.2.1. Грузооборот портов за 9 месяцев 2022 г.

Состояние рынка во втором (Q₂) и особенно в третьем (Q₃) квартале 2022 г. с учетом дополнительного влияния критического мелководья определило разнонаправленное изменение грузооборота дунайских портов по кварталам и в целом за (Q₁+Q₂+Q₃) 2022 г. (таблица 1.1).

Таблица 1.1.

Грузооборот портов придунайских стран в 2020-2022 гг.

Порты (тыс. т)	2020 г.	2021 г.	2022 г. Q ₁	2022 г. Q ₁ +Q ₂	2022 г. Q ₁ +Q ₂ + Q ₃
Германия	3.511	2.999	615	1.370	1.859
Австрия	6.050	6.356	1.669	3.252	4.239
Словакия*	1.553	1.846	502	952	1.455
Венгрия	6.742	5.715	1.222	1.356	3.232
Хорватия	948	697	180	338,8	456,7
Сербия	8.164	13.610	3.055	6.366	8.788
Болгария	5.431	7.111	1.724	3.751	5.242
Румыния	27.307	28.457	6.096	12.976	18.346
Республика Молдова	1.185	1.819	486,2	1.140	1.610
Украина	4.055	5.505	1.431	5.102**	10.646**

* Порты Братислава и Комарно

** Данные получены от Администрации портов Украины

1.2.2. Особенности работы портов за 9 месяцев 2022 г.:

Наибольший прирост грузооборота в дунайских портах Украины обеспечило увеличение объемов экспорта продукции аграрного сектора экономики.

При этом в общем объеме (таблица 1.2) в третьем (Q3) квартале (5.744 тыс. т) зерновые грузы составляли, соответственно, 49% в июле, 41% в августе и 33% в сентябре.

Таблица 1.2

Грузооборот дунайских портов Украины в третьем квартале 2022 г. (месяцы: VII/VIII/IX)*

Порт/ месяц	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
2021 г. (VII/VIII/IX)	462/383/347	81/185,5/229	8,4/18,3/4,2
2022 г. (VII/VIII/IX)	763/985/1.026	877/990/631	94,1/82,6/95,7

*Данные получены от Администрации морских портов Украины.

- грузооборот порта Констанца по речным перевозкам составил 11.360 тыс. т, или 90,8% от объема за 9 месяцев 2021 г., при этом грузооборот в международных перевозках составил 8.061 тыс. т, или 71% от общего объема (в 2021 г. - 7.493 тыс. т, или 59,9% от объема в 2020 г.);
- в порту Констанца за 9 месяцев 2022 года было выгружено 3.568 тыс. т прибывших из Украины грузов (за весь 2021 год - всего 1.128 тыс. т), из которых 2.310 тыс. т составляет сельскохозяйственная продукция; отгружено на порты Украины 261 тыс. т, из которых 41% составили нефтепродукты;
- рост грузооборота порта Джурджулешть на 34% по отношению к аналогичному периоду 2021 г. обусловлен ростом экспорта зерновых грузов (всего отгружено только в направлении порта Констанца 218 тыс. т) и импорта нефтепродуктов (выгружено 248 тыс. т).

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 2022 г.

В горных районах Дунайского бассейна в начале 2022 г. 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 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.

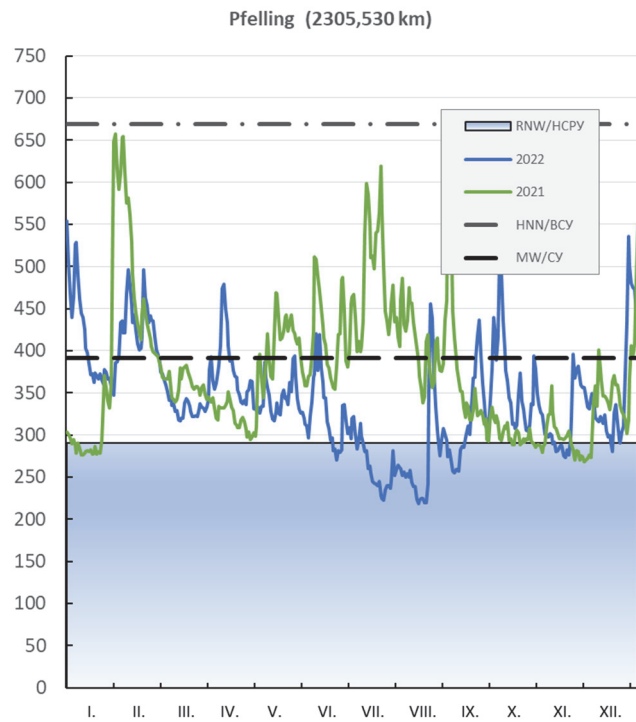
В **апреле** уровни воды на Верхнем Дунае колебались в диапазоне ниже значения СУ (МВ) на 40-70 см с эпизодическим превышением в конце первой декады. На Среднем Дунае в течение месяца уровни сохранялись стабильно ниже СУ (МВ) на 30-50 см с эпизодическим превышением в начале второй декады. На Нижнем Дунае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

В **июле** уровни воды на Верхнем Дунае в основном колебались в диапазоне ниже значения НРСУ (РНВ) на 25-60 см с эпизодическим его превышением в начале первой декады. На Среднем Дунае в течение месяца уровни сохранялись стабильно ниже СУ (МВ) с относительно стабильным падением ниже этого уровня на 1,2-1,4 м в третьей декаде. На Нижнем Дунае в течение всего месяца уровни были ниже НРСУ (РНВ) на 0,4-1,1 м и колебались в его диапазоне. В **августе** уровни воды на Верхнем Дунае в основном колебались в диапазоне значения НРСУ (РНВ) с эпизодическим его превышением в начале третьей декады. На Среднем Дунае в течение месяца уровни колебались близ значения НРСУ (РНВ); во второй декаде имело место длительное падение уровней ниже НРСУ (РНВ) с выходом из этого диапазона в начале третьей декады. На Нижнем Дунае уровни в течение всего месяца

(a)



(b)

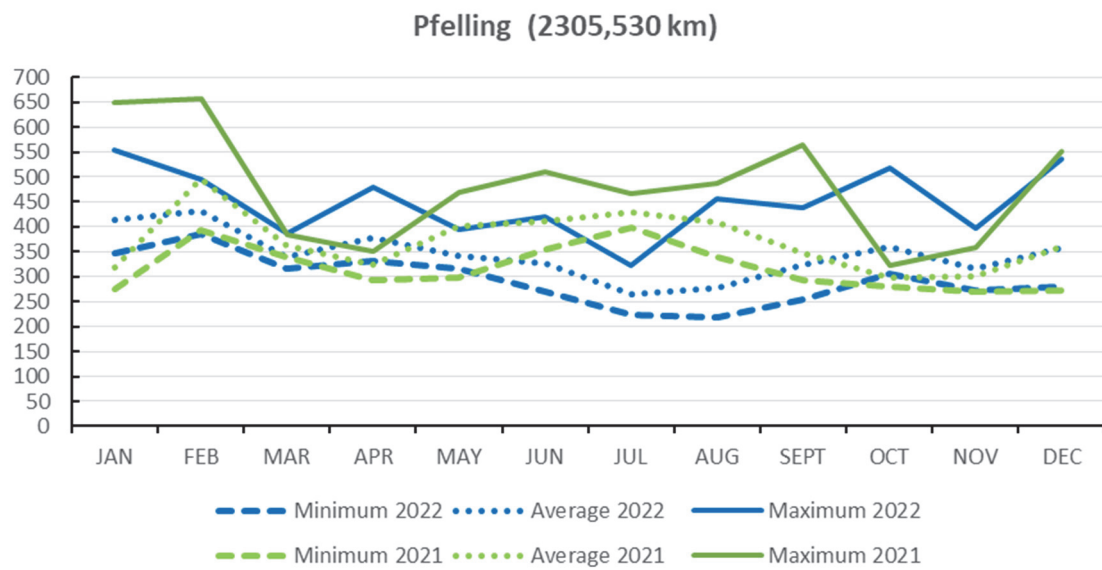


Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

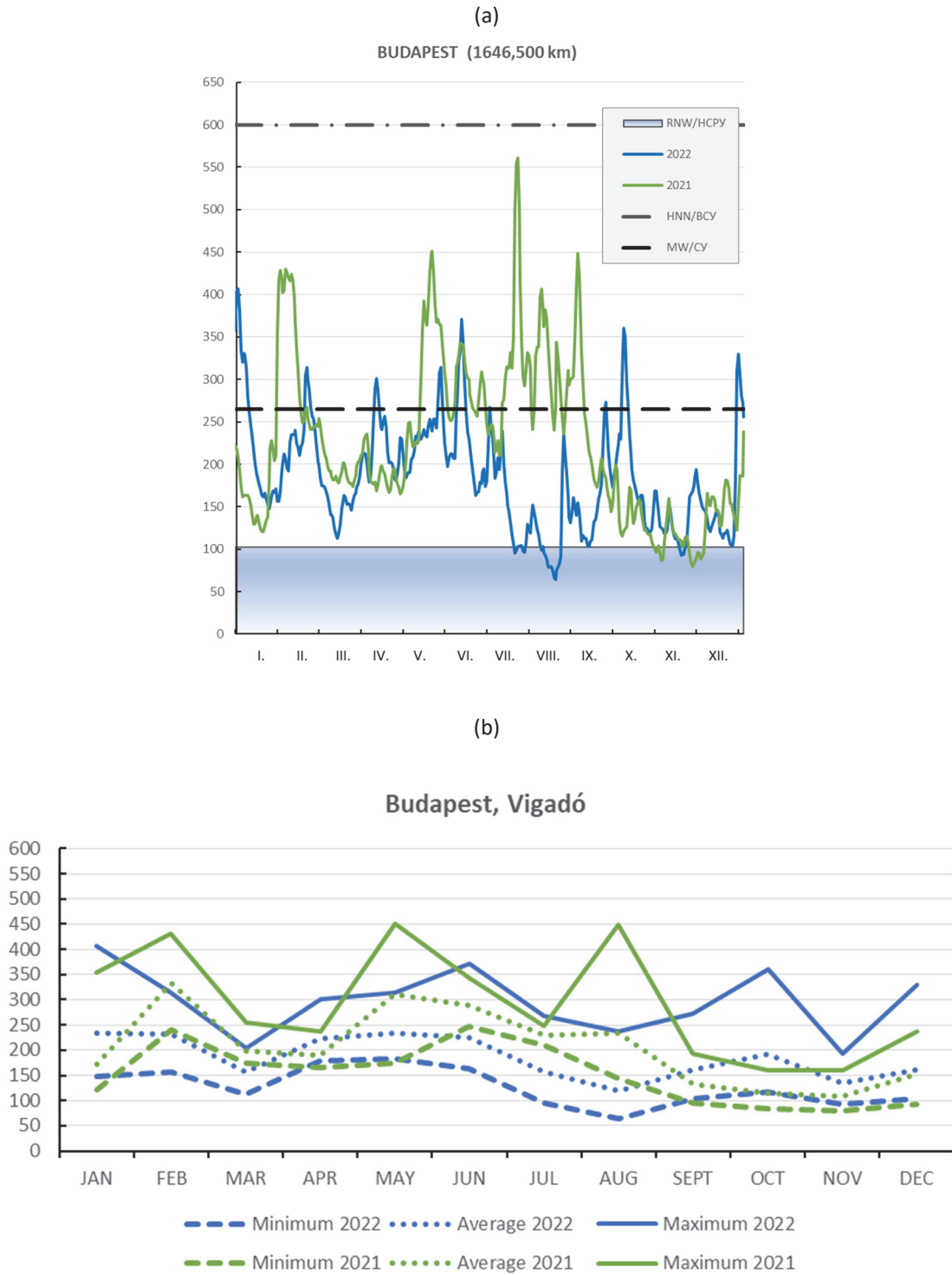


Рис. 2. Среднесуточные (а) и абсолютные (б) значения уровней воды для водомерного поста Будапешт Вигадо, в см

были ниже НРСУ (*RNW*), при этом на отдельных участках имело место падение ниже этого уровня на 0,8-1,2 м.

В **сентябре** уровни воды на Верхнем Дунае в первой декаде колебались в диапазоне ниже значения НРСУ (*RNW*); во второй декаде наблюдалось резкое его повышение с эпизодическим превышением СУ (*MW*) (в начале третьей декады) с последующим колебанием в этом диапазоне СУ (*MW*). На Среднем Дунае в течение месяца уровни сохранялись стабильно ниже СУ (*MW*); в начале третьей декады имело место эпизодическое превышение этого уровня. На Нижнем Дунае уровни в течение всего месяца были в основном ниже НРСУ (*RNW*), при этом имели место незначительные (15-20 см) эпизодические подъёмы уровней.

В **октябре** уровни воды на Верхнем Дунае в первой декаде были выше СУ (*MW*); во второй и третьей декадах колебались в диапазоне ниже значения СУ (*MW*). На Среднем Дунае в начале первой декады наблюдалось эпизодическое превышение значения СУ(*MW*); в дальнейшем в течение месяца уровни сохранялись стабильно ниже СУ (*MW*). На Нижнем Дунае уровни в течение всего месяца были ниже значения СУ (*MW*), при этом имели место незначительные (15-20 см) эпизодические подъёмы, не изменяющие общую ситуацию.

В **ноябре** уровни воды на Верхнем Дунае сначала снижались до НРСУ (*RNW*); во второй декаде начался подъем к значению СУ (*MW*). На Среднем Дунае уровни колебались в диапазоне СУ(*MW*); в середине второй декады имело место эпизодическое приближение к НРСУ (*RNW*). На Нижнем Дунае уровни в течение всего месяца были ниже СУ (*MW*) на 1,2-2,1 м; к концу месяца уровни приблизились к НРСУ (*RNW*).

В **декабре** уровни воды на Верхнем Дунае в первой и второй декадах были ниже СУ(*MW*); в третьей декаде начался резкий подъем уровней, сохранившийся до конца месяца. На Среднем Дунае уровни колебались в диапазоне ниже СУ(*MW*); в середине третьей декады начался подъем уровней до значений СУ(*MW*). На Нижнем Дунае уровни в результате подъёма к середине месяца приблизились к СУ (*MW*).

На основании имеющихся данных отмечено, что на многих водомерных постах Дуная количество дней недостижения НСПУ(*RNW*) в пять раз превышало количество дней недостижения НСПУ в условном стандартном году. С большой долей вероятности можно утверждать, что 2022 год с гидрологической точки зрения является экстремальным, прежде всего по длительности фазы летне-осеннего мелководья.

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 в первом квартале на максимальную величину осадки 2,5-2,7 м, обычную для данного периода.

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.

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 осадков и остановкам флота (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 (210/220)
Март	250/230 (250)	220/210 (220/210)
Апрель	250 (250)	230/220 (250)
Май	250 (250)	230/250)
Июнь	220/210 (230)	210/220 (210/220)
Июль	190/180 (230)	200 (200/210)
Август	190/180 (210)	190 (190 /200)
Сентябрь	190/180 (190)	180/190 (180/190)
Октябрь	190/200 (190)	190/200 (180/190)
Ноябрь	210/220 (190)	190/200(180/190)
Декабрь	240/250 (190)	220/230(180/190)

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

В июле (и в августе) 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 контрольного пункта 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);
- объём перевозок по каналу Дунай - Черное море составил 78,7% от объёма в июне;

- количество судопроходов пассажирских судов с каютами в направлении дельты Дуная составило 74,3% от количества судопроходов в июне.

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.

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).

Таблица 2.2

Динамика перевозок пассажиров¹
(в тыс.)

Линии	Год				
	2018	2019	2020	2021	2022
Верхний Дунай	548,8	720,8	56,1	149,1	469,3
В дельту Дуная	103,6	135,04	5,15	34,1	74,08

- Через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Австрия/Германия (AT/DE)) зафиксировано 3.838 судопроходов, что составляет 305,8% от показателя 2021 г., из которых 64,7% приходится на второе полугодие.
- На судах, прошедших через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия (HU/SK)) (рис. 3), зафиксировано 4.040 судопроходов, из них 2.018 – вверх, 2.022 – вниз, (в 2019 г. - 5.141, в 2020 г. – 557, в 2021 г. – 1.419).
- Основное распределение объёмов перевозок пассажиров на Верхнем Дунае по странам флага в 2015-2022 гг. приведено в таблице 2.3.

¹ Собственные расчёты Секретариата Дунайской Комиссии на базе данных Габчиково и Мохача (имеются в виду суммарные данные "вверх/вниз").

Распределение объёмов перевозки пассажиров на Верхнем Дунае судами по странам флага (2015-2022 гг.)

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

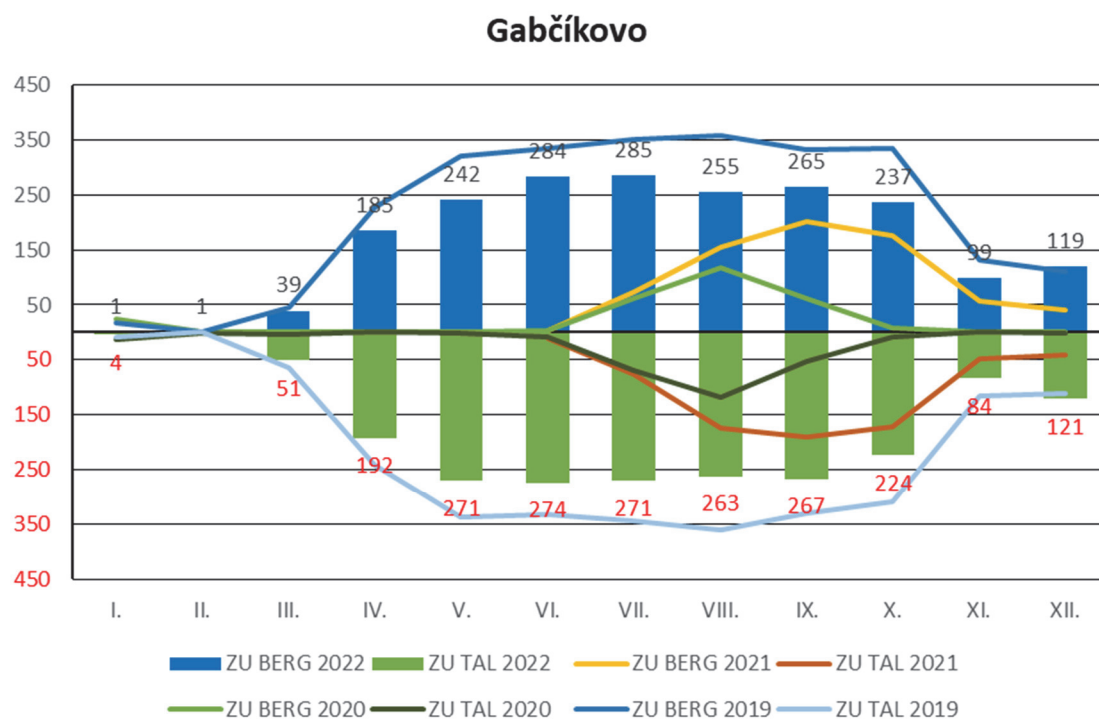


Рис. 3. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2019-2022 гг. По месяцам

Всего в 2022 г. из 4.040 судопроходов пассажирских судов через гидроузел Габчиково зафиксировано следующее:

- суда длиной 110 м: 1.601 (в 2019 г. – 1.655, в 2020 г. – 343, в 2021 г. - 676) судопроходов;
- суда длиной 135 м: 2.331 (в 2019 г. – 2.567, в 2020 г. – 181, в 2021 г. - 700) судопроходов, из них 1.978 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 726 судопроходов, из них 368 – вверх, 358 – вниз, (в 2019 г. – 1.017, в 2020 г. – 58, в 2021 г. - 328) (рис. 4), перевезено 74,08 тыс. пассажиров (таблица 2.2).

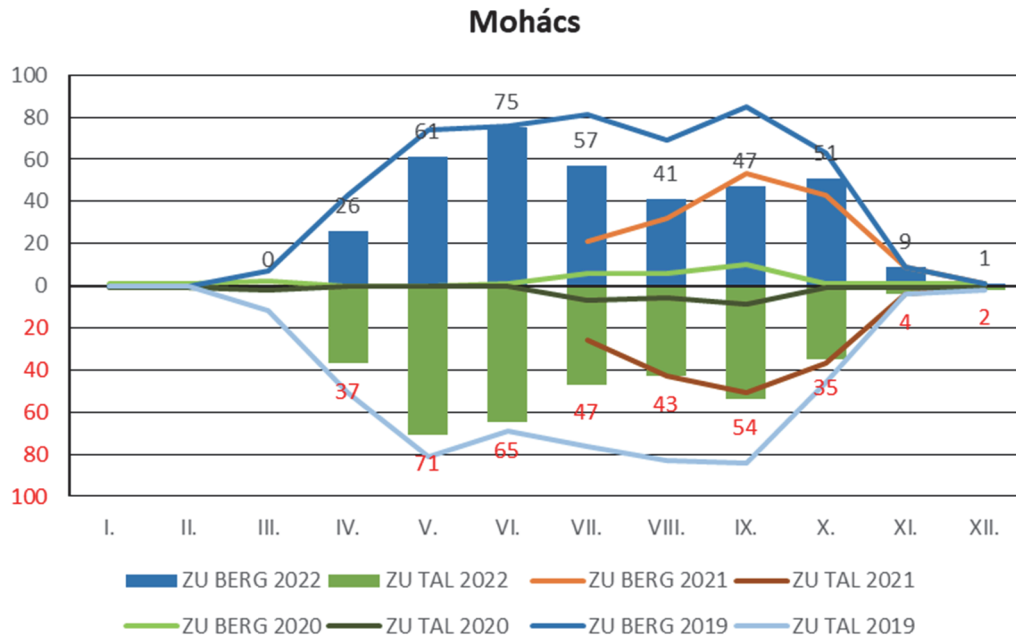


Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019-2022 г. по месяцам

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 2.166 тыс. т, что на 2,49% меньше, чем в 2021 г.

При этом по сравнению с 2021 г. произошло уменьшение объёма перевозок вниз (*Talverkehr*) на 0,42 % и уменьшение вверх (*Bergverkehr*) на 3,84 %.

Количество судопроходов гружёных судов в 2022 г. составило 103,3% от величины в 2021 г.

- б) Объём перевозок регистрируемых грузов через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия (HU/SK)) в 2022 г. составил 4.342 тыс. т, что составляет 87,8% к объёму 2021 г. (рис.5). Транзит вверх составил около 2.396 тыс. т, или 55,2% от общего объёма (в 2018 г. – 65%, в 2019 г. – 63,3%, в 2020 г. – 65,8%, в 2021 г. – 58,9%).

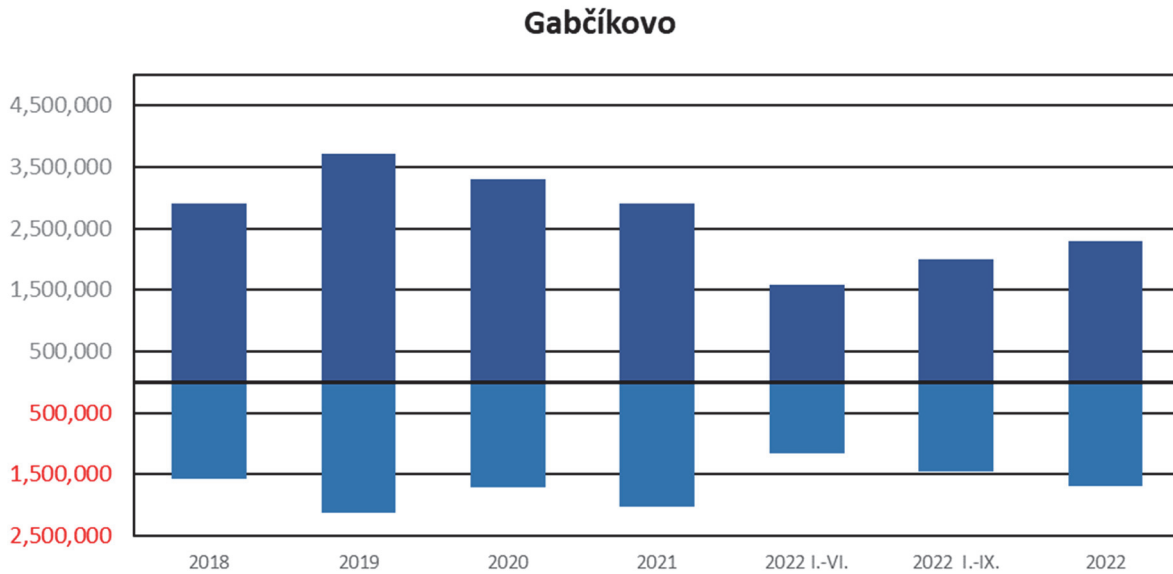


Рис. 5. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

Сухих (*trocken*) грузов перевезено 3.608 тыс. т, из них:

- вверх (*zu Berg*) – 2.304 тыс. т;
- вниз (*zu Tal*) – 1.304 тыс. т., т.е. в соотношении 1,77 : 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 734 тыс. т, из них:

- вверх – 92,1 тыс. т;
- вниз – 642 тыс. т, т.е. в соотношении 0,14 : 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 2022 г. толкаемыми составами перевезено 2.068 тыс. т, что составляет около 84,4% к объёму в 2021 г. и 47,6% от общего объёма грузов, прошедших через гидроузел Габчиково, включая наливные (в 2018 г. – 58,2%, в 2019 г. – 59,4%, в 2020 г. – 49,2%, в 2021 г. – 49,5%).

а) По объёмам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 1.836 тыс. т, из них (рис. 6):

- вверх – 1.050 тыс. т, что составляет 45,6% (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 – 786 тыс. т, что составляет 60% от объёма сухих грузов, перевезённых вниз.

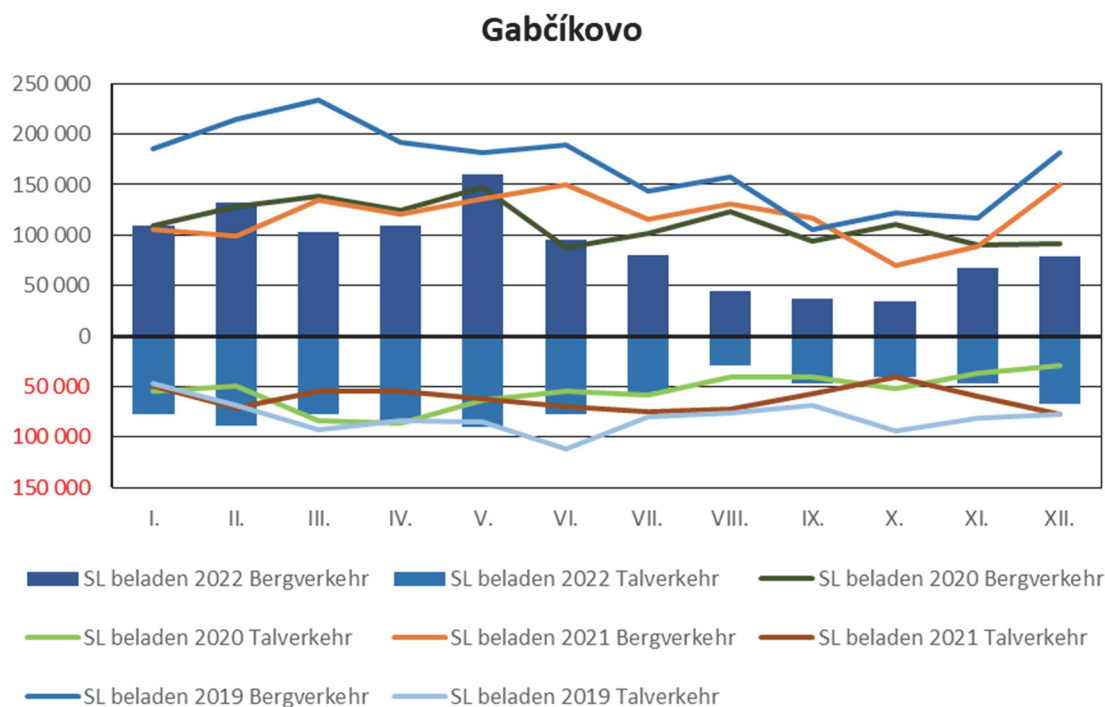


Рис. 6. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2019-2022 гг. по месяцам, в тоннах

Всего в толкаемых составах прошло вверх 1.004 (в 2020 г. - 1.193, в 2021 г. – 1.250) несамоходных сухогрузных баржи, из них только 8% (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 1.075 сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 17 % - в балласте (в 2018 г. – 45%, в 2019 г. – 33%, в 2020 г. – 34%, в 2021 г. – 31,6%).

б) По объёмам перевозок наливных грузов несамоходными баржами-танкерами в составе караванов перевезено 232 тыс. т, из них:

- вверх – 37 тыс. т;
- вниз – 194,3 тыс. т.

Всего вверх в толкаемых составах прошло 44 груженых и 174 балластных несамоходных танкера; вниз – 187 груженых и 26 балластных танкеров.

Перевозки самоходными судами

Всего в 2022 г. самоходными судами перевезено около 2.275 тыс. т, что составляет 52,4% (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 91% к объёму в 2021 г.

- вверх – 1.309 тыс. т,
- вниз – 966 тыс. т.

а) Самоходными сухогрузными судами перевезено всего 1.772 тыс. т, что составило 96,6% к объёму в 2021 г., из них:

- вверх – 1.254 тыс. т;
- вниз – 518 тыс. т.

Всего в 2022 г. вверх прошло 1.454 (в 2019 г. – 1.642, в 2020 г. – 1.794, в 2021 г. – 1.492) самоходных сухогрузных судна (из них 90% груженых), вниз – 1.597 (в 2019 г. – 1.571, в 2020 г. – 1.875, в 2021 г. – 1.504) судов (из них 42% гружёных), 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	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Гружёные вверх/вниз	2,16:1	2,45:1	2,7:1	2,81:1	2,51:1	1,96:1
Гружёные/ балластные вверх	16,3:1	10,9:1	13,8:1	16,3:1	11,9:1	8,6:1
Гружёные/ балластные вниз	0,76:1	0,6:1	0,57:1	0,47:1	0,57:1	0,71:1

Через гидроузел Габчиково прошло 3.051 самоходных сухогрузных судна, из них:

- длиной 110 м – 289 гружёных единиц (в 2019 г. – 246, в 2020 г. – 276, в 2021 г. - 330), из них 91 – вверх, 198 - вниз; которыми перевезено всего 321,6 тыс. т;
- длиной 135 м ("большое европейское судно") – 44 гружёных единиц (29 – вверх), которыми перевезено всего 44,6 тыс. т, и 20 единиц в балласте;
- специализированных судов ("ро-ро", контейнеровозы и др.) – всего 118 судов.

б) Самоходными танкерами перевезено всего 503 тыс. т наливных грузов, из них:

- вверх – 55,1 тыс. т;
- вниз – 448 тыс. т.

Всего в 2022 г. вверх прошло 455 самоходных танкера, из них 16% груженых, вниз – 457, из них 90% груженых.

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

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

Соотношение	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Гружёные вверх/вниз	0,41:1	0,51:1	0,41:1	0,63:1	0,17:1	0,18:1
Гружёные/ балластные вверх	0,44:1	0,56:1	0,48:1	0,90:1	0,18:1	0,19:1
Гружёные/ балластные Вниз	2,7:1	2,4:1	3,6:1	2,33:1	9,36:1	8,93:1

Номенклатура грузов (статистика гидроузла Габчиково):

Наибольшие объёмы перевозок через гидроузел Габчиково составили: продовольственные грузы, железорудное сырьё, наливные (нефтепродукты) 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.

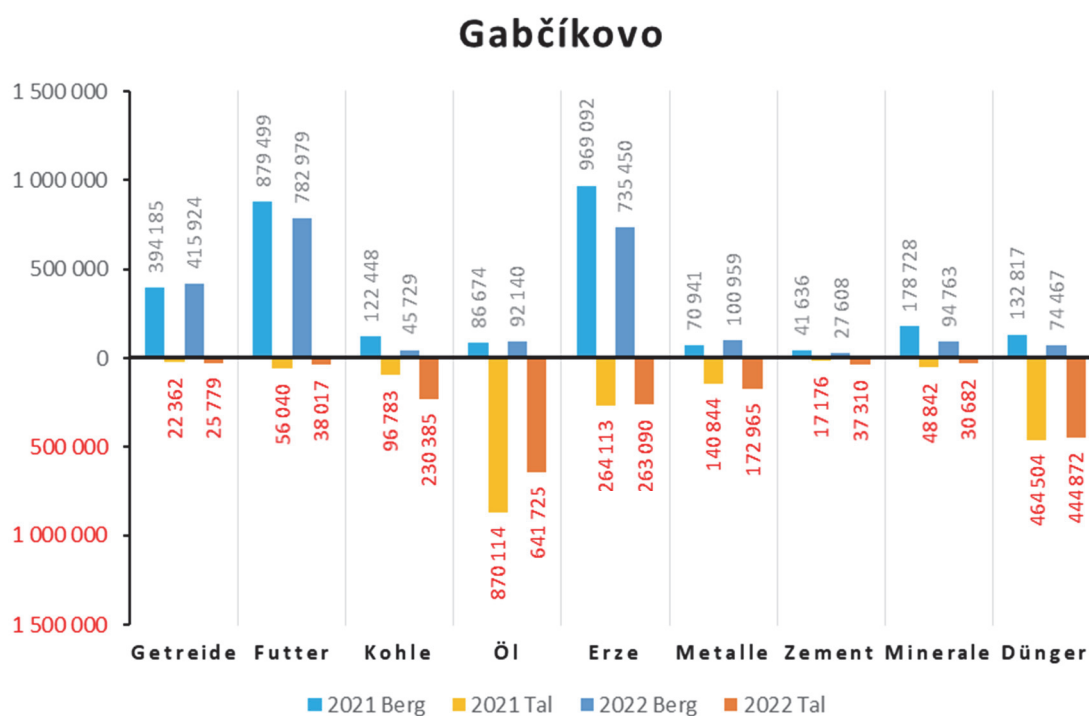


Рис. 7. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2021-2022 гг. в тоннах

Таблица 2.5

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

Год, тыс. т Товарная группа	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Продовольственные грузы и корма	1.389 38,7%	1.022 35,1%	1.774 48%	1.321	879	783
Железорудное сырьё	803 22,3%	669 23%	841 22%	948	969	735
Зерновые грузы	308 8,5%	252 8,6%	271 7,3%	352	394	416
Металлопродукция	473 13,1%	418 14,3%	340 9,2%	117	71	101
Нефтепродукты	286 7,9%	317 10,9%	241 6,5%	212	86,7	92,1
Натуральные и искусственные удобрения	165 4,6%	86,2 3%	91,5 2,5%	75,2	132,8	74,5

Таблица 2.6

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

Год, тыс. т Товарная группа	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Натуральные и искусственные удобрения	513 26,6%	317 20,1%	535 25%	505	464,5	444,9
Нефтепродукты	631 32,7%	585 37,1%	671,3 31,4%	578	870	642
Металлопродукция	432 22,4%	435 27,6%	380,4 17,8%	96,5	140	173

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 2022 г. составил около 3.972 тыс. т (рис. 8), или 68,4% к объёму грузов, перевезённых в 2021 г., из них транзит вверх – 2.287 тыс. т, т.е. 57,6% (в 2018 г. – 57,4%, в 2019 г. – 59,4%, в 2020 г. – 42,2%, в 2021 г. – 50%).

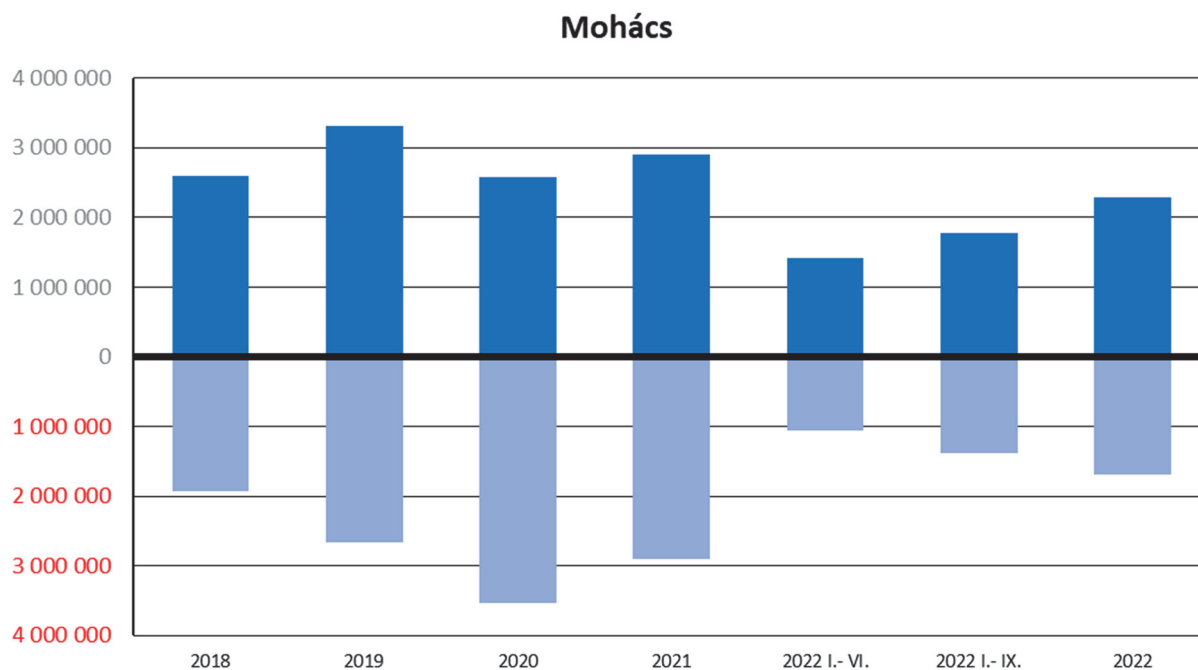


Рис. 8. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

Сухих грузов перевезено 3.398 тыс. т, из них:

- вверх – 2.030 тыс. т,
- вниз – 1.368 тыс. т.

Наливных грузов перевезено 574 тыс. т, из них:

- вверх – 251,9 тыс. т,
- вниз – 322 тыс. т.

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами

Всего в 2022 г. толкаемыми составами через контрольный пункт Мохач перевезено свыше 2.899 тыс. т, что составляет 73% от общего объёма грузов, включая наливные грузы (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 2.717 тыс. т (рис.9), что составляет 63% от объёма в 2021 г., из них:

- вверх – 1.585 тыс. т, что составляет 78% (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 – 1.132 тыс. т, что составляет 82,7% (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.

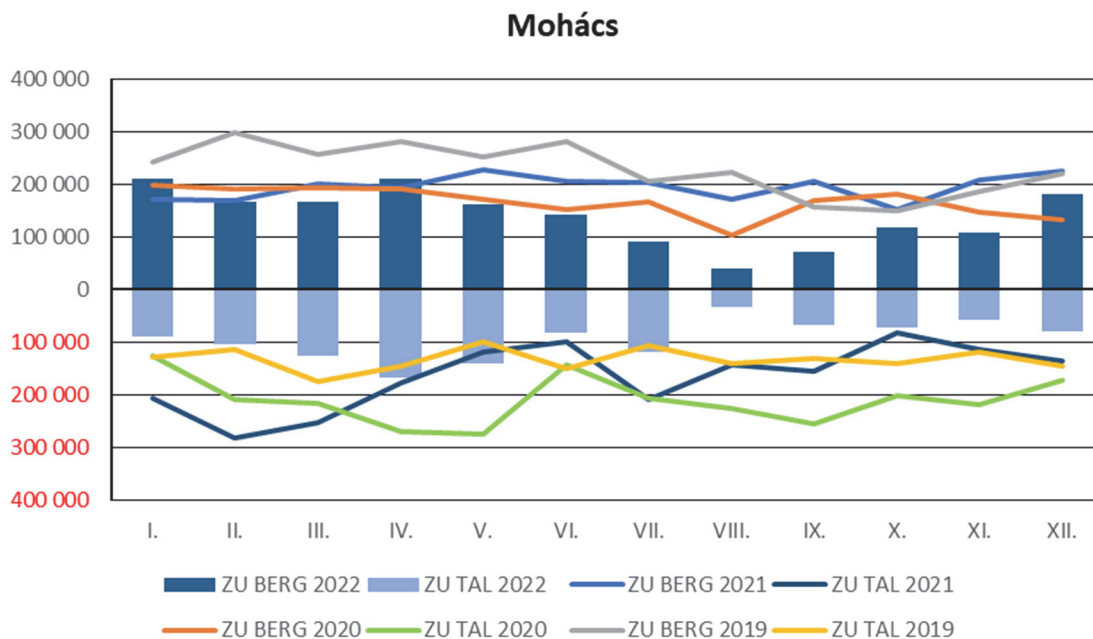


Рис. 9. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тысячах тонн

Всего в 2022 г. в толкаемых составах прошло вверх 1.540 (в 2021 г. -2.403) несамоходных сухогрузных баржи, из них 13% (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 1.661 (в 2021 г. – 2.271) сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 33% (в 2021 г. -20,1%) единиц спускались в балласте.

б) По объёмам наливных грузов несамоходными баржами–танкерами в составе караванов перевезено 181,7 тыс. т, из них:

- вверх – 87,6 тыс. т;
- вниз – 94,1 тыс. т.

Всего в толкаемых составах вверх прошло 178 несамоходных танкера, из них 56% гружёных; вниз – 158 танкеров, из них 49% гружёных.

Перевозки самоходными судами

Всего в 2022 г. самоходными судами перевезено 1.073 тыс. т, что составляет 27% (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 – 608,7 тыс. т,
- вниз – 464,6 тыс. т.

а) Самоходными сухогрузными судами (1.124 судопрохода, из них 67% гружёных) перевезено 681 тыс. т, из них:

- вверх – 444,4 тыс. т;
- вниз – 236,6 тыс. т.

б) Самоходными танкерами (всего 714 судопроходов, из них 72% гружёных танкеров) перевезено 392,3 тыс. т наливных грузов (рис. 10), из них:

- вверх – 164,3 тыс. т.
- вниз – 228 тыс. т.

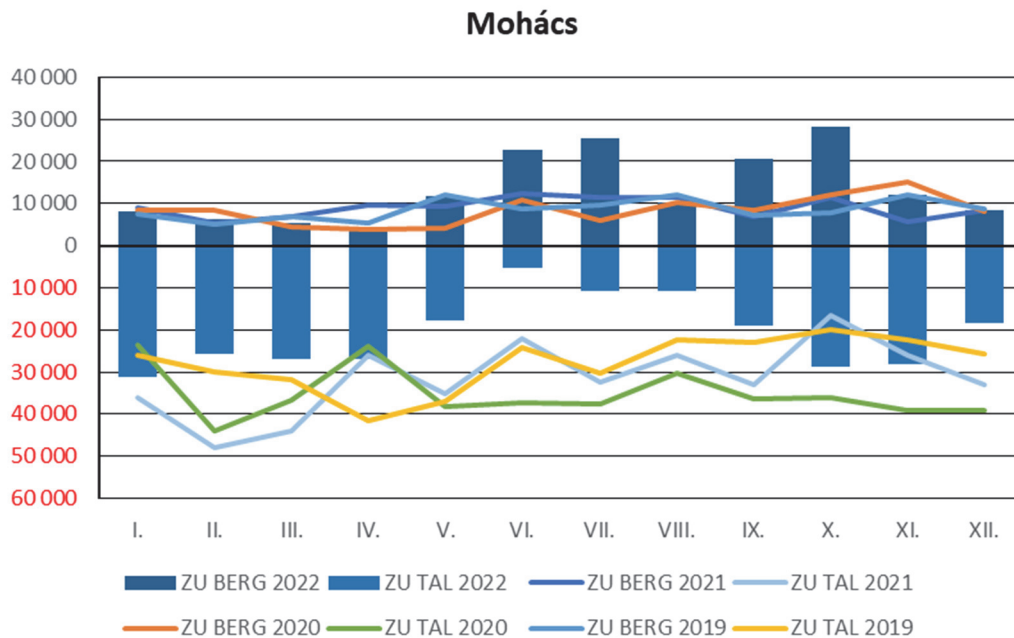


Рис. 10. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2019 - 2022 гг. по месяцам, в тоннах

Номенклатура грузов

Наибольшие объёмы перевозок через контрольный пункт Мохач составили железорудное сырьё – вверх, продукция металлургической и химической промышленности (удобрения) вниз (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.

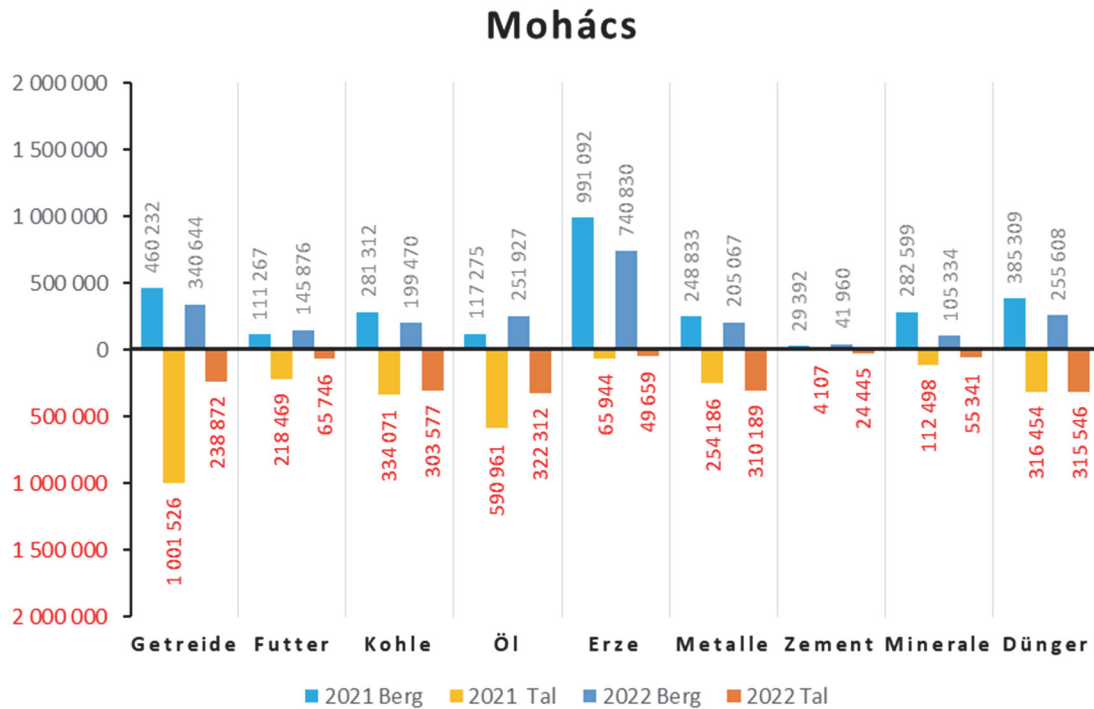


Рис. 11. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2021 -2022 гг. в тоннах

Таблица 2.7

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

Год, тыс. т	2018	2019	2020	2021	2022
Железорудное сырьё	1.061 40,8%	1.247 37,6%	954	991	741
Уголь (кокс)	369 14,2%	479 14,4%	323	281	199,5
Удобрения	362 13,9%	392 11,8%	436	385	255,6
Нефтепродукты	106 4,1%	109 3,2%	106	117	251,9
Металлопродукция	297 11,4%	270 8,1%	243	249	205

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

Год, тыс. т	2018	2019	2020	2021	2022
Товарная группа					
Зерновые грузы	414 21,5%	479 21,1%	1.471	1.002	238,9
Нефтепродукты	509 26,4%	428 18,9%	528	591	322,3
Металлопродукция	444 23,6%	316 13,9%	295	254	310
Продовольственные товары и корма	179 3,3%	203 9%	520	218,5	65
Удобрения	126 6,3%	272 12%	364	316	315,5

Особенность рынка 2022 г. состоит в значительном объёме перевозок вверх зерновых грузов – 340,6 тыс. т (в 2021 г. – 400 тыс. т) и резком падении перевозок зерновых (в 4,2 раза) и продовольственных (в 3,36 раза) грузов вниз.

2.2.3. Межбассейновые перевозки

2.2.3.1 Перевозки по каналу Дунай - Чёрное море

Объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море в 2022 г. составил 17.265 тыс. т², что составляет 99,8% от аналогичного показателя в 2021 г., из них:

- международные перевозки: 11.991 тыс. т (131,7% к показателю 2021 г.);
- внутренние перевозки: 5.274 тыс. т (64,5% к показателю 2021 г.).

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

² www.acn.ro.

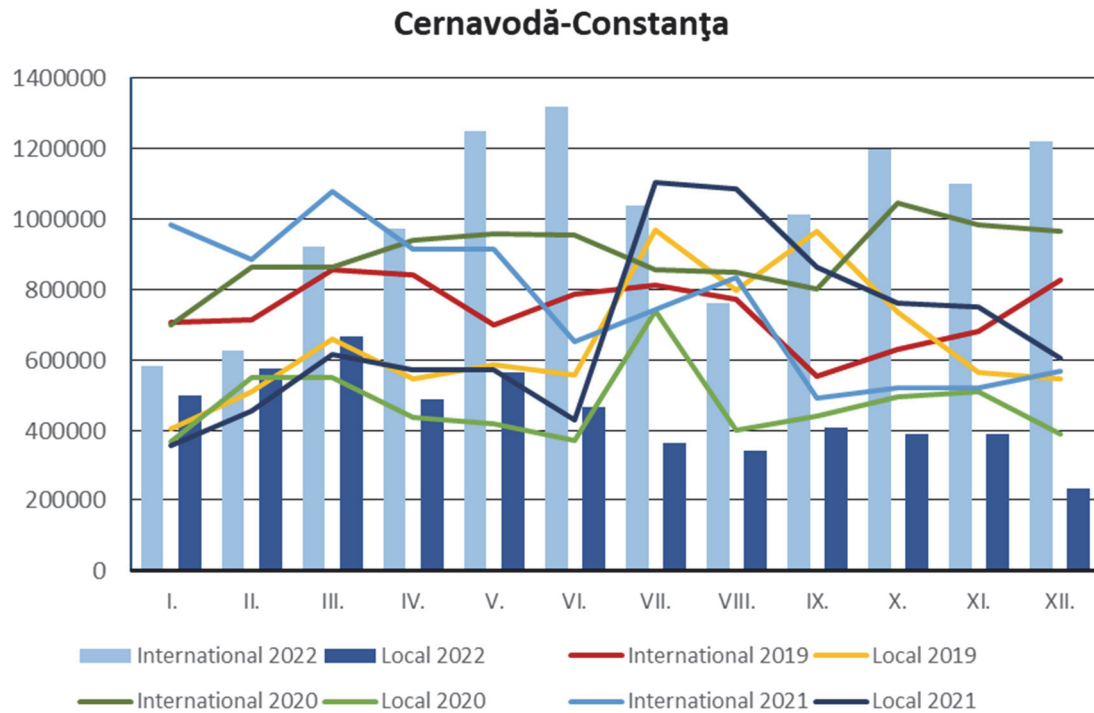


Рис.12. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2019-2022 гг. по месяцам в тоннах

Таблица 2.9

Объёмы перевозок грузов по каналу Дунай - Чёрное море по годам

Год / млн. т	2018	2019	2020	2021	2022
Общий грузооборот	14,12	16,74	16,51	17,29	17,27
Международные перевозки	6,42	8,89	10,60	9,11	12,0
Внутренние перевозки	7,7	7,85	5,91	8,18	5,27

2.2.3.2. Перевозки по Сулинскому каналу

Перевозки по Сулинскому каналу в 2022 г.³ составили всего 10.568 тыс. т, то есть 208,4% к аналогичному показателю в 2021 г. (таблица 2.10).

³ www.afdj.ro

Таблица 2.10

Объёмы перевозок грузов через Сулинский канал по годам

Год, тыс. т	2018	2019	2020	2021	2022
Грузооборот	4.441	5.487	4.549	5.070	10.568
Дунай - море	3.670,3	4.331	2.872	3.389	7.217
Море - Дунай	770,3	1.156	1.677	1.681	3.351

Р а з д е л 3.**Общая характеристика грузооборота дунайских портов****3.1 ДУНАЙСКИЕ ПОРТЫ ГЕРМАНИИ**

3.1.1 Общий грузооборот дунайских портов Германии в 2022 г.⁴ составил 2.410 тыс. т, или 80, 4% к грузообороту в 2021 г. (таблица 3.1).

Таблица 3.1

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Грузооборот	2.585	3.274	3.511	2.999	2.410

3.1.2 Грузооборот основных дунайских портов Германии отражён в таблице 3.2.

Таблица 3.2

Порты (тыс. т)	Кельхейм	Регенсбург	Штрау- бинг-Занд	Деггендорф	Пассау	Остальные
2018 г.	258	1.169	430	169	369	190
2019 г.	369	1.387	660	216	359	282
2020 г.	361,5	1.553	660,8	144	473	312,6
2021 г.	356,3	1.303	663,4	131,6	250,9	294
2022 г.	301,6	1.083	551,6	82,9	229,4	162

94,5% всего грузооборота составили грузы основных 5 групп по NST 2007 с учетом портов Бамберг и Нюрнберг (таблица 3.3).

⁴ www.statistik.bayern.de.

Таблица 3.3

Группы (тыс. т)	01	04	08	10	03
Выгружено	364,3	285,3	289	161,3	249
Погружено	467,6	269,2	28	82,7	81,8
2019 г.	1.205	559,5	521	450,7	327
2020 г.	1.504	656,7	418,8	323,6	412,6
2021 г.	1.298	573,2	358,6	304,4	392,6
2022 г.	831,9	554,5	317	244	330,8

3.1.3 Наибольшие объёмы грузов по группам:

продукция сельского хозяйства (группа 01)

- принимали порты: Штраубинг-Занд – 66,2%, Регенсбург – 9,6% от всего объёма выгруженных грузов группы 01;
- отгружали: Регенсбург – 33,4%, Штраубинг-Занд – 7,6%, Кельхейм – 20,5 % Пассау – 5,7% от всего объёма погруженных грузов группы 01.

пищевые продукты (группа 04)

- принимали порты: Регенсбург – 60,6%, Пассау – 7,4%, Кельхейм – 12,5%;
- отгружали: Штраубинг-Занд – 73,1%, Регенсбург – 16,7%.

химические вещества и продукты (группа 08)

- принимали порты: Регенсбург – 42,5%, Кельхейм – 15,5%, Штраубинг-Занд – 12,9%.

готовые металлические изделия (группа 10)

- принимали порты: Регенсбург – 57,3%, Деггендорф – 20,8%;
- отгружали: Регенсбург – 92,3%.

металлические руды (группа 03)

- принимали порты: Кельхейм – 23,3%, Регенсбург – 27,2%;
- отгружали: Регенсбург – 71%.

3.2 ПОРТЫ АВСТРИИ

3.2.1 Общий грузооборот портов Австрии в 2022 г.⁵ составил всего 5.363 тыс. т, т.е. 84,4% к грузообороту в 2021 г. (таблица 3.4).

⁵ www.statistik.at.

Таблица 3.4

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Погружено	2.053	2.259	2.061	2.425	1.897
Выгружено	4.070	4.193	3.989	3.931	3.466
Грузооборот	6.123	6.452	6.050	6.356	5.363

Общий объём грузов, перевезённых внутри страны, составил 776 тыс. т; он формирует 14,5% общего грузооборота портов страны.

3.2.2 Грузооборот основных портов Австрии в 2022 г. отражён в таблице 3.5.

Таблица 3.5

Порты (тыс. т)	Вена	Линц	Кремс	Энс
Погружено	412	1.240	55,4	78,6
Выгружено	171	1.689	242,2	475
Грузооборот 2019 г.	952	3.280	305	776
Грузооборот 2020 г.	787	3.411	249	616
Грузооборот 2021 г.	927	3.482	286	672
Грузооборот 2022 г.	583	2.929	297,6	553,6

3.2.3 Отправлено в порты других стран (таблица 3.6):

Таблица 3.6

Страна (тыс. т)	Германия	Венгрия	Румыния	Нидерланды	Бельгия	Сербия
2018 г.	253	647	371	107	200	91
2019 г.	361	784	466	155,5	200,5	135
2020 г.	318,7	731	416	154,8	152,5	145
2021 г.	400	896	413	123,4	256,8	104
2022 г.	902	650	482,7	180,6	180,6	97

В порты Словакии отгружено 123,4 тыс.т.

- 33,2% погруженных грузов составили: металлопродукция (группа 10), из которых 98,2% было погружено в порту Линц;
- 25,6% - нефтепродукты (группа 07), 100% было погружено в порту Вена;

- 24,7% - продукция химической промышленности (группа 08), из которых 87,7% было погружено в порту Линц.

3.2.4 Получено из портов других стран (таблица 3.7):

Таблица 3.7

Страна (тыс. т)	Словакия	Нидерланды	Украина	Венгрия	Германия	Румыния
2018 г.	1.233	349	811	735	253	165
2019 г.	1.108	539	832	679	285	215
2020 г.	1.245	423	893	784	261	127
2021 г.	1.225	467	847	574	295	244
2022 г.	1.286	400	396,7	920	362	518

Из портов Сербии получено 269,6 тыс т

- 54,1% грузов, выгруженных портами Австрии, составило железорудное сырье (группа 03) в объеме 1.876 тыс. т, из которых около 88,7% принял порт Линц;
- 12,8% составили нефтепродукты (группа 07), из которых 26,8% принял порт Вена, 15,8% - порт Линц;
- 23,1% - сельскохозяйственная продукция (группа 01), из которых 22,5% принял порт Энс, 69,2% – другие порты Австрии.

3.3 ПОРТЫ СЛОВАКИИ

3.3.1 Общий грузооборот государственных портов (*public port*) Словакии определяется грузооборотом порта Братислава и Комарно (таблица 3.8), который составил в 2022 г. 1.934 тыс. т, или ,109,1% к грузообороту в 2021 г.

Таблица 3.8

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Погружено	1.464	1.515	1.443	1.674	1.769
Выгружено	78	149	110	172	165,2
Грузооборот	1.542	1.664	1.553	1.846	1.934

3.3.2 Основной объем грузов:

- около 48% - железорудное сырье;
- около 26% - нефтепродукты.

3.4 ПОРТЫ ВЕНГРИИ

3.4.1 Общий грузооборот портов Венгрии в 2022 г.⁶ составил 4.063 тыс. т, или 71,1% к объёму 2021 г. (таблица 3.9).

Таблица 3.9

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Погружено	2.785	3.204	4.489	3.109	1.924
Выгружено	2.415	2.860	2.253	2.606	2.139
Грузооборот	5.200	6.064	6.742	5.715	4.063

3.4.2 Грузооборот основных портов Венгрии отражён в таблице 3.10.

Таблица 3.10

Порты (тыс. т / год)	Байя	Чепель	Дьёр – Гёню	Остальные
2018 г.	347	918	105,6	3.829
2019 г.	505	1.130	225,4	4.204
2020 г.	845	1.192	280	4.424
2021 г.	581	1.199	266,6	3.668
2022 г.	305,7	985	270,6	2.501

3.5 ПОРТЫ ХОРВАТИИ

3.5.1 Общий грузооборот речных портов Хорватии в 2022 г.⁷ составил 582,6 тыс. т, или 83,6% к объёму 2021 г. (таблица 3.11).

Таблица 3.11

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Погружено: - экспорт	279,3	277	393,3	273,6	124,0
Выгружено: - импорт	239,9	472	463,1	394,3	420,4
Грузооборот с учётом	591,7	814	947,8	697,1	582,6

⁶ www.ksh.hu.

⁷ www.dzs.hr.

3.5.2 12,2% грузооборота составляла продукция сельского хозяйства (группа 01), 40,2% - железорудное сырье (группа 03), 33,9% – каменный и бурый уголь (группа 02), металлопродукция (группа 10) –7,6%.

3.6 ПОРТЫ СЕРБИИ

3.6.1 Общий грузооборот портов Сербии⁸ в 2022 г. составил 12.023 тыс. т, или 88,3% к объёму 2021 г. (таблица 3.12).

Таблица 3.12

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Погружено - экспорт	2.321	3.593	3.752	3.707	1.918
Выгружено - импорт	4.020	5.061	3.207	5.182	4.992
Ввоз/вывоз в пределах страны	1.088	1.081	1.205	4.721	5.113
Грузооборот	7.429	9.735	8.164	13.610	12.023

- 33,9% объёмов грузов составляют строительные материалы (гравий и песок);⁹
- 9,8% - железорудное сырье;
- 5,7% - зерновые грузы;
- 16,1% - нефть и нефтепродукты.;
- 17,4% - уголь.

3.6.2 Грузооборот основных портов Сербии отражён в таблице 3.13.

Таблица 3.13

Порты (тыс. т)	Панчево	Смедерево	Белград	Нови Сад	Прахово
2018 г.	1.390	3.563	160	1.047	1.053
2019 г.	1.517	4.040	196	1.413	1.109
2020 г.	2.051	2.612	167	1.632	1.198
2021 г.	935	3.176	206	1.435	1.049
2022 г.	1.589	3.053	112	979	933

⁸ webrzs.stat.gov.rs

⁹ Данные представлены Агентством по управлению портами (Port Governance Agency), Сербия

3.7 ПОРТЫ РУМЫНИИ

3.7.1 Общий грузооборот дунайских портов Румынии формируют:

- порты, расположенные на "морском" участке Дуная,
- порты, расположенные на речном участке Дуная;
- порты, расположенные на канале Дунай - Чёрное море, и порт Констанца.

3.7.2 Общий грузооборот основных портов Румынии, расположенных на "морском" участке Дуная, представлен в таблице 3.14⁹.

Таблица 3.14

Порты (тыс. т)	Браила	Тутьча	Галац
Грузооборот:			
– по речным судам			
2018 г.	476	1.748	3.031
2019 г.	397	1.660	3.077
2020 г.	281	1.213	2.831
2021 г.	512	1.329	3.350
2022 г.	825	479	3.054
– по морским судам			
2018 г.	481	56	1.320
2019 г.	835	15	2.061
2020 г.	327	12	2.425
2021 г.	340	3	2.496
2022 г.	278	10	2.119

Грузооборот по морским судам формирует основной объём перевозок по Сулинскому каналу. В 2022 г. перевозки по Сулинскому каналу составили 10.568 тыс. т, или 208,4% к объёму 2021 г.

3.7.3 Общий грузооборот портов Румынии с учётом порта Констанца по речным судам (15.393 тыс. т) составил 24.355 тыс. т, или 85,6% к объёму 2021 г.; он приведён в таблице 3.15.

Таблица 3.15

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Погружено:					
– международные перевозки	4.008	5.609	5.112	5.203	5.641
– внутренние перевозки	7.549	8.190	6.602	7.108	3.857

¹⁰www.insse.ro

Выгружено:					
– международные перевозки	4.532	5.674	8.217	7.121	8.900
– внутренние перевозки	8.591	9.001	7.376	9.025	5.957
Грузооборот:	24.680	28.474	27.307	28.457	24.355

3.7.4 Наибольшие объёмы грузов по группам:

- металлические руды (группа 03) – 35,2% от грузооборота, из них 62,8% приходится на внутренние перевозки;
- продукция сельского хозяйства (группа 01) – 34,5 % от грузооборота, из них 67,7% - международные перевозки;
- химические вещества (группа 08) – 7,5% от грузооборота, из них 87,4% - международные перевозки;
- кокс и продукты нефтепереработки (группа 07) – 7,6% от грузооборота, из них 67,8% - международные перевозки;
- готовые металлические изделия (группа 10) – 5,1%, из них 80,4% - международные перевозки;
- каменный и бурый уголь (группа 02) – 5,3%, из них 70,5% - международные перевозки.

3.7.5 Структура грузооборота портов в экспорте (погружено):

- группа 08 – 24,6% от объёма погруженных грузов, из них 80,7% на Сербию;
- группа 07 – 20% от объёма погруженных грузов, из них 12,8% на Болгарию и 21,5% на Сербию;
- группа 02 – 12,4% от объёма погруженных грузов, из них 26% - на Венгрию и 38,3% - на Сербию;
- группа 03 – 28,5% от объёма погруженных грузов, из них 62,6% - на Сербию.

3.7.6 Структура грузооборота в импорте (выгружено):

- группа 01 – 62,4% от объёма выгруженных грузов, из них 70% из Украины, 12,2% из Сербии, 4% из Республики Молдовы, 9,5% из Болгарии;
- группа 03 – 17,8% от объёма выгруженных грузов, из них 77,6% из Украины, 17,3% из Болгарии;
- группа 10 – 6,5% от объёма выгруженных грузов, из них 39,1% из Австрии, 39,4% из Украины;
- группа 02 – 2,3% от объёма выгруженных грузов, из них 23,9% из Украины, 54,1% из Сербии.

3.8 ПОРТЫ БОЛГАРИИ

3.8.1 Общий грузооборот портов Болгарии с учётом всех терминалов в 2022 г. составил 7.104 тыс. т¹⁰, что составляет 99,9% к объёму 2021 г. (таблица 3.16).

Таблица 3.16

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Погружено – экспорт	2.142	2.485	2.823	3.707	3.354
Выгружено – импорт	1.933	1.830	1.799	2.666	2.979
Ввоз/вывоз – внутренние перевозки	848	1.070	809	738	771
Грузооборот	4.923	5.385	5.431	7.111	7.104

Состав экспорта:

- сыпучие грузы – 29,2%,
- генеральные – 3,2%,
- наливные – 4,06%,
- перевозки "ро-ро" – 63,5%.

Состав импорта:

- сыпучие грузы – 3,8%,
- генеральные – 12,1%,
- наливные – 10,6%,
- перевозки "ро-ро" – 39,4%.

3.9 ПОРТЫ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВЫ

3.9.1 Общий грузооборот порта Джурджулешть в 2022 г. составил 2.144 тыс. т¹¹, или 118% к объёму 2021 г. (таблица 3.17).

Таблица 3.17

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Грузооборот	1.889	1.299	1.185	1.819	2.144

¹¹ Данные предоставлены морской администрацией Болгарии.

¹² Данные предоставлены Агентством водного транспорта Республики Молдова.

3.9.2 46,5% грузооборота порта (997,4 тыс. т) составляют экспортные грузы (зерно, растительные масла). В импорте (1.147 тыс. т) основу составляют нефтепродукты, песок, щебень и уголь.

3.9.3 По номенклатуре грузов: зерновые – 34,8%, песок и щебень – 17,1%, нефтепродукты – 21,5%, уголь (кокс) – 7,35%, растительные масла – 9,12%.

3.10 ПОРТЫ УКРАИНЫ

3.10.1 Общий грузооборот дунайских портов Украины с учётом грузооборота по морским судам в 2022 г.¹² составил 16.505 тыс. т, или 300% к объёму в 2021 г. (таблица 3.18), из них зерновые грузы – 6.623 тыс. тонн, или 40,1% от общего объёма грузооборота.

Таблица 3.18

Год (тыс. т)	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.
Грузооборот	6.067	5.629	4.055	5.505	16.505

3.10.2 Грузооборот основных дунайских портов Украины приведён в таблице 3.19.

Таблица 3.19

Порты (тыс. т)	Измаил	Рени
Грузооборот:		
2018 г.	4.683	1.333
2019 г.	4.283	1.275
2020 г.	3.245	786
2021 г.	4.071	1.370
2022 г.	8.893	6.826

Составляющие грузооборота:

- порт Измаил – зерновые грузы – 3.059 тыс. тонн;
- порт Рени – зерновые грузы – 3.325 тыс. тонн;
- порт Усть-Дунайск – всего 786 тыс. тонн, из них зерновые грузы – 328,9 тыс. тонн.

¹³ Данные предоставлены Администрацией морских портов Украины.

Раздел 4

Выводы

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

Итоги первых двух месяцев 2022 г. в целом сформировали определённую положительную тенденцию стабилизации грузовых перевозок на Дунае и роста их объёмов в традиционных секторах рынка.

- 4.1. Полномасштабное военное вторжение России в Украину, начавшееся в феврале 2022 года, уже в марте привело к снижению объёмов в отдельных секторах рынка; в дальнейшем имело место разрушение или трансформация отдельных логистических линий перевозок из дунайских портов Украины.

Необходимо также отметить появление дополнительных рисков на рынке дунайского судоходства, связанных с военной агрессией России против Украины, из-за спада потребления стали (согласно прогнозу Европейской металлургической ассоциации *Eurofer*, ожидается спад потребления стали примерно на 3,5%¹³), роста цен на энергоресурсы, подорожания железорудного сырья и ограничения отдельными государствами экспорта зерновых и других продовольственных грузов. При этом следует отметить пересмотр прогнозов роста внутреннего валового продукта Европейского Союза и Еврозоны в 2022 г. в сторону ухудшения.

В связи с блокадой украинских морских портов особое значение приобрело создание новых схем организации экспорта украинской продукции аграрного сектора экономики, а также импорта необходимых Украине товаров; соответственно, возникла необходимость в выстраивании специального режима логистики на базе дунайских портов Украины, Республики Молдовы и Румынии, а также канальных сообщений Дунай-Чёрное море.

Дунайская Комиссия активно способствовала решению данной проблемы в рамках принятой в мае 2022 г. инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* в поддержку мер солидарности Европейского Союза с Украиной.

- 4.2. Отсутствие замерзания реки и ледовых явлений в зимний период обеспечили в первом квартале 2022 г. непрерывную навигацию, при этом следует отметить слабость традиционной фазы весеннего половодья.

В целом, навигационные условия 2022 года следует считать экстремальными: фаза мелководья, которая наступила в конце июня, характеризовалась, 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 в июне и в значительной мере в третьем квартале, последовательно до 1,8/1,6 м и ниже.

¹⁴ Данные за октябрь 2022 г.

В этот период на отдельных критических участках реки имели место эпизодические остановки составов на длительное время, организация специальных проводок барж, паузка судов до уровней проходных осадок, что привело к снижению объёмов перевозок на всем Дунае.

При этом необходимо отметить недостаточность предпринимаемых мер (гидротехнических и регуляционных работ) по обеспечению нормального судоходства на отдельных участках в данный период навигации.

- 4.3. Традиционно активность перевозок грузов в первом полугодии при стабильных навигационных условиях, а именно, в отсутствие ледовых явлений и критических паводков, создаёт стабильную основу рынка на текущий год. Положительная тенденция перевозок грузов, сложившаяся по результатам января – февраля 2022 г., претерпела изменения уже в марте из-за изменений в балансе сектора грузовых перевозок, вызванных военной агрессией России против Украины, а в дальнейшем, дополнительно, - из-за фазы мелководья, критической в отношении глубин и длительности.

Эти обстоятельства внесли значительные коррективы в объёмы перевозок на рынке дунайского судоходства.

4.3.1. Объёмы перевозок грузов в 2022 г. составили:

- в трансграничном сообщении Германия/Австрия (DE/AT): 2.166 тыс. т, или 97,5% от объёма в 2021 г.;
- в трансграничном сообщении Венгрия/Словакия (HU/SK): 4.342 тыс. т, или 87,8% от объёма в 2021 г.;
- в трансграничном сообщении Венгрия/Хорватия/ Сербия (HU/HR/RS): 3.972 тыс. т, или 68,4% от объёма в 2021 г. , при этом основное падение объёмов произошло в секторе перевозок железорудного сырья вверх (снижение на 35%), зерновых (в 4,2 раза) и продовольственных товаров (в 3,4 раза) вниз;
- объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море составил 17.265 тыс. т, или 99,8% к объёму 2021 г.;
- объём перевозок по Сулинскому каналу составил 10.508 тыс., или 208,4% к объёму 2021 г., при этом объём перевозок в направлении Дунай – Чёрное море составил 213%, а в направлении Чёрное море – Дунай 199,3% от соответствующих показателей в 2021 г.

Следует также отметить, что фрахтовые ставки на перевозку грузов в течение года изменялись разнонаправленно, в зависимости от баланса на линиях перевозок и от стоимости бункерного топлива (во втором, третьем и четвертом кварталах - Q₂, Q₃, Q₄ стоимость составляла соответственно около 140%, 130%, 120% по отношению к показателю в первом квартале).

4.3.2. Грузооборот портов в 2021 г. изменялся разнонаправленно (см. Раздел 3).

Особо следует отметить положительную динамику грузооборота дунайских портов Украины, чему в значительной степени способствовала инициатива ДК *"Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine"* в поддержку мер солидарности Европейского Союза с Украиной.

Соответственно, рост грузооборота дунайских портов Украины в 2022 г. по отношению к показателям в 2021 г. составил:

- порт Измаил – 218 %;
- порт Рени - 500%;
- порт Усть-Дунайск – в 12.2 раза.

4.4. На рынке пассажирских перевозок в марте 2022 г. были начаты рейсы на основных круизных линиях; в дальнейшем произошел дальнейший рост судопроходов, при этом рост пассажиропотока в 2022 г. по сравнению с 2021 годом составил:

- на линиях Верхнего Дуная – 315%;
- на линиях в направлении дельты Дуная – 217%.

4.5. Основными задачами в работе по развитию рынка на 2023 год следует считать:

- продолжение активной работы по поддержке украинского сегмента дунайского судоходства,
- внедрение рекомендаций общеевропейских программ развития внутреннего водного транспорта, а также
- тесное сотрудничество государств-членов ДК как при проведении теоретических исследований по прогнозированию гидрологических условий на Дунае, так и в реализации конкретных проектов гидротехнических и регуляционных работ на участках их ответственности.



Составлено Секретариатом Дунайской Комиссии

Фото на обложке: АМПУ, порти України

<https://www.uspa.gov.ua>

Отпечатано в типографии: Multiszolg Bt.

<http://www.multiszolgbt.hu>

Опубликовано Дунайской Комиссией

<https://www.danubecommission.org/dc/en/extranet/e-library/>