

COMMISSION DU DANUBE

INFORMATION DU SECRETARIAT

sur le thème « Observation du marché de la navigation danubienne : résultats de 9 mois de 2023 »

1. Caractéristique générale du marché du marché des transports sur le Danube en 2023

1.1. L'état initial des principaux secteurs du marché des transports dans la navigation danubienne au début du troisième trimestre (Q₃) de 2023 a été défini par les résultats globalement négatifs en termes de volumes des transports du premier semestre, principalement en raison de l'impact de l'invasion militaire à grande échelle de l'Ukraine par la Russie à partir de février 2022 ainsi que de l'émergence de risques importants sur le marché de la navigation danubienne, y compris de menaces militaires directes pour la sécurité de la circulation des bateaux sur le Bas-Danube.

Par conséquent, les volumes des transports au premier semestre (Q₁+Q₂) de 2023 sont les suivants (total vers l'amont/vers l'aval) :

- dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) – statistiques de la centrale hydraulique de Jochenstein : 1.091 milliers de tonnes, soit 76% du volume (Q₁+Q₂) de 2022 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) – statistiques de la centrale hydraulique de Gabčíkovo : 2.087 milliers de tonnes, soit 76,1% du volume (Q₁+Q₂) de 2022 ;
- dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) – statistiques du point de contrôle de Mohács : 1.619 milliers de tonnes, soit 66% du volume (Q₁+Q₂) de 2022 ;
- sur le canal Danube-mer Noire : 10.528 milliers de tonnes, soit 118% du volume (Q₁+Q₂) de 2022.

1.2. Au cours du premier semestre de 2023, la Commission du Danube a poursuivi son travail actif pour soutenir les exportations des produits agroalimentaires de l'économie, ainsi que les importations de marchandises nécessaires à l'Ukraine 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, notamment par la mise en place d'un système logistique spécial de transport sur la base des ports danubiens de l'Ukraine, de la République de Moldova et de la Roumanie, ainsi que des canaux entre le Danube et la Mer noire.

1.3. Le trafic marchandises au cours du premier semestre de 2023 a varié dans diverses directions (tableau 1.1) :

Tableau 1.1

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens en 2019-2023

Ports (milliers de t)	2019	2020	2021	2022	2022 Q1+Q2	2023 Q1+Q2
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	1.238
Ukraine	5.629	4.055	5.505	16.505	5.102	15.146

* Ports de Bratislava et de Komarno

- 1.3.1 L'augmentation significative du trafic-marchandises des ports danubiens de l'Ukraine au cours du premier semestre est la conséquence logique des mesures décisives et des actions importantes prises par le gouvernement de l'Ukraine, avec le soutien de l'Union européenne et de la Commission du Danube, pour organiser les exportations via les ports des produits agroalimentaires de l'économie du pays par des navires de mer en intensifiant les passages de bateaux par le canal de Sulina et le bras de Kilia (par le bras de Bystroe) ainsi que par de gros convois vers le port de Constanta par le canal Danube-mer Noire, avec transbordement ultérieur sur des navires de mer.
- 1.3.2 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. Malgré les conséquences de ces attaques et leur menace constante, les ports ukrainiens au cours des 10 mois de 2023 ont augmenté le volume du trafic de marchandises de 2,2 fois par rapport à la même période de 2022.
- 1.4. Le dynamisme du marché des transports de marchandises au cours de la période examinée a également été affectée par la baisse de la demande d'acier, la hausse des prix des ressources énergétiques, y compris du combustible d'avitaillement des bateaux, et la baisse des tirants d'eau opérationnels au début de la phase estivale des basses-eaux au troisième trimestre (Q3) de 2023.

- 1.5. En mars 2023, sur le marché des transports de passagers, ont été constatés des voyages épisodiques (puis avec une forte augmentation) sur les principales lignes de croisière du Haut Danube : en avril, mai et juin une nouvelle augmentation des voyages et du nombre de passagers a été constatée ; au total 209,9 milliers de passagers ont été transportés sur les lignes du Haut-Danube au (Q₁+Q₂) de 2023, soit 125% par rapport au total de l'année 2022.

La situation était différente sur les lignes en direction du delta du Danube. Le nombre de passagers sur ces lignes n'était que de 17,03 milliers de passagers au premier semestre, soit 51% du nombre pour la même période de 2022.

2.1 Conditions nautiques sur le Danube en 2023

2.1.1 Conditions nautiques en 2023 (9 mois)

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 décade 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 décade 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 décade 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 décade. 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 décade 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 décade 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 décade et avec une hausse brusque au-dessus du NM (*MW*) dès la moitié de la seconde décade. Sur le Danube Moyen, au cours de la première décade 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 de l'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 décennies, les niveaux se sont maintenus au-dessus ou aux environs du NM (*MW*) ; à la fin de la troisième décennie, les niveaux ont entamé une chute brusque.

En **juillet** sur le Haut-Danube, les niveaux ont oscillé aux environs de la valeur de l'ENR (*RNW*) ; à la fin de la troisième décennie, les niveaux ont commencé à augmenter par rapport aux valeurs de l'ENR (*RNW*) en raison des précipitations. Sur le Danube Moyen, tout au long du mois les niveaux étaient nettement inférieurs (de 60 à 70 cm en moyenne) aux valeurs du NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, au cours du mois les niveaux ont oscillé entre 1,3-2,2 m en-dessous du NM (*MW*).

En **août**, sur le Haut-Danube, une forte augmentation des niveaux jusqu'aux valeurs du NM (*MW*) s'est produite au cours de la première décennie avec un dépassement de 60-90 cm, après quoi ils ont commencé à nouveau à diminuer ; à la fin de la troisième décennie, une forte augmentation des niveaux au-dessus du NM (*MW*) s'est répétée. Sur le Danube Moyen, au milieu de la première décennie, il y a eu une forte augmentation des niveaux jusqu'aux valeurs du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique de 2,2-2,5 m, après quoi les niveaux ont commencé à baisser dans une gamme en-dessous du NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, au cours du mois les niveaux ont oscillé dans la gamme des valeurs du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique de 30-70 cm au cours de la deuxième décennie.

En **septembre**, sur le Haut-Danube, une forte augmentation des niveaux au-dessus du NM (*MW*) s'est produite au début de la première décennie avec un dépassement épisodique de 2,0-2,5 m, suivie d'une forte baisse jusqu'aux environs de la valeur de l'ENR (*RNW*). Sur le Danube Moyen, au début de la première décennie, il y a eu une forte augmentation des niveaux au-dessus du NM (*MW*) avec un dépassement épisodique de 2,5-2,8 m, suivie d'une forte baisse jusqu'à 60-80 cm en-dessous du NM (*MW*). Sur le Bas-Danube, au cours du mois les niveaux ont oscillé entre 1,4-2,1 m en-dessous des valeurs du NM (*MW*).

2.1.2 Hydraulicité 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 hydraulicité stable pour une navigation efficace tout au long du premier semestre (Q₁+Q₂) de 2023 a été assurée, ce qui a permis d'effectuer le chargement des bateaux lors de leur déplacement vers l'amont 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 en 2023

Mois	Chargement, circulation vers l'amont (cm)	Chargement, circulation vers l'aval (cm)
janvier	250 (230*)	220/230 (200/210*)
fevrier	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)
juillet	240/250 (190/180)	220/230 (200)
aout	230/240 (190/180)	200/210 (190)
septembre	220/230 (190/180)	190/200 (180/190)
octobre	210/200 (190/200)	170/180 (190/200)

* Les indicateurs pour la période respective de 2022 sont indiqués à titre de comparaison.

Au cours du troisième trimestre (Q₃) de 2023, les tirants d'eau fonctionnels des bateaux ont, en moyenne, diminué de manière significative. Dans le même temps, sur le Bas-Danube, sur le secteur Isma l-Constanta, les tirants d'eau sont restés aux environs de 250 cm.

3. Dynamisme du marché de la navigation danubienne pour les 9 mois de 2023

3.1. Transports de passagers

Les transports de passagers à bord de bateaux à passagers à cabines de croisière, après avoir enregistré une baisse importante en 2020-2021, ont connu une augmentation significative au cours des 9 mois (Q₁+Q₂+Q₃) de 2023 (tableau 3.1).

Tableau 3.1

Dynamisme du trafic de passagers à bord des bateaux de croisière en 2023 (en milliers)*

Lignes	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Haut-Danube **	720,8	56,1	149,1	469,3	363,7	443,6
Vers le delta du Danube	135	5,15	34,1	74	66,0	27,5

* Calculs appartenant à la Commission du Danube basés sur les statistiques de Gabcikovo et Mohács (il s'agit des données sommaires sur le trafic vers l'amont/vers l'aval)

La baisse du trafic de passagers en direction du delta du Danube s'explique principalement par des problèmes de sécurité de la navigation sur le Bas-Danube.

3.2. Trafic-marchandises

Afin d'analyser le dynamisme du marché du trafic-marchandises danubien, les volumes et ses principaux éléments pour les 9 mois de 2023 selon la nomenclature sont comparés aux ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2022 ; ceci étant, une série de particularités spécifiques pour les différents secteurs peuvent être notées :

- 3.2.1. Dans la communication transfrontière Allemagne/Autriche (DE/AT) : au cours des 9 mois ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2023 a été transporté (vers l'amont/vers l'aval) un total de 1.663 milliers de tonnes, soit 95% du volume pour la même période de 2022.
- 3.2.2. Dans la communication transfrontière Hongrie/Slovaquie (HU/SK) : le volume total des transports était de 3.137 milliers de tonnes (fig. 3), soit 91% du volume pour la même période de 2022.

Le principal volume, tout comme pour la même période ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2022, a été assuré par les transports vers l'amont de denrées alimentaires, de minerai de fer, de céréales et par les transports vers l'aval de produits de l'industrie chimique (engrais) et de produits pétroliers (tableaux 3.2, 3.3, fig. 4).

Ceci étant, il faut noter une baisse par rapport à la même période ($Q_1+Q_2+Q_3$) de 2022 des principaux constituants des volumes des transports de denrées alimentaires et de minerai de fer vers l'amont et de produits pétroliers vers l'aval.

Tableau 3.2

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

Groupe de marchandises	Années, milliers de t	2019	2020	2021	2022	2022 $Q_1+Q_2+Q_3$	2023 $Q_1+Q_2+Q_3$
	Denrées alimentaires et fourrages		1.774 48%*	1.321	879	783	663
Minerais de fer		841 22%	948	969	735	588	614
Céréales		271 7,3%	352	394	416	321,7	296
Produits métalliques		340 9,2%	117	71	101	93	41,1
Produits pétroliers		241 6,5%	212	86,7	92,1	86,9	38,7
Engrais naturels et artificiels		91,5 2,5%	75,2	132,8	74,5	64	39,8

* Du volume des marchandises transportées vers l'amont

Tableau 3.3

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

Groupe de marchandises	Années, milliers de t	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ + Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ + Q ₃
	Engrais naturels et artificiels		535* 25%	505	464,5	444,9	378,9
Produits pétroliers		671,3 31,4%	578	870	642	423,8	500,3
Produits métalliques		380,4 17,8%	96,5	140	173	132	133,7

Caractéristiques du marché des transports sur le secteur respectif du Danube :

- les transports à bord des convois poussés ont représenté 50% du volume total de marchandises (en 2022 - 49%) dans un rapport pluriannuel de 52% à 59,4% ;
- stabilisation relative des volumes de transport de minerai de fer vers l'aval en 2021/2022/2023 : respectivement 148/196,4/208 milliers de tonnes.

3.2.3. Dans la communication transfrontière Hongrie/Croatie/Serbie (HU/HR/RS) le volume total des transports s'est élevé à 2.641 milliers de tonnes (fig. 5), ce qui représente 84% par rapport au volume pour la même période de 2022.

La principale baisse par rapport à la même période de 2022 est due à la diminution des principaux constituants des volumes des transports de charbon vers l'amont, (pratiquement non réalisé), des engrais vers l'amont ainsi que des céréales vers l'aval (tableaux 3.4, 3.5, fig. 6).

Caractéristiques du marché des transports sur le secteur respectif du Danube :

- les transports des céréales vers l'aval, après avoir affiché une augmentation de 3,2 fois au cours de la même période de 2020 et de 2021 par rapport au (Q₁+Q₂+Q₃) de 2019, ont maintenu les faibles niveaux atteints en 2022 ;
- les volumes des transports de denrées alimentaires et de produits pétroliers vers l'aval ont enregistré une augmentation significative par rapport à 2022 et sont conformes aux volumes atteints en 2019-2021.

* Du volume des marchandises transportées vers l'aval

Tableau 3.4

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

Années, milliers de t Groupe de marchandises	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Minerais de fer	1.247 37,6%	954	991	741	596	542,4
Charbon (coke)	479 14,4%	323	281	200	179,4	0
Engrais	392 11,8%	436	385	255,6	186,9	107,3
Produits pétroliers	109 3,2%	106	117	252	172,3	115,7
Produits métalliques	270 8,1%	243	249	205	160	78,2

Tableau 3.5

**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 +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Céréales	479 21,1%	1.471	1,002	238,9	220,2	192,4
Produits pétroliers	428 18,9%	528	591	322,3	254,4	335,2
Produits métalliques	316 13,9%	295	254	310	202,5	295,6
Denrées alimentaires et fourrages	203 9%	520	218,5	65	48,5	203,7
Engrais	272 12%	364	316	315,5	269,2	168,2

3.2.4. Au cours des 9 mois de 2022, le volume du trafic sur le canal Danube-mer Noire se chiffrait à 17.102 milliers de tonnes, soit 133% par rapport à l'indicateur analogue de 2022 (tableau 3.6, fig. 7).

Tableau 3.6

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

Année, milliers de t	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Trafic-marchandises total	16,74	16,51	17,29	17,27	12,88	17,10
Transports internationaux	8,89	10,60	9,11	12,0	8,49	13,67
Transports internes	7,85	5,91	8,18	5,27	4,39	3,43

Le volume des transports internationaux par le canal pour les 9 mois de 2023 s'est élevé à 161% par rapport au volume de la même période de 2022, tandis que le transport interne (cabotage) représentait 78% du volume de 2022.

3.2.5. Trafic-marchandises des ports pour les 9 mois de 2023

L'état du marché au troisième trimestre (Q₃) de 2023 a été déterminé par l'évolution multidirectionnelle du trafic-marchandises des ports danubiens pour (Q₁+Q₂+Q₃) de 2023 en général par rapport à la même période des années 2019-2021 (tableau 3.7).

Tableau 3.7

Trafic-marchandises des ports des pays danubiens entre 2019-2023

Ports (milliers t)	2019	2020	2021	2022	2022 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Allemagne	3.274	3.511	2.999	2.410	1.859	1.712
Autriche	6.452	6.050	6.356	5.363	4.239	
Slovaquie	1.664	1.553	1.846	1.934	1.455	1.214*
Hongrie	6.064	6.742	5.715	4.063	3.232	2.748
Croatie	814	948	697	582	456,7	273,3**
Serbie	9.735	8.164	13.610	12.023	8.788	9.330
Bulgarie	5.385	5.431	7.111	7.104	5.242	5.518***
Roumanie	28.474	27.307	28.457	24.355	18.346	21.097
République de Moldova	1.299	1.185	1.819	2.144	1.610	1.954***
Ukraine	5.629	4.055	5.505	16.505	10.646	24.705***

* Ports de Bratislava et de Komarno

** Données de tous les ports de la Croatie

*** Données reçues respectivement de l'Administration des ports maritimes d'Ukraine, des administrations maritimes de la Bulgarie et de la République de Moldova

Caractéristiques des opérations portuaires pour les 9 mois de 2023

La plus forte augmentation du trafic-marchandises dans les ports danubiens de l'Ukraine est due à la hausse du volume des exportations du secteur agricole de l'économie (tableau 3.8), ceci étant les transports céréaliers ont constitué l'essentiel des exportations (tableau 3.9).

Tableau 3.8

Trafic-marchandises des ports danubiens d'Ukraine en 2023 (milliers t)*

Port / période	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
(Q1+Q2+Q3) 2023	15.299	7.986	1.419

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

Tableau 3.9

Trafic-marchandises des ports danubiens d'Ukraine à l'exportation en 2023 (milliers t)

Port / période (Q1+Q2+Q3) 2023	Ismail	Reni	Oust'-Dounaïsk
Céréales	7.182,75	4.314,21	713,06
Autres marchandises sèches	1.717,29	1.276,45	454,23
Huile (marchandises liquides)	1.302,00	840,52	0

Pour toutes les principales composantes du trafic-marchandises des ports ukrainiens, les volumes étaient nettement plus élevés que les valeurs analogues pour la même période de 2022 (tableau 3.10).

Tableau 3.10

Principales composantes du trafic-marchandises des ports d'Ukraine en 2023 (milliers t)

Période/année	Produits céréaliers	Autres marchandises sèches	Huile (marchandises liquides)
2022	3.507,88	2.217,92	707,78
2023	12.210,02	3.447,97	2.142,52
%	348,1	155,5	302,7

Le trafic-marchandises du port de Constanta à bord de bateaux fluviaux a représenté 15.540 milliers de tonnes, soit 136,8% du volume pour les 9 mois de 2023, tandis que le trafic-marchandises en transport international a représenté 13.077 milliers de tonnes, soit 84% du volume total.

4. Conclusions

- 4.1. Au cours de la période considérée (Q₁+Q₂+Q₃) de 2023, l'impact de l'agression russe à grande échelle en Ukraine a eu un effet significatif sur le marché des transports de marchandises et a provoqué une réduction des volumes globaux et une redistribution des volumes des principaux secteurs du marché.
- 4.2. Les risques économiques sur le marché de la navigation danubienne se sont accompagnés de menaces réelles pour la sécurité de la navigation sur le Bas-Danube, ce qui s'est également reflété dans la baisse du marché des transports de passagers dans la direction du delta du Danube.
- 4.3. La Commission du Danube poursuit son soutien actif aux activités de coordination spécifiques 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, et afin d'assurer toutes les mesures visant la sécurité de la navigation.
- 4.4. Les activités réalisées et les mesures réelles prises par la Commission du Danube pour stabiliser le marché et assurer la sécurité de la navigation sur le Danube sont coordonnées avec la Commission européenne.

A N N E X E

(figures)

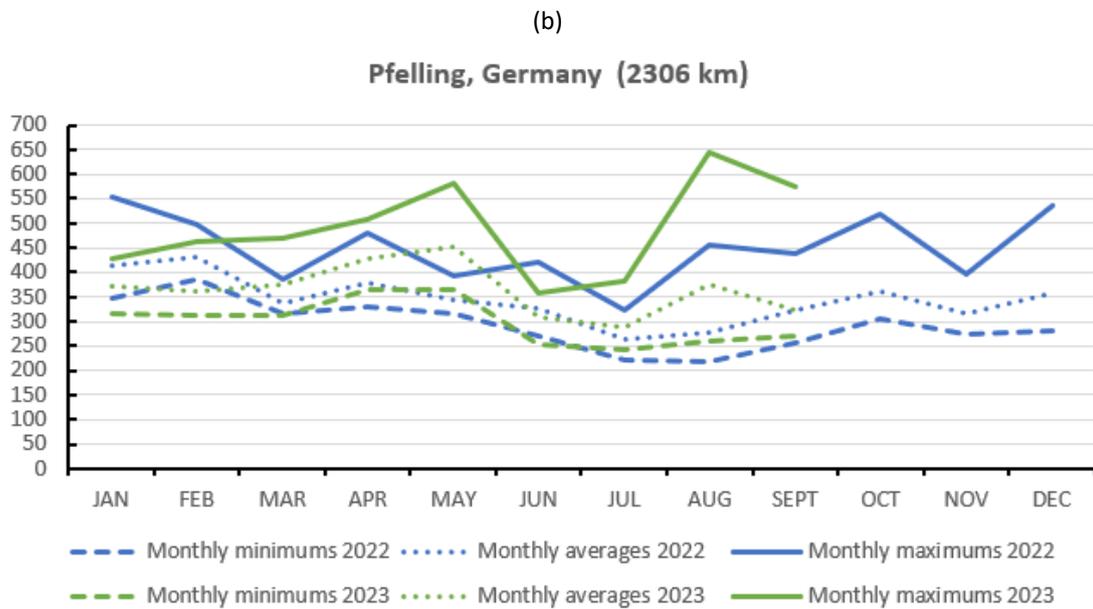
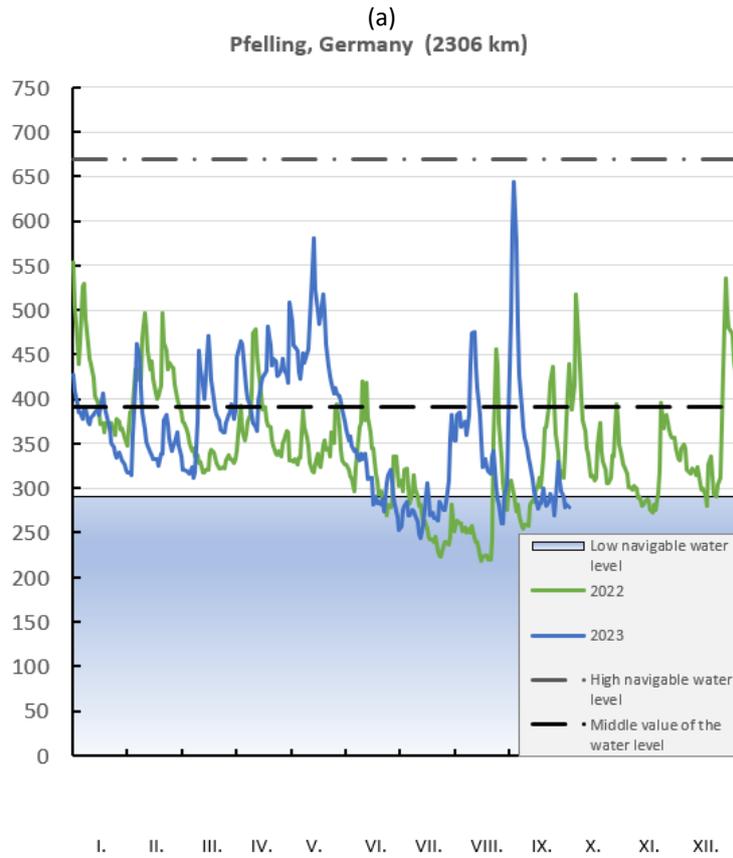


Abb. 1: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm
 Fig. 1 : Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm
 Рис. 1. Среднесуточные (a) и абсолютные (b) значения уровней воды для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

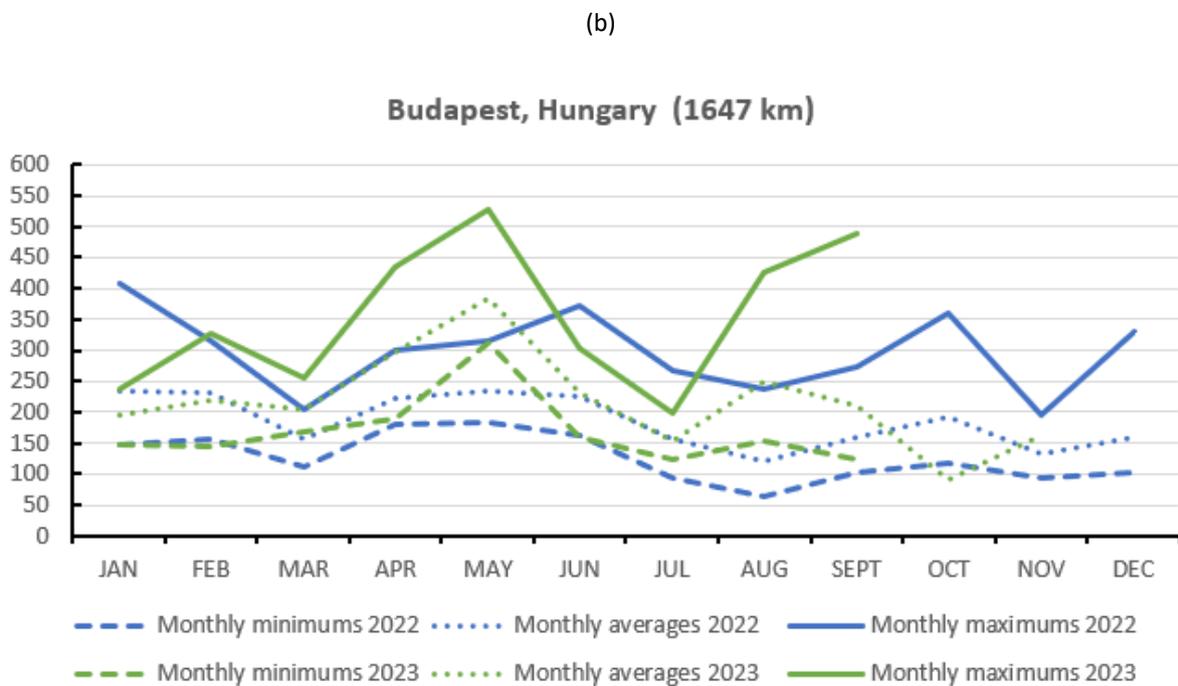
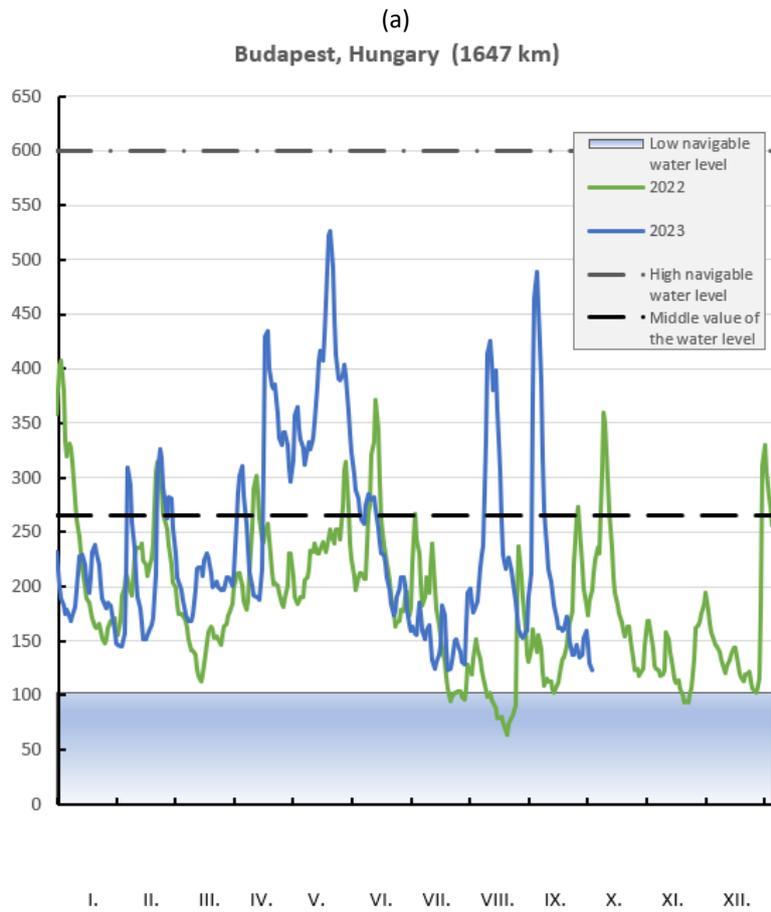


Abb. 2: Durchschnittliche tägliche (a) und absolute (b) Werte der Wasserstände am Pegel Budapest Vigadó in cm
 Fig. 2 : Moyenne des valeurs journalières (a) et absolues (b) des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest Vigadó, en cm

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

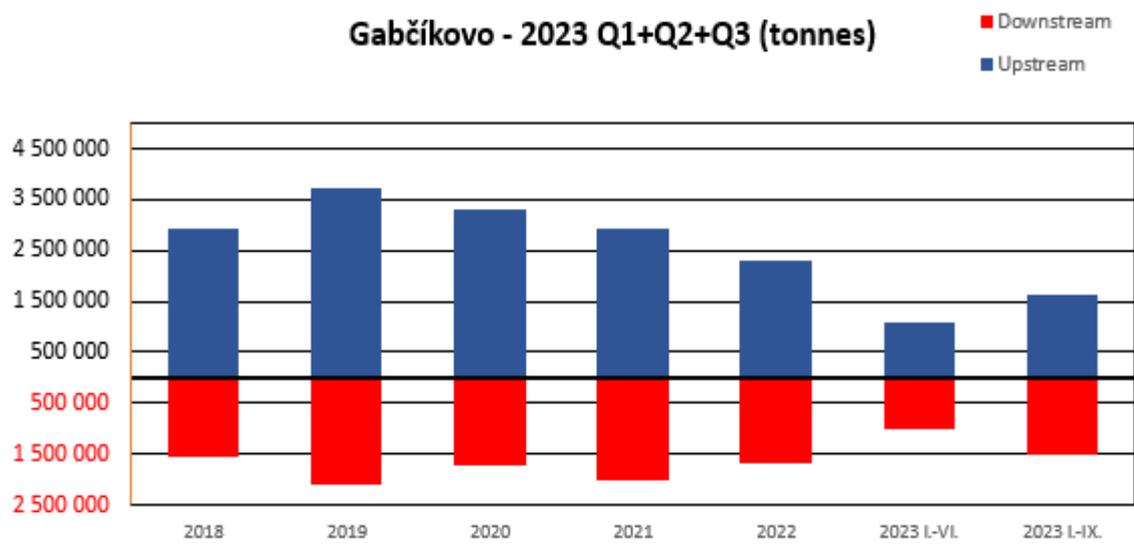


Abb. 3: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 3 : Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

Рис. 3: Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

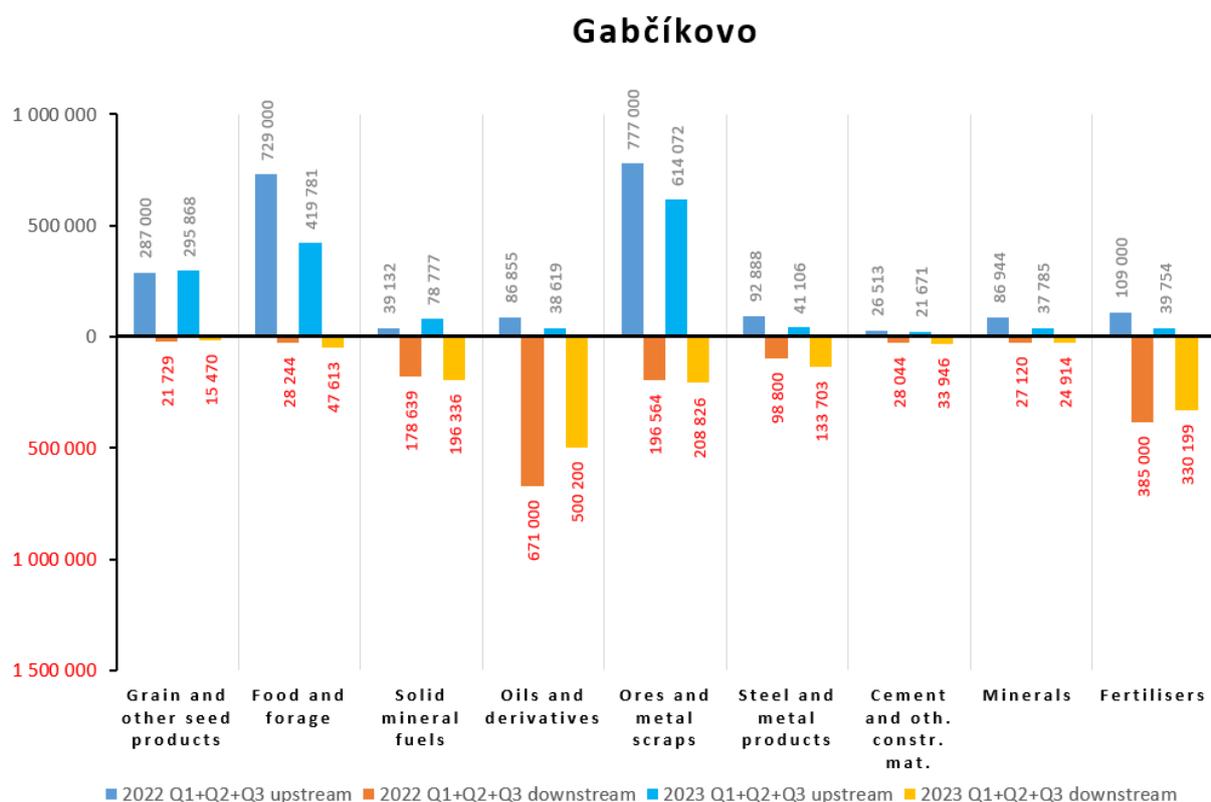


Abb. 4: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Fig. 4 : Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO, en tonnes

Рис. 4. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО, в тоннах

Mohács - 2023 Q1+Q2+Q3 (tonnes)

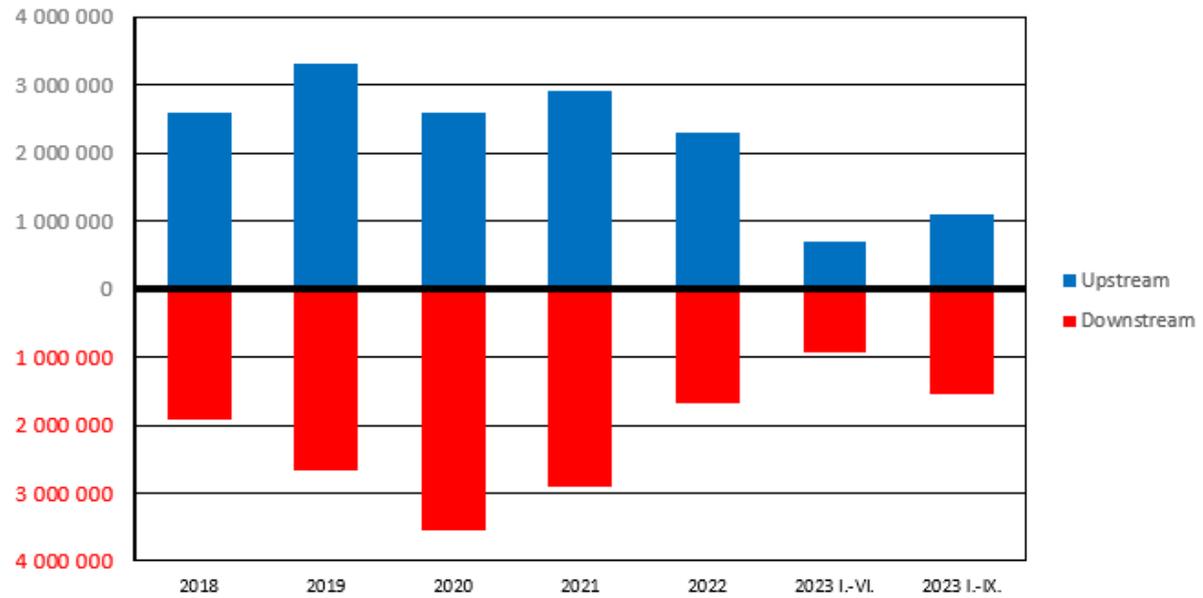


Abb:5 Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
 Fig. 5 : Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes

Рис. 5. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам, в тоннах

Mohács - 2023

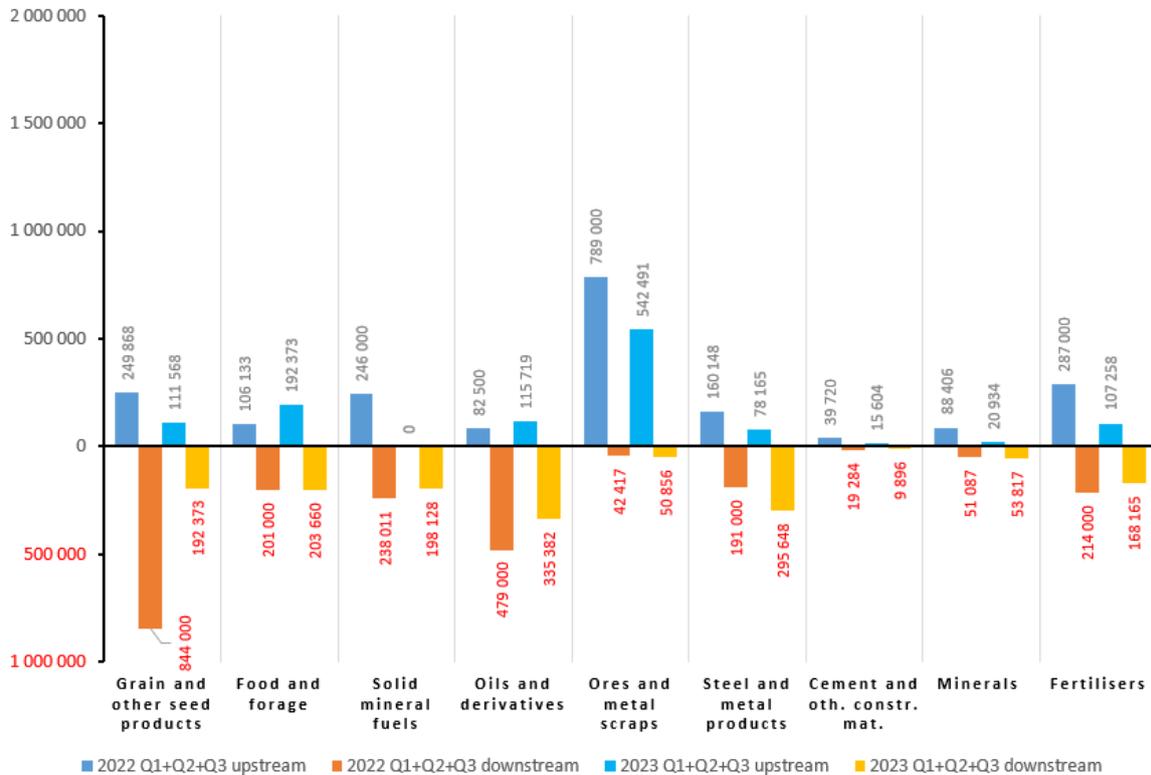


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
 Fig. 6 : Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube, en tonnes

Рис. 6. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Cernavodă-Constanța

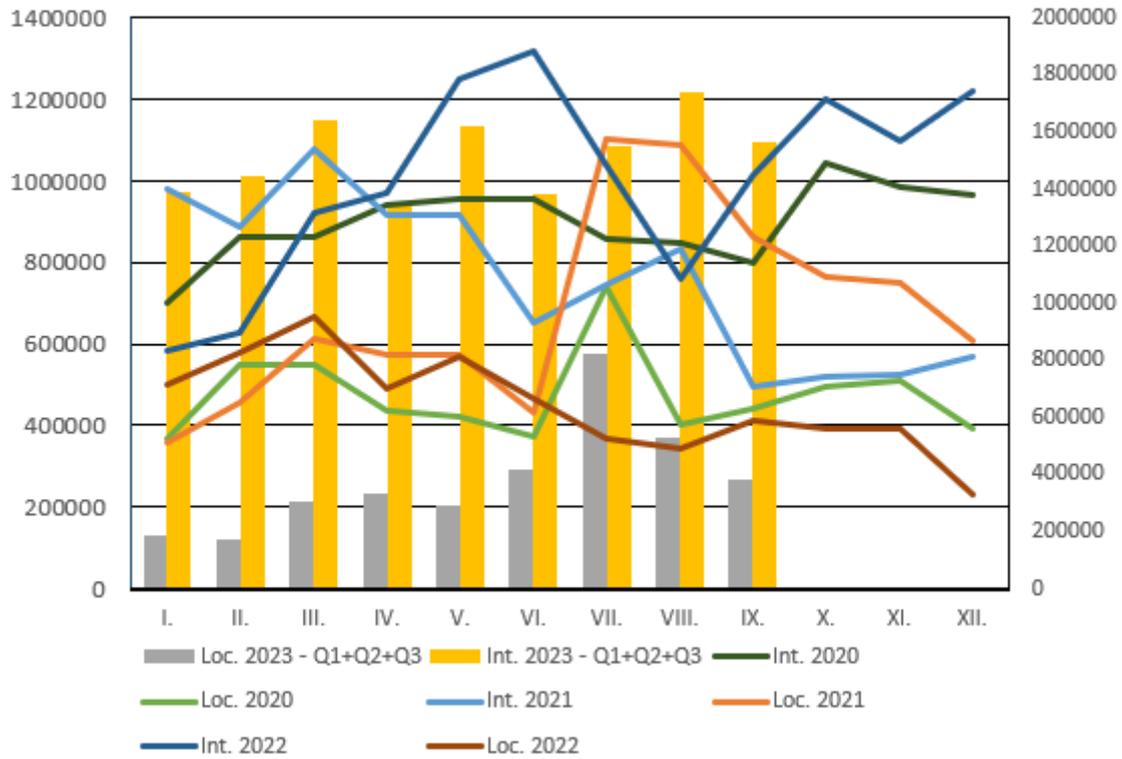


Abb. 7: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

Fig. 7 : Volume des transports internationaux et nationaux de marchandises par le canal CERNAVODA-CONSTANTA par mois, en tonnes

Рис.7. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА по месяцам, в тоннах