

НАБЛЮДЕНИЕ ЗА РЫНКОМ ДУНАЙСКОГО СУДОХОДСТВА: ИТОГИ 2024 ГОДА



ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
БУДАПЕШТ – 2025



**НАБЛЮДЕНИЕ
ЗА РЫНКОМ ДУНАЙСКОГО СУДОХОДСТВА:
ИТОГИ 2024 года**

Будапешт, 2025 год

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 № 101127323 – 22 – HU – TG – GRANT 3 – Danube

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



**Funded by
the European Union**

С о д е р ж а н и е

Раздел 1.

Исходное состояние и динамика рынка перевозок по Дунаю	3
1.1 Исходное состояние рынка	3
1.2 Динамика рынка перевозок	5
1.2.1 Водоносность и обеспечение рабочих осадок судов	5
1.2.2 Грузовые перевозки в $(Q_1+Q_2+Q_3)$ 2024 г.	5
1.2.3 Грузооборот портов в $(Q_1+Q_2+Q_3)$ 2024 г.	5
1.2.4 Пассажирские перевозки в $(Q_1+Q_2+Q_3)$ 2024 г.	6

Раздел 2.

Наблюдение за рынком дунайского судоходства: итоги 2024 г., движение флота и грузов	7
2.1 Навигационные условия на Дунае в 2024 г.	7
2.1.1 Навигационные условия: общая характеристика	7
2.1.2 Водоносность и рабочие осадки судов	16
2.2 Наблюдение за движением флота и грузопотоками в 2024 г.	16
2.2.1 Пассажирские перевозки	16
2.2.2 Грузовые перевозки	19
2.2.3 Межбассейновые перевозки	32

Раздел 3.

Грузооборот дунайских портов	34
3.1 Порты Германии	34
3.2 Порты Австрии	35
3.3 Порты Словакии	36
3.4 Порты Венгрии	37
3.5 Порты Хорватии	38
3.6 Порты Сербии	38
3.7 Порты Румынии	39
3.8 Порты Болгарии	41
3.9 Порты Республики Молдовы	42
3.10 Порты Украины	42

Раздел 4.

Выводы	44
---------------	-----------

Раздел 1

Исходное состояние и динамика рынка перевозок по Дунаю

1.1 Исходное состояние рынка

1. Исходное состояние основных секторов рынка перевозок в дунайском судоходстве в рассматриваемый период 2024 года определялось общими итогами 2023 года, а также ориентировочными прогнозами относительного роста валового внутреннего продукта государств-членов Европейского Союза и Евразии по сравнению с 2023 годом.
2. Определяющим фактором, формировавшим исходное состояние рынка перевозок в 2024 году стали последствия полномасштабного военного вторжения России в Украину, начавшегося в феврале 2022 года. Это привело к появлению дополнительных рисков и деформаций отдельных секторов перевозок на рынке дунайского судоходства, колебанию цен на энергоресурсы и сырьё, что вызвало частичную переориентацию рынка.
3. Комиссия на своей Сто первой сессии (13 июня 2024 года) с озабоченностью отметила, что последствия военной агрессии Российской Федерации против Украины продолжают оказывать серьезное разрушительное воздействие на дунайское судоходство, нарушая основополагающий принцип, закрепленный в ст. 1 Белградской Конвенции о режиме судоходства на Дунае (1948 г.).
4. В связи с блокадой Россией морских портов Украины для обеспечения мировой продовольственной безопасности был создан и поддерживается Вооруженными силами Украины Украинский зерновой коридор, с задействованием морских портов Одесса, Пивденный и Черноморск. Несмотря на систематические обстрелы портовой инфраструктуры со стороны России, включая прилегающие гражданские объекты и поражения судов под иностранными флагами, находящихся на стоянке или следующих для выполнения грузовых операций в указанные порты, общий грузооборот портов Украины, включая порты дунайского кластера, в 2024 году составил свыше 97,2 млн тонн грузов, из них более 60,3 млн тонн – зерновые и рудные грузы.
5. В течение 2024 года Россия также осуществила ряд воздушных атак на портовую инфраструктуру Украины на Дунае, в ходе которых в отдельных случаях были зафиксированы взрывы, а также обнаружены обломки российских беспилотных летательных аппаратов на территориях соседних придунайских государств.

В результате этих атак, в частности в ночь с 24 на 25 июля 2024 года, с 26 на 27 сентября, а также с 1 на 2 октября в дунайских портах Украины были разрушены объекты портовой инфраструктуры, зерновые ангары, складские помещения, административные, а также гражданские здания. Вследствие приостановки нарушена работа контрольно-пропускного пункта "Орловка" и паромного комплекса "Орловка – Исакача". Кроме того, имеются потери среди гражданского населения.

Воздушные атаки России на критическую инфраструктуру украинского дунайского кластера продолжились и в начале 2025 года. В частности, 17 и 29 января 2025 года были совершены авиаудары по территории, прилегающей к дунайскому порту Килия, что привело к значительным повреждениям производственных объектов Килийского судостроительно-судоремонтного завода.

6. Фактически, агрессивными действиями России на Дунае созданы условия прямых угроз безопасности не только для дунайской портовой инфраструктуры Украины, но и для всей системы судоходства на Нижнем Дунае, включая безопасность экипажей судов и персонала.
7. Несмотря на существующие угрозы безопасности судоходству на Нижнем Дунае, суммарный грузооборот дунайских портов в 2023 году составил 95,1 млн тонн, что на 124,3 % превышает объем 2022 года. Наибольший рост продемонстрировали порты Нижнего Дуная: Румынии – 118,5 %; Республики Молдова – 124 %; Украины – 194 %.
8. Значительный рост грузооборота дунайских портов Украины, который по итогам 2023 года составил 32,021 млн тонн, был главным образом обусловлен увеличением объемов экспорта продукции аграрного сектора. Основу составили зерновые грузы – 15,2 млн тонн или 47,4 % от общего объема, а также растительное масло – 2.9 млн тонн. Другие сыпучие грузы составили 4,9 млн тонн. Дунайские порты Украины совместно с портом Констанца внесли важный вклад в обеспечение глобальной продовольственной безопасности. Кроме того, таким образом был обеспечен импорт необходимых товаров в Украину, а также осуществлялись необходимые экспортные операции.
9. В течение текущего года Дунайская Комиссия продолжила активную деятельность, направленную на содействие экспорту украинской продукции аграрного сектора экономики, а также импорту необходимых Украине товаров. Эта работа велась в рамках инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*, принятой в мае 2022 года как одна из мер солидарности Европейского Союза с Украиной. Основное внимание уделялось поддержке и развитию логистических схем грузовых перевозок, в которых задействованы дунайские порты Украины, Республики Молдова и Румынии, а также канальных сообщений "Дунай - Чёрное море". В рамках данной инициативы были реализованы следующие практические меры:
 - систематические координационные совещания морских администраций Украины, Республики Молдова и Румынии, организуемые Европейской Комиссией/*DG MOVE* при технической поддержке Секретариата ДК;
 - целевые визиты в порты и администрации канальных сообщений "Дунай - Чёрное море" для обсуждения вопросов устранения излишних административных барьеров в системах управления движением судов и реализации проектов по мониторингу навигационной обстановки;
 - представление текущей ситуации на международных форумах в поддержку инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*, включая выступление Генерального директора Секретариата на 13-м Форуме Стратегии Европейского Союза для Дунайского Региона (*13th EUSDR Annual Forum*), который состоялся 20 июня 2024 г. в Вене.
10. Работа в рамках инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*, несмотря на высокую активность Украинского зернового коридора, по-прежнему сохраняет крайне важное значение. При этом следует отметить, что в структуре грузооборота портов украинского дунайского кластера, наряду с экспортом продукции аграрного сектора, значительную роль играет увеличение объемов железорудного сырья (экспорт) и других товаров (импорт).

1.2 Динамика рынка перевозок

1.2.1 Водоносность и обеспечение рабочих осадок судов

Запасы снега в бассейне Дуная в начале 2024 года оценивались ниже средних многолетних значений, при этом отсутствие замерзания реки и ледовых явлений обеспечили в первом квартале отчетного периода непрерывную навигацию.

Стабильная водоносность, обеспеченная на протяжении первого квартала и в первом полугодии 2024 года, позволила в отдельные периоды загружать суда до максимальной осадки в 2,5 м - 2,7 м.

1.2.2 Грузовые перевозки в ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2024 г.

Динамика рынка перевозок грузов по Дунаю в 2024 году формировалась в условиях переориентации его отдельных традиционных секторов. Это было вызвано прежде всего негативным воздействием российской агрессии в Украине на основные отрасли промышленности и аграрный сектор экономики в дунайском и прилегающих к нему бассейнах.

С учетом относительной стабильности навигационных условий и частичной переориентации рынка, объёмы перевозок грузов по данным основных пунктов контроля рынка (условно характеризующих динамику объемов на Верхнем, Среднем и Нижнем Дунае, а также через каналные сообщения Дунай-Черное море) за 9 месяцев ($Q_1+Q_2+Q_3$)¹ в 2024 году составили:

- объёмы перевозок грузов, зарегистрированные при проходе через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Германия/Австрия, AT/DE) составили 2.064 тыс. т, что составило 124 % к объёмам ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2023 года;
- объёмы перевозок грузов через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия, HU/SK) составили 3.478 тыс. т, что составило 144,4 % к объёмам ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2023 г.;
- объёмы перевозок грузов через контрольный пункт Мохач (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия, HU/HR/RS) составили 2.991 тыс. т, что составило 141,8 % к объёмам ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2023 г.
- объёмы перевозок по каналу Дунай - Чёрное море в ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2024 г. составили 14.48 млн т (84,7 % к аналогичному показателю 2023 г.).

1.2.3 Грузооборот портов в ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2024 г.

За первые девять месяцев 2024 года ($Q_1+Q_2+Q_3$) грузооборот изменялся разнонаправленно (таблица 1.1).

¹ Период в 9 месяцев рассматривается как обобщенный предварительный индикатор активности работы флота и портов, когда в наибольшей степени проявляется влияние как исходных условий рынка, так и навигационных условий на Дунае.

Таблица 1.1

Грузооборот портов придунайских стран в 2020-2024 гг.

Порты/год (тыс. т)	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2023 г. Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 г. Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Германия	3.511	2.999	2.410	2.228	1.712	1.865*
Австрия	6.050	6.356	5.363	5.123	3.766	3.102
Словакия	1.553	1.846	1.934	1.509	1.214*	1.103**
Венгрия	6.742	5.715	4.063	3.604	2.748	3.071
Хорватия	948	697	582	364	273	258
Сербия	8.164	13.610	12.023	12.031	9.330	9.516
Болгария	5.431	7.111	7.104	7.026	5.518	5.395 ***
Румыния	27.307	28.457	24.355	28.857	21.097	18.826
Республика Молдова	1.185	1.819	2.144	2.668	1.954	1.915***
Украина	4.055	5.505	16.505	32.021	24.705	14.181***

* январь-август, общий грузооборот на участке водного пути Баварии

** порты Братислава и Комарно

*** строки по Хорватии и Сербии также содержат объемы транспортировки по реке Сава.

**** данные получены от морских администраций Болгарии, Республики Молдова и Украины

Грузооборот порта Констанца по речным судам составил 13.597 тыс. т.

Следует отметить, что в течение 2024 г., несмотря на общее снижение объемов перевалки грузов в портах Нижнего Дуная, а также значительное падение фрахтовых ставок на перевозки зерновых грузов из портов Нижнего Дуная, дунайские порты Украины в целом сохранили стабильные позиции на рынке. Это является показателем эффективности решительных действий, предпринятых правительством Украины при поддержке Европейского Союза и Дунайской Комиссии, по организации экспорта продукции аграрного сектора и других грузов через порты Рени, Измаил и Усть-Дунайск.

1.2.4 Пассажирские перевозки в (Q₁+Q₂+Q₃) 2024 г.

Динамика перевозок пассажиров на условных линиях за 9 месяцев (Q₁+Q₂+Q₃) 2024 г. приведена в таблице 1.2.

Таблица 1.2

Динамика перевозок пассажиров²

Линия/год (в тыс.)	2020	2021	2022	2023	2023 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	2024 Q ₁ +Q ₂ +Q ₃
Верхний Дунай	56,0	149,0	469,0	562,0	444,0	449,0
В дельту Дуная	5,2	34,0	74,0	29,0	28,0	7,5

² Собственные расчёты Секретариата Дунайской Комиссии на базе данных точек контроля Габчиково и Мохач.

Раздел 2

Наблюдение за рынком дунайского судоходства: итоги 2024 г., движение флота и грузов

2.1 Навигационные условия на Дунае в 2024 г.

2.1.1 Навигационные условия: общая характеристика

В первом квартале 2024 г. на всём Дунае были обеспечены достаточно стабильные навигационные условия для судоходства, при этом уровни воды поддерживались выше значений НСПУ (*RNW*).

В январе на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды были на 100 см, средние уровни – на 130 см и максимальные уровни – на 290 см выше аналогичных значений января 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в начале и в конце месяца. Минимальные уровни наблюдались в середине месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были на 135 см, средние уровни – на 200 см и максимальные уровни – на 160 см выше аналогичных значений января 2023 года. Максимальные уровни наблюдались в конце первой декады и в конце месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце второй декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 180 см, средние уровни – на 120-130 см выше аналогичных значений января 2023 года и максимальные уровни соответствовали значениям января 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в первой декаде месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце второй и начале третьей декады месяца.

В феврале на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды были на 130 см, средние уровни – на 110 см, а максимальные уровни – на 60 см выше аналогичных значений февраля 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в начале второй декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце первой и второй декады месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были на 160 см, средние уровни – на 120 см и максимальные уровни – на 70 см выше аналогичных значений февраля 2023 г. Максимальные уровни наблюдались во второй и третьей декадах. Минимальные уровни наблюдались в первой и в конце второй декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 120-150 см, средние уровни – на 10-40 см выше аналогичных значений февраля 2023 г., при этом максимальные уровни были ниже на 40-100 см. Максимальные уровни наблюдались в третьей декаде месяца. Минимальные уровни наблюдались во второй декаде месяца.

В марте на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды были на 80 см, средние уровни – на 40 см выше аналогичных значений марта 2023 г., при этом максимальные уровни были ниже на 30 см. Максимальные уровни наблюдались в первой и начале третьей декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале второй декады месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были на 60 см, средние уровни – на 55 см и максимальные уровни – на 60 см выше аналогичных значений марта 2023 года. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале второй декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 10-40 см, средние уровни – на 90 см и максимальные уровни – на 90 см ниже аналогичных значений марта 2023 г. года. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца и в третьей декаде месяца. Минимальные уровни наблюдались в первой декаде и в конце месяца.

Во втором квартале 2024 г. уровни воды на всём Дунае постоянно поддерживались выше уровня НСРУ(*RNW*), при этом были обеспечены достаточно стабильные навигационные условия для судоходства.

В апреле на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды наблюдались в начале и в конце месяца и были идентичны показателям апреля 2023 года. Средний и максимальный уровни воды были соответственно на 30 см и 60 см ниже аналогичных значений апреля 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в середине месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды наблюдались в начале и конце месяца и были на 40 см выше аналогичных значений апреля 2023 года. Средние уровни воды были на 30 см и максимальные уровни – на 130 см ниже аналогичных значений апреля 2023 года. Максимальные уровни наблюдались в третьей декаде.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 50-80 см, а средние и максимальные уровни воды – на 130-140 см ниже аналогичных значений апреля 2023 года. Максимальные уровни наблюдались в конце первой и в начале второй декады месяца, а минимальные уровни – в конце второй и в начале третьей декады.

В мае на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды были идентичны значениям мая 2023 года. Средние уровни были на 40 см, а максимальные уровни – на 90 см ниже аналогичных значений мая 2023 года. Максимальные уровни наблюдались в третьей декаде месяца, а минимальные – в первой и второй декадах.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были на 80 см, средние уровни – на 110 см и максимальные уровни – на 200 см ниже аналогичных значений мая 2023 года. Максимальные уровни наблюдались в третьей декаде. Минимальные уровни наблюдались в середине второй декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 50-100 см, средние уровни – на 210-230 см и максимальные уровни – на 300-320 см ниже аналогичных значений мая 2023 года. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале второй декады месяца.

В июне на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды были на 90 см, средние уровни – на 270 см и максимальные уровни – на 480 см выше аналогичных значений июня 2023 года. Максимальные уровни наблюдались в первой половине месяца. Следует отметить, что в первой декаде уровни воды превышали значения ВСУ (*HSW*) на 10-180 см, что на некоторых участках стало причиной прекращения судоходства. Минимальные уровни наблюдались в конце второй и начале третьей декады месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были выше аналогичных значений июня 2023 года, средние уровни были выше на 240 см и максимальные уровни – на 340 см. Максимальные уровни наблюдались в конце первой и начале второй декады месяца, при этом они превышали значения ВСУ (*HSW*) на 10-45 см. Минимальные уровни наблюдались в начале и конце месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 50-170 см, средние уровни – на 120-270 см и максимальные уровни – на 220-300 см ниже аналогичных значений июня 2023 года. Максимальные уровни наблюдались во второй половине месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале первой декады месяца.

В третьем квартале 2024 г. уровни воды на Верхнем и Среднем Дунае держались над уровнем НРСУ (*RNW*).

На Нижнем Дунае наблюдалось падение ниже уровней НРСУ (*RNW*) в августе и первых двух декадах сентября. Общее количество дней недостижения уровня НРСУ (*RNW*) на водомерном посту Ново Село достигло 25 дней (8-52 см), а на водомерном посту Силистра – 46 дней (8-85 см).

В июле на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды были на 100 см, средние уровни – на 130 см и максимальные уровни – на 100 см выше аналогичных значений июля 2023 года. Максимальные уровни наблюдались до половины третьей декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были на 90 см, средние уровни – на 140 см и максимальные уровни – на 170 см выше аналогичных значений июля 2023 года. Максимальные уровни наблюдались до конца второй декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 30-140 см, средние уровни – на 30-220 см и максимальные уровни – на 0-230 см выше аналогичных значений июля 2023 года. Максимальные уровни наблюдались в первой декаде месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца.

В августе на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были на 40 см выше аналогичных значений августа 2023 г. Средние уровни – на 20 см и максимальные уровни – на 160 см ниже аналогичных значений августа 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в начале третьей декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в первой декаде и в конце месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были на 5 см, средние уровни – на 50 см и максимальные уровни – на 140 см ниже аналогичных значений августа 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в начале третьей декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в первой декаде и в конце месяца.

На Нижнем Дунае (рис.3, 4) минимальные уровни воды были на 10-110 см, средние уровни – на 160 см и максимальные уровни – на 220 см ниже аналогичных значений августа 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца. Минимальные уровни наблюдались в третьей декаде месяца.

В сентябре на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды были на 30 см, средние уровни – на 20 см выше аналогичных значений сентября 2023 г. Максимальные уровни воды в сентябре были ниже аналогичных значений сентября 2023 г. на 20 см. Максимальные уровни наблюдались во второй декаде месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были аналогичны значениям за тот же месяц 2023 г. Средние уровни – на 170 см и максимальные уровни – на 340 см были выше аналогичных значений сентября 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в конце первой и начале второй декады месяца, когда превышали ВСУ (*HSW*) на 40-230 см, что стало причиной прекращения судоходства на некоторых участках. Минимальные уровни наблюдались в первой декаде месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 20-50 см, средние уровни – на 40-50 см и максимальные уровни – на 130 см ниже аналогичных значений сентября 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в конце месяца. Минимальные уровни наблюдались во второй декаде месяца.

В четвертом квартале 2024 г. уровни воды на Верхнем и Среднем Дунае постоянно держались выше уровня НПСУ (*RNW*).

На Нижнем Дунае падение уровней ниже НПСУ (*RNW*) наблюдалось в конце октября и начале ноября. Общее количество дней, когда не был достигнут уровень НПСУ (*RNW*), на водомерном посту Ново Село составило 2 дня (2 см), а на водомерном посту Силистра – 12 дней (4-28 см).

В октябре на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды были на 95 см, средние уровни – на 150 см и максимальные уровни – на 160 см выше, чем в октябре 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в первой половине месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были на 135 см, средние уровни – на 230 см и максимальные уровни – на 260 см выше, чем в октябре 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в первой половине месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 215-250 см, средние уровни – на 330-335 см и максимальные уровни – на 310-350 см выше аналогичных значений октября 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в первой и второй декаде месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца.

В ноябре на Верхнем Дунае (рис. 1) минимальные уровни воды соответствовали аналогичному значению ноября 2023 г., средние уровни были на 115 см и максимальные уровни – на 200 см ниже аналогичных значений ноября 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в конце месяца. Минимальные уровни наблюдались в третьей декаде месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были на 20 см, средние уровни – на 145 см и максимальные уровни – на 300 см ниже аналогичных значений ноября 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце второй декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 50 см, средние уровни – на 160-230 см и максимальные уровни – на 225-300 см ниже аналогичных значений ноября 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в начале и конце месяца. Минимальные уровни наблюдались в третьей декаде месяца.

В декабре на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были на 185 см, средние уровни – на 170 см и максимальные уровни – на 225 см ниже аналогичных значений декабря 2023 г. Максимальные уровни наблюдались во второй половине первой декады и середине третьей декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце второй декады и в конце месяца.

На Среднем Дунае (рис. 2) минимальные уровни воды были на 120 см, средние уровни – на 265 см и максимальные уровни – на 460 см ниже аналогичных значений декабря 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в начале второй декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в половине первой, в конце второй декады и в конце месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были на 330-340 см, средние уровни – на 320-330 см и максимальные уровни – на 335-350 см ниже аналогичных значений декабря 2023 г. Максимальные уровни наблюдались в конце месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале месяца и в начале второй декады месяца.

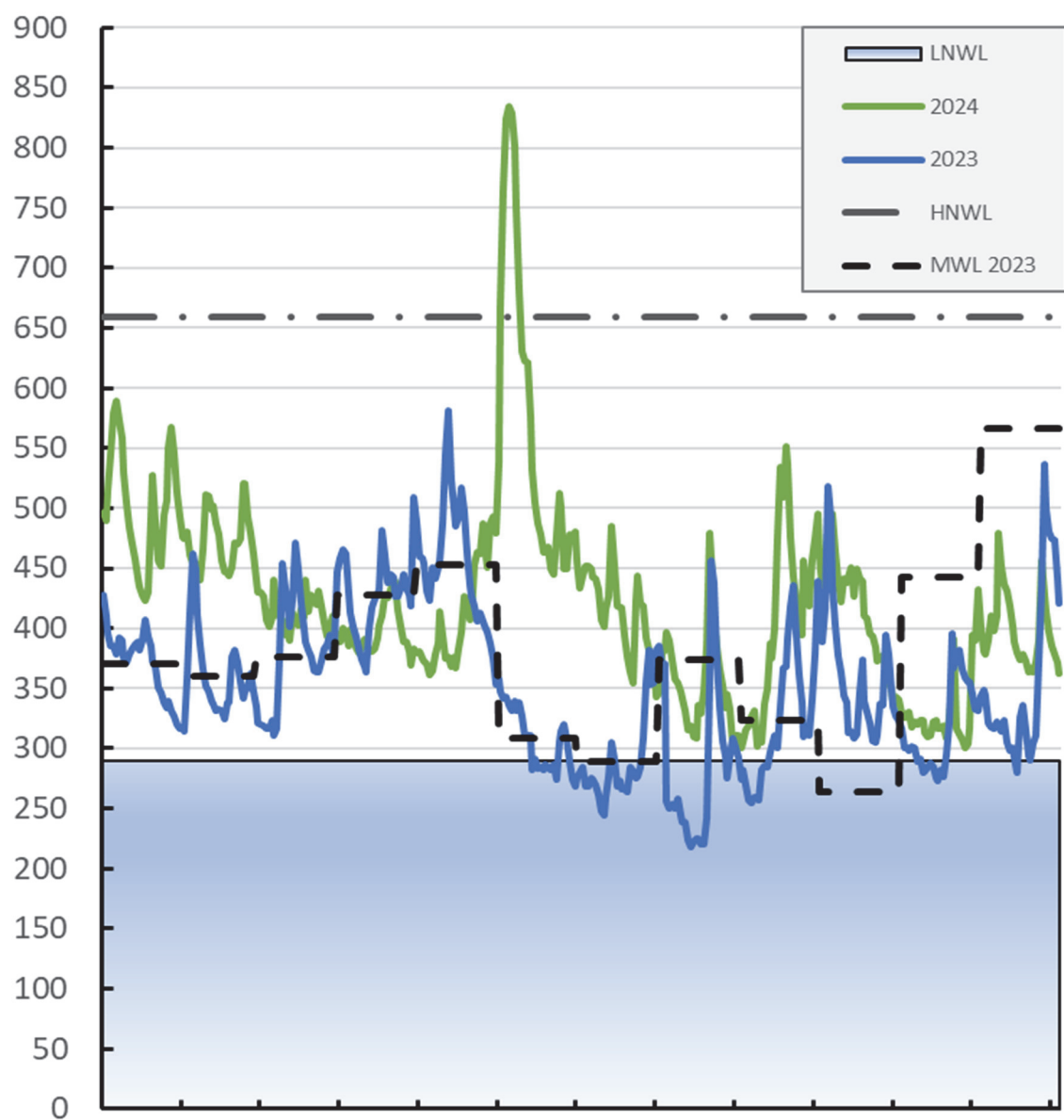


Рис. 1. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

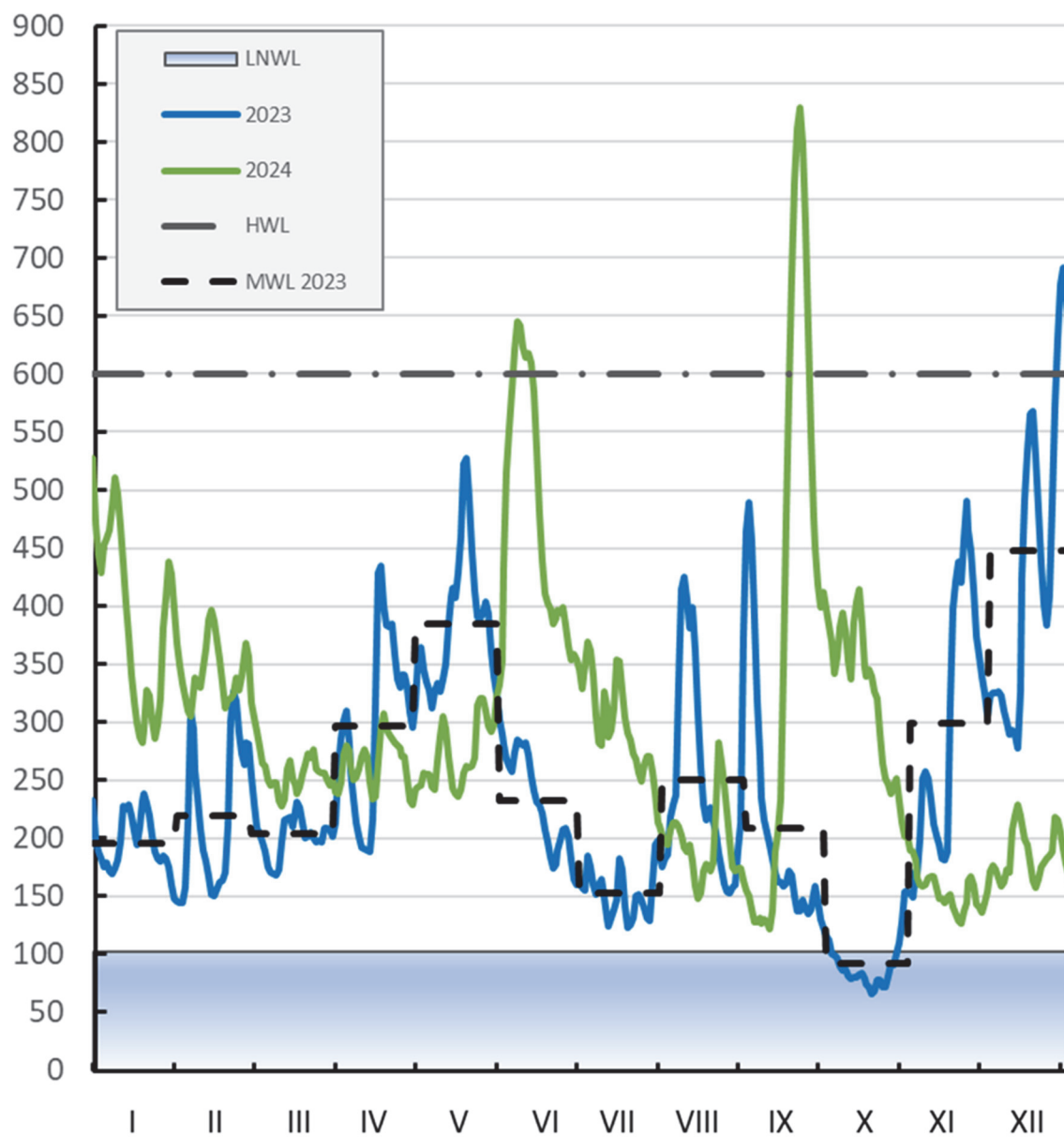


Рис. 2. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Будапешт Вигадо, в см

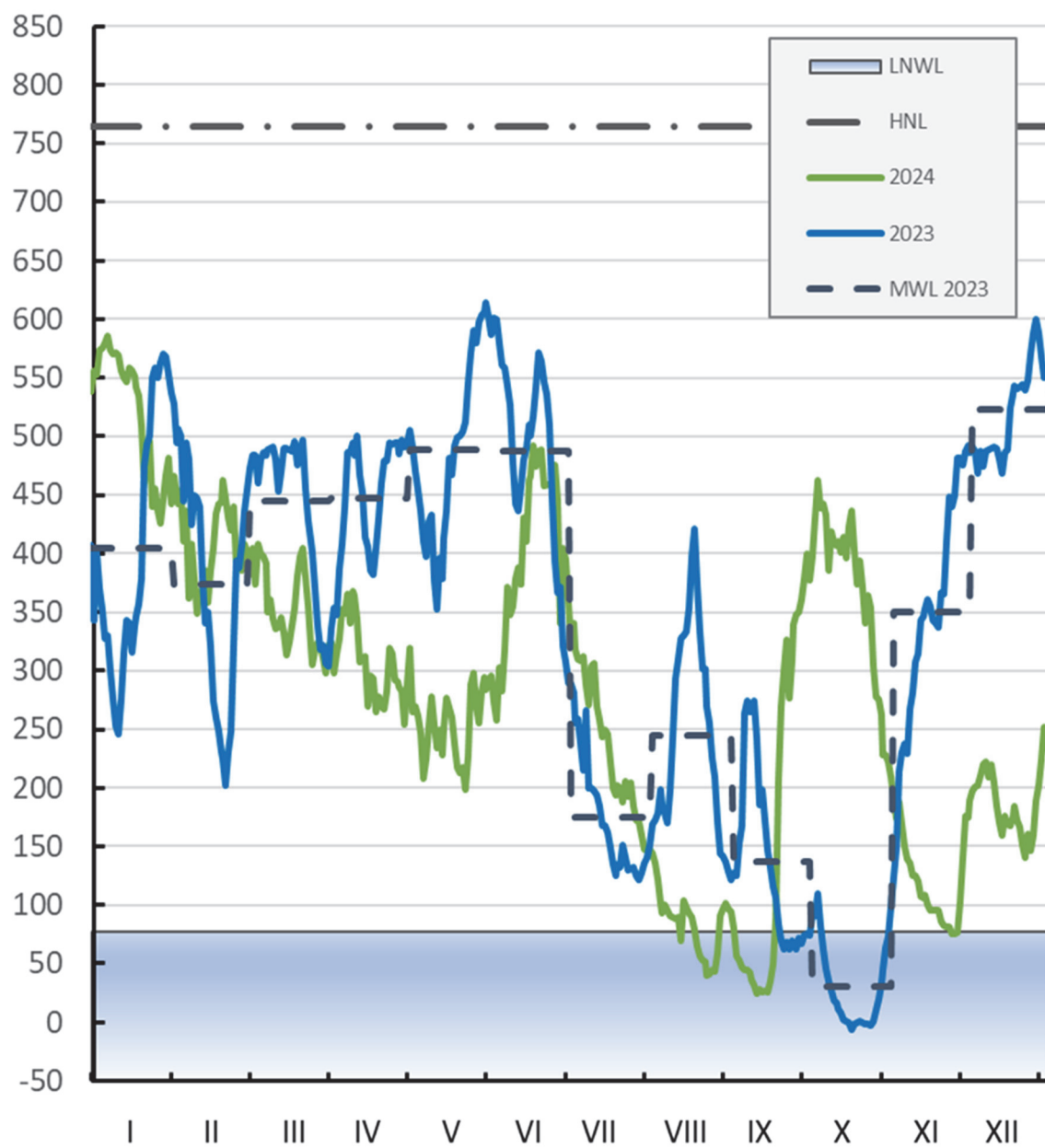


Рис. 3. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Ново Село, в см

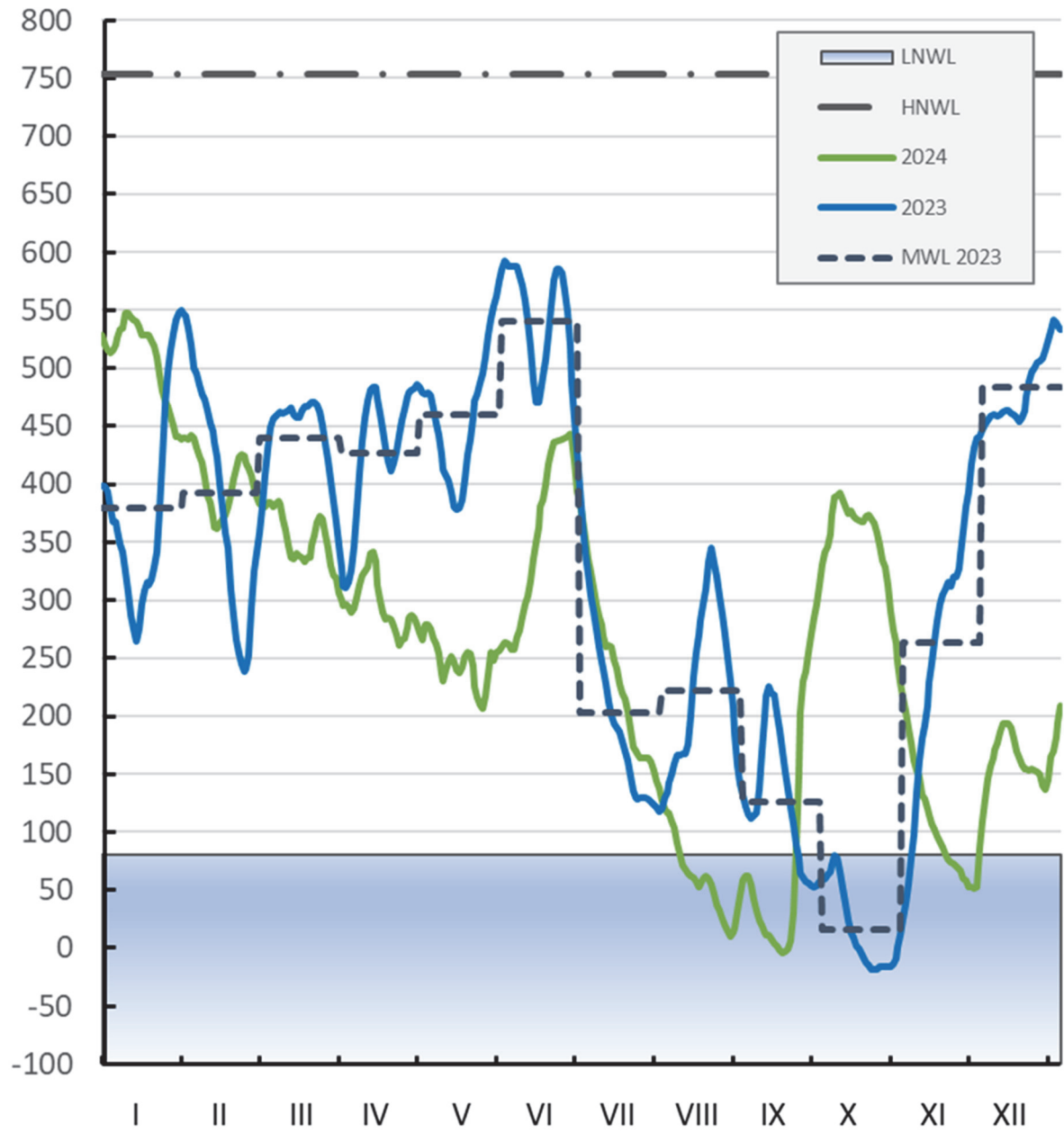


Рис. 4. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Силистра, в см

2.1.2 Водоносность и рабочие осадки судов

Стабильная водоносность, необходимая для эффективной навигации, была обеспечена на протяжении всего первого полугодия и частично третьего квартала 2024 г., что позволило осуществлять загрузку судов до относительно высокой осадки для данного периода навигации (таблица 2.1).

Таблица 2.1

Осадки грузовых судов в навигацию 2024 года

Месяц	Осадка в см, движение вверх по Дунаю	Осадка в см, движение вниз по Дунаю
Январь	250 (250*)	220/230 (220/230*)
Февраль	270 (270)	230 (230)
Март	270 (270)	230/240 (230/240)
Апрель	270 (270)	230/240 (230/240)
Май	270 (270)	230/240 (230/240)
Июнь	270 (270)	230/240 (230/240)
Июль	250 (270)	220/230 (220/230)
Август	200 (190)	180 (170)
Сентябрь	250 (270)	230/240 (230/240)
Октябрь	240 (250)	220/230 (220/230)
Ноябрь	230 (240)	180 (170)
Декабрь	230 (250)	230/240 (230/240)

* Для сравнения указаны показатели в соответствующий период 2023 года

2.2 Наблюдение за движением флота и грузопотоками в 2024 г.

2.2.1 Пассажирские перевозки

Перевозки на Верхнем Дунае

Относительно стабильные перевозки пассажиров на круизных пассажирских судах с каютами были начаты в апреле.

Основу перевозок пассажиров на судах с каютами составляют "короткие", длительностью 5-7-8 суток, рейсы Пассау - Вена - Братислава - Будапешт, рейсы из/в порты Рейна и Майна (условно – перевозки на Верхнем Дунае), а также в/из направлении дельты Дуная.

Динамика перевозок пассажиров на условных линиях в 2024 г. приведена в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Динамика перевозок пассажиров³

Линия/год (в тыс.)	2020	2021	2022	2023	2024
Верхний Дунай (вверх/вниз, статистика Габчиково)	56,0	149,0	469,0	562,0	610,0
Дельта Дуная (вверх/вниз, статистика Мохач)	5,2	34,0	74,0	29,0	8,7

- Через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Австрия/Германия, AT/DE) зафиксировано 395 судопроходов, что составляет 80% к количеству в 2023 г.
- На судах, прошедших через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия, HU/SK, условно "Верхний Дунай") (рис. 5) зафиксировано 4.344 судопроходов, из которых 2.170 – вверх и 2.174 – вниз (в 2019 г. всего судопроходов – 5.141, в 2020 г. – 557, в 2021 г. – 1.419, в 2022 г. – 4.040, в 2023 г. – 4.030). Всего в 2024 г. перевезено 609,9 тыс. пассажиров (вверх/вниз). Основное распределение объёмов перевозок пассажиров на Верхнем Дунае по странам флага в 2019-2024 гг. приведено в таблице 2.3.

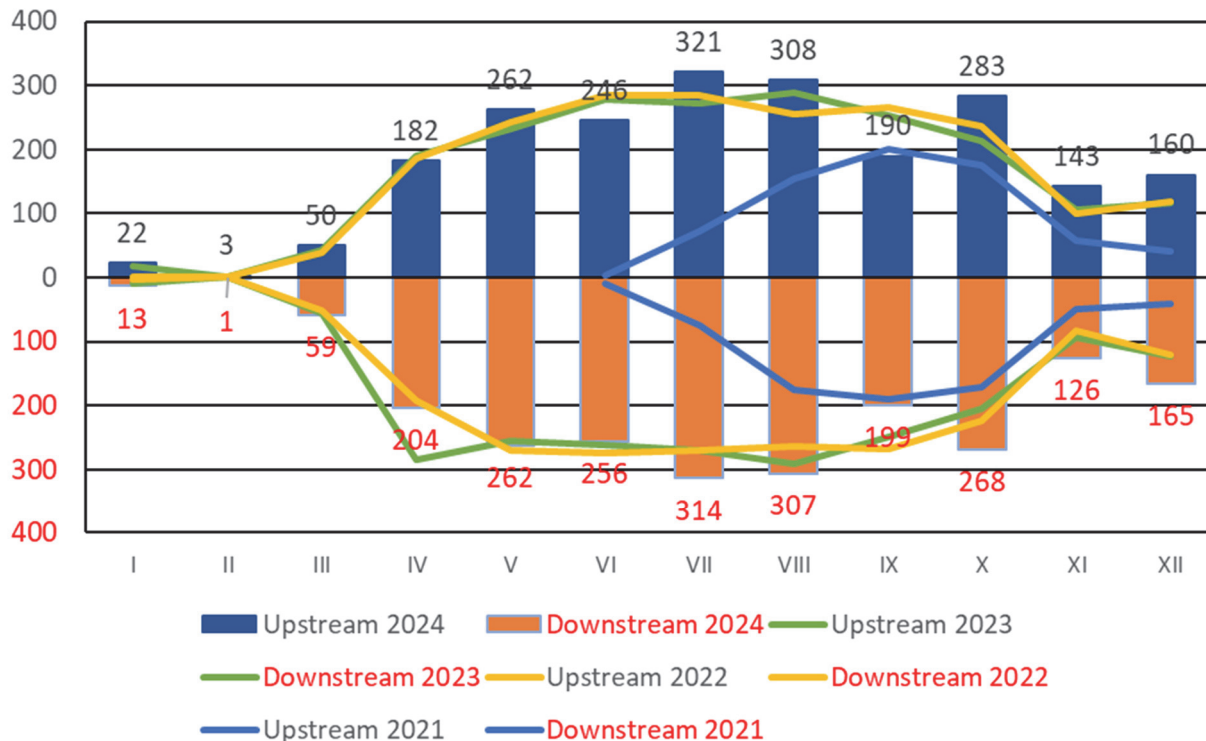


Рис. 5. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по месяцам

³ Собственные расчёты Секретариата Дунайской Комиссии на базе данных Габчиково и Мохача.

Таблица 2.3

**Распределение объёмов перевозки пассажиров на Верхнем Дунае судами в %
по флагу (2019-2024 гг.)**

Флаг/год	2019	2022	2023	2024
Германия	18%	17%	16%	12%
Болгария	5,2%	4,2%	5,1%	4,2%
Украина	5,0%	3,9%	2,9%	3,2%
Страны - не члены ДК	69%	73%	75%	76%

Всего в 2024 г. из 4.344 судопроходов пассажирских судов через гидроузел Габчиково зафиксировано следующее:

- суда длиной 110 м: 1.650 (в 2019 г. – 1.655, в 2020 г. – 343, в 2021 г. – 676, в 2022 г. – 1.601, в 2023 г. – 1.587) судопроходов;
- суда длиной 135 м: 2.608 (в 2019 г. – 2.567, в 2020 г. – 181, в 2021 г. – 700, в 2022 г. – 2.331, в 2023 г. – 2.354) судопроходов, из них 77% проходов судов под флагами стран, не являющихся членами ДК.

Средняя загрузка в июне составила для судов длиной:

- 110 м: 125-130 пассажиров (в 2019 г. – 130);
- 135 м: 150-155 пассажиров (в 2019 г. – 158).

Перевозки на Среднем Дунае:

Трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия HU/HR/RS – условно – в/из дельту Дуная, – статистика контрольного пункта Мохач:

- в первом квартале движение пассажирских судов практически не осуществлялось, за исключением единичных проходов без пассажиров.
- всего в 2024 г. было совершено (рис. 6) 9 судопроходов вверх и 59 судопроходов вниз. Соответственно, было перевезено (вверх/вниз) 8,7 тыс. пассажиров (таблица 2.2).

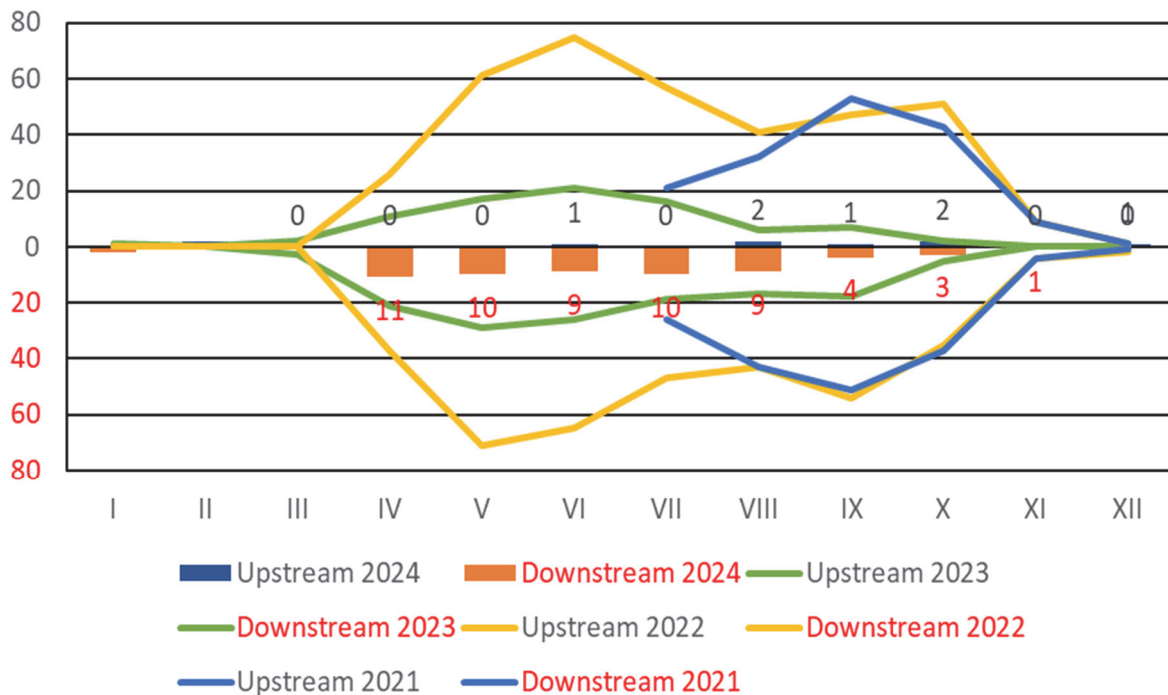


Рис. 6. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам

2.2.2 Грузовые перевозки

Перевозки на Верхнем Дунае

Объём перевозок

Объём перевозок грузов через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Германия/Австрия, DE/AT) в 2024 г. составил 2.627 тыс. тонн, что составляет 127 % от объёма в 2023 г.

Объём перевозок регистрируемых грузов через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия, HU/SK) в 2024 г. составил 4.539 тыс. т, что составляет 114 % к объёму 2023 г. Транзит вверх составил около 2.565 тыс. т, или 57 % (в 2019 г. – 63%, в 2020 г. – 66%, в 2021 г. – 59%, в 2022 г. – 55%, в 2023 г. – 52%) от общего объёма (рис. 7).

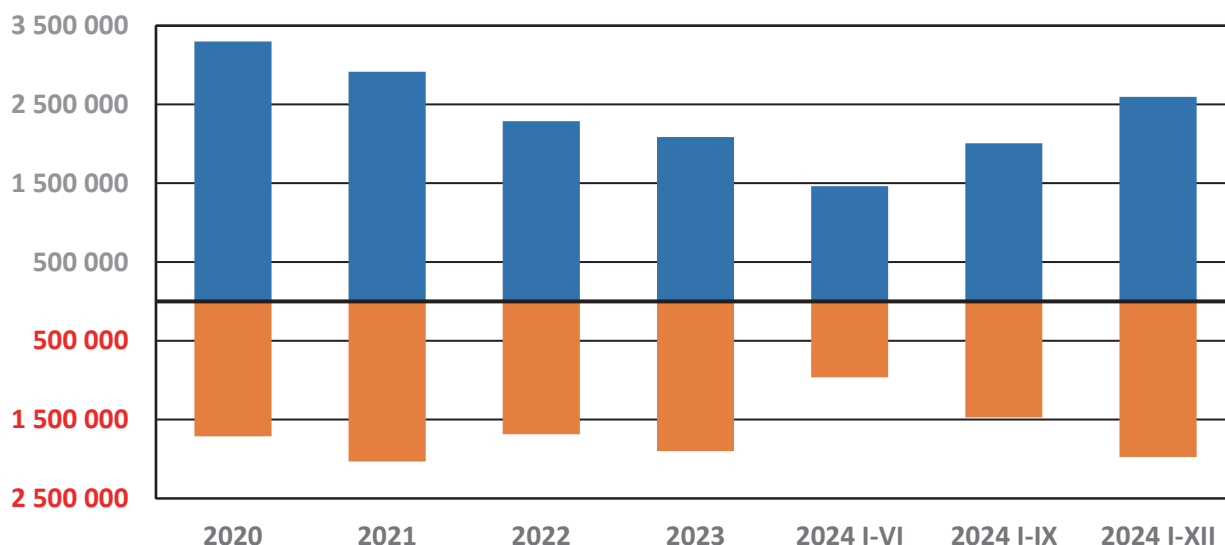


Рис. 7. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

Сухих грузов перевезено 3.542 тыс. т, из них:

- вверх – 2.510 тыс. т;
- вниз – 1.291 тыс. т., т.е. в соотношении 1,74:1 (в 2019 г. – 2,4:1, в 2020 г. – 2,7:1, в 2021 г. – 2,4:1, в 2022 – 1,8:1, в 2023 – 1,6:1).

Наливных грузов перевезено 768 тыс. т, из них:

- вверх – 85 тыс. т;
- вниз – 683 тыс. т. т.е. в соотношении 0,12:1 (в 2019 г. – 0,33:1, в 2020 г. – 0,35:1, в 2021 г. – 0,1:1, в 2022 – 0,14:1, в 2023 – 0,09:1).

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами (статистика гидроузла Габчиково)

Всего в 2024 г. толкаемыми составами перевезено 2.038 тыс. т, что составляет около 106% к объёму в 2023 г. и 45% от общего объёма грузов, прошедших через гидроузел Габчиково, включая наливные (в 2019 г. – 59%, в 2020 г. – 49%, в 2021 г. – 50%, в 2022 г. – 48%, 2023 г. – 49%).

а) По объёмам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 1.771 тыс. т, из них (рис. 8):

- вверх – 983 тыс. т, что составляет 43,6% (в 2019 г. – 56%, в 2020 г. – 32%, в 2021 г. – 50%, в 2022 г. – 46%, в 2023 г. – 46%) от объёма сухих грузов, перевезённых вверх;
- вниз – 788 тыс. т, что составляет 61% от объёма сухих грузов, перевезённых вниз.

Всего в толкаемых составах прошло вверх 1.048 (в 2020 г. – 1.193, в 2021 г. – 1.250, в 2022 г. – 1.004, в 2023 г. – 930) несамоходных сухогрузных барж, из них 23% (в 2019 г. – 15%, в 2020 г. – 6%, в 2021 г. – 6%, в 2022 г. – 8%, в 2023 г. – 14%) в балласте. В то же время из

1.029 сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 19 % – в балласте (в 2019 г. – 33%, в 2020 г. – 34%, в 2021 г. – 32%, в 2022 г. – 17%, в 2023 г. – 19%).

б) По объёмам перевозок наливных грузов несамоходными баржами-танкерами в составе караванов перевезено 268 тыс. т, из них:

- вверх – 23 тыс. т;
- вниз – 245 тыс. т.

Всего вверх в толкаемых составах прошло 21 груженых и 215 балластных несамоходных танкеров; вниз – 219 груженых и 17 балластных танкеров.

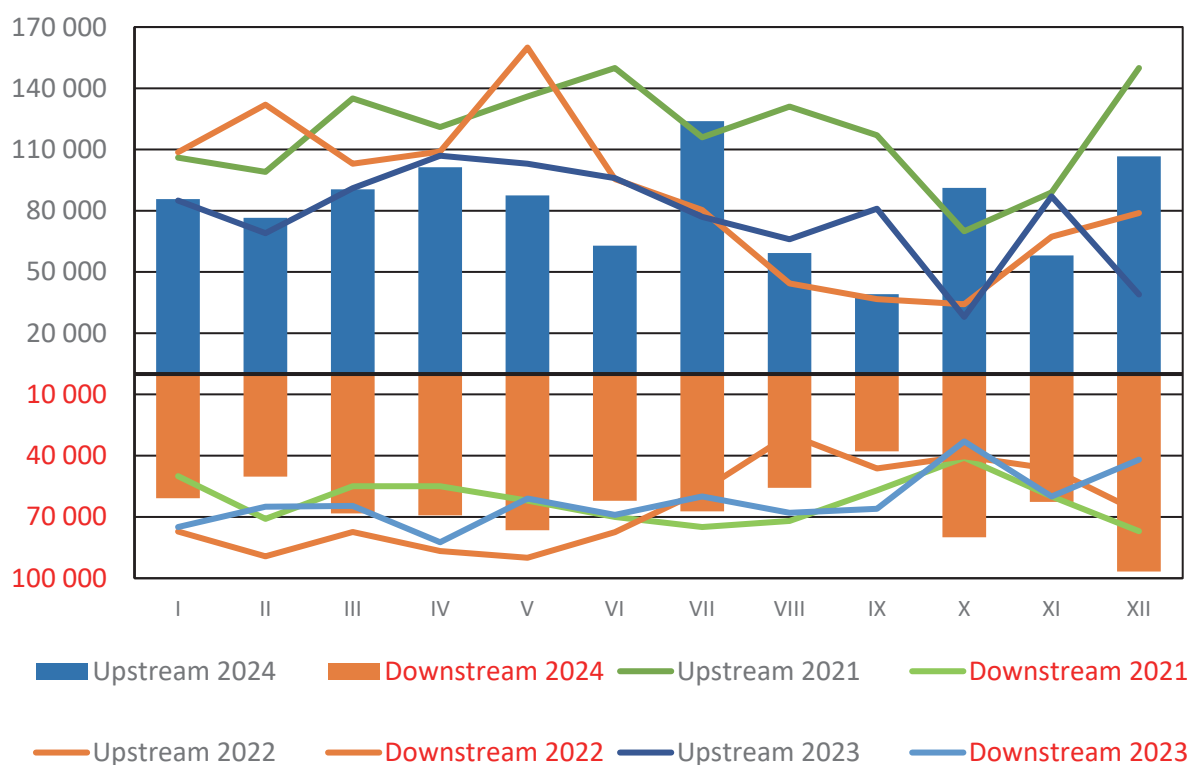


Рис. 8. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по месяцам, в тоннах

Перевозки самоходными судами

Всего в 2024 г. самоходными судами перевезено около 2.500 тыс. т, что составляет 55% (в 2019 г. – 41%, в 2020 г. – 51%, в 2021 г. – 51%, в 2022 г. – 52%, в 2023 г. – 52%) от общего объёма грузов и 122% к объёму в 2023 г.

а) Самоходными сухогрузными судами перевезено всего 2.031 тыс. т, что составило 126% к объёму в 2023 г., из них:

- вверх – 1.528 тыс. т;
- вниз – 503 тыс. т.

Всего в 2024 г. вверх прошло 1.393 (в 2020 г. – 1.794, в 2021 г. – 1.492, в 2022 г. – 1.454, в 2023 г. – 1.217) самоходных сухогрузных судна (из них 91% груженых), вниз – 1.370 (в 2020 г. – 1.875, в 2021 г. – 1.504, в 2022 г. – 1.597, в 2023 г. – 1.334) судов (из них 40% гружённых).

Показатели движения (соотношение) самоходных сухогрузных судов соответствуют данным в таблице 2.4 а).

Таблица 2.4 а)

**Показатели движения самоходных сухогрузных судов
на Верхнем Дунае**

Соотношение/год	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Гружённые вверх/вниз	2,7:1	2,8:1	2,5:1	2,0:1	1,7:1	2,31:1
Гружённые/ балластные вверх	14:1	16:1	12:1	8,6:1	9,9:1	11:1
Гружённые/ балластные вниз	0,57:1	0,47:1	0,57:1	0,71:1	0,90:1	0,67:1

Через гидроузел Габчиково прошло 2.763 самоходных сухогрузных судна, из них:

- длиной 110 м – 271 гружённых единиц (в 2020 г. – 276, в 2021 г. – 330, в 2022 г. – 289, в 2023 г. – 343), из них 142 – вверх, 129 – вниз; которыми перевезено всего 359 тыс. т; и 162 единиц в балласте;
- длиной 135 м ("большое европейское судно") – 76 гружённых единиц (50 – вверх), которыми перевезено всего 148 тыс. т, и 36 единиц в балласте;
- специализированных судов ("ро-ро", контейнеровозы и др.) – всего 113 судов.

б) Самоходными танкерами перевезено всего 469 тыс. т наливных грузов, из них:

- вверх – 31 тыс. т;
- вниз – 438 тыс. т.

Всего в 2024 г. вверх прошло 341 самоходных танкера, из них 7% груженых, вниз – 342, из них 94% груженых.

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

Таблица 2.4 б)

**Показатели движения самоходных танкеров
на Верхнем Дунае**

Соотношение/ год	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Гружёные вверх/вниз	0,41:1	0,63:1	0,17:1	0,18:1	0,11:1	0,07:1
Гружёные/ балластные вверх	0,48:1	0,90:1	0,18:1	0,19:1	0,12:1	0,08:1
Гружёные/ балластные Вниз	3,6:1	2,3:1	9,4:1	8,9:1	8,6:1	17:1

Номенклатура грузов

Особенности рынка в 2024 году на данном участке перевозок (рис. 9) по отношению к соответствующим показателям в 2023 г. состоят:

- а) в относительной стабилизации объёмов перевозок вверх железорудного сырья, а также металлопродукции вниз;
- б) в увеличении объёмов перевозок зерновых, продовольственных грузов и кормов вверх и нефтепродуктов вниз;

Абсолютное соотношение основных объёмов грузов при движении вверх и вниз на данном участке контроля (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия, HU/SK) представлено в таблицах 2.5 и 2.6.

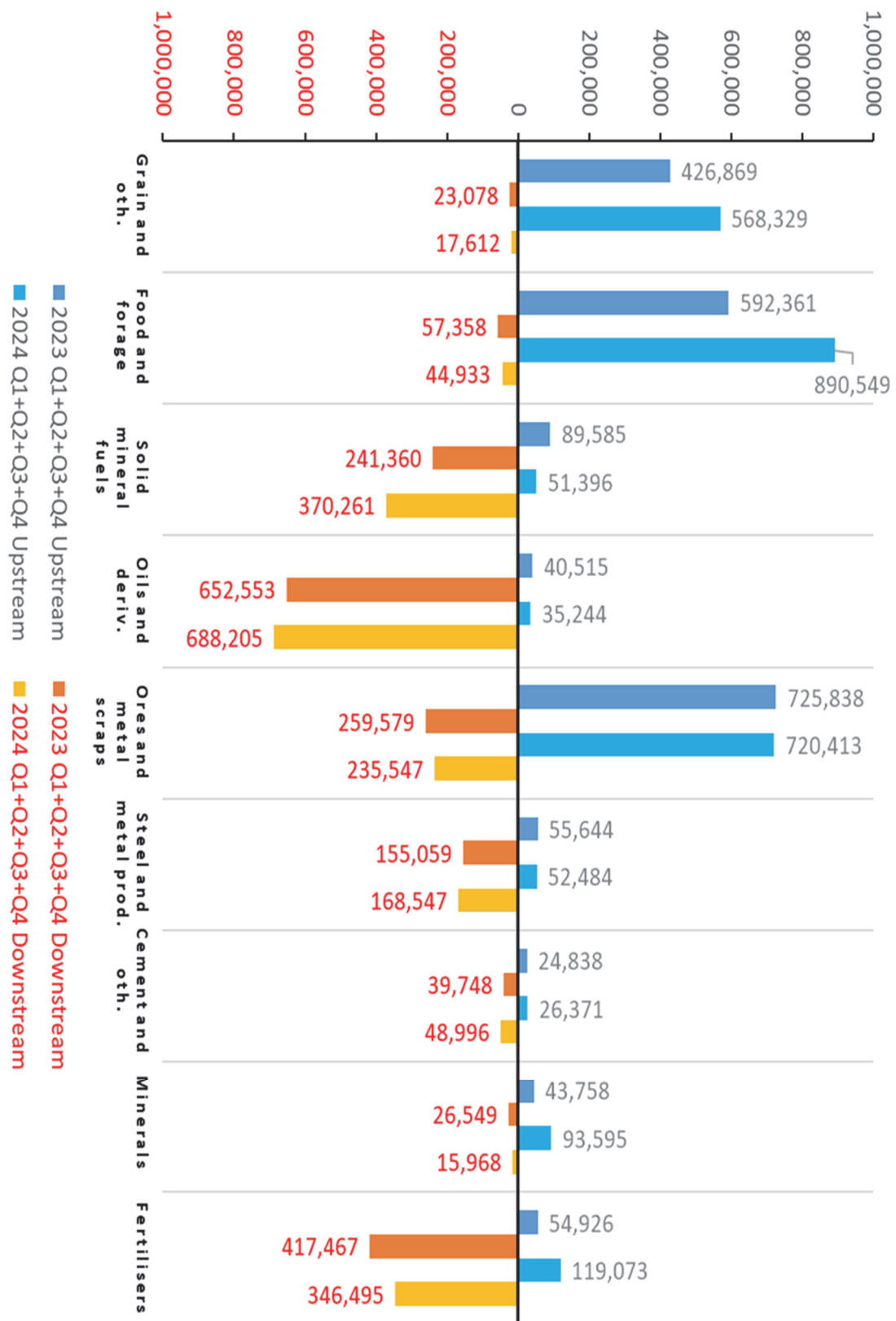


Рис. 9. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО, в тоннах

Таблица 2.5

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

Год, тыс. т Товарная группа	2020	2021	2022	2023	2024
Продовольственные грузы и корма	1.321	879	783	592	890
Железрудное сырьё	948	969	735	726	720
Зерновые грузы	352	394	416	427	568
Металлопродукция	117	71	101	56	53
Нефтепродукты	212	87	92	41	35
Удобрения	75	133	75	55	119

Таблица 2.6

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

Год, тыс. т Товарная группа	2020	2021	2022	2023	2024
Удобрения	505	465	445	418	347
Нефтепродукты	578	870	642	653	688
Металлопродукция	97	140	173	155	169

Перевозки на Среднем Дунае:

Трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS) (статистика контрольного пункта Мохач).

Объём перевозок

Объём перевозок регистрируемых грузов через контрольный пункт Мохач в 2024 г. составил 4.034 тыс. т (рис. 10), или 120 % к объёму грузов, перевезённых в 2023 г., из них транзит вверх – 1.900 тыс. т, т.е. 47 % (в 2019 г. – 59 %, в 2020 г. – 42 %, в 2021 г. – 50 %, в 2022 г. – 58 %, в 2023 г. – 43 %).

Сухих грузов перевезено 3.419 тыс. т, из них:

- вверх – 1.665 тыс. т.;
- вниз – 1.754 тыс. т.

Наливных грузов перевезено 615 тыс. т, из них:

- вверх – 235 тыс. т,;
- вниз – 380 тыс. т.

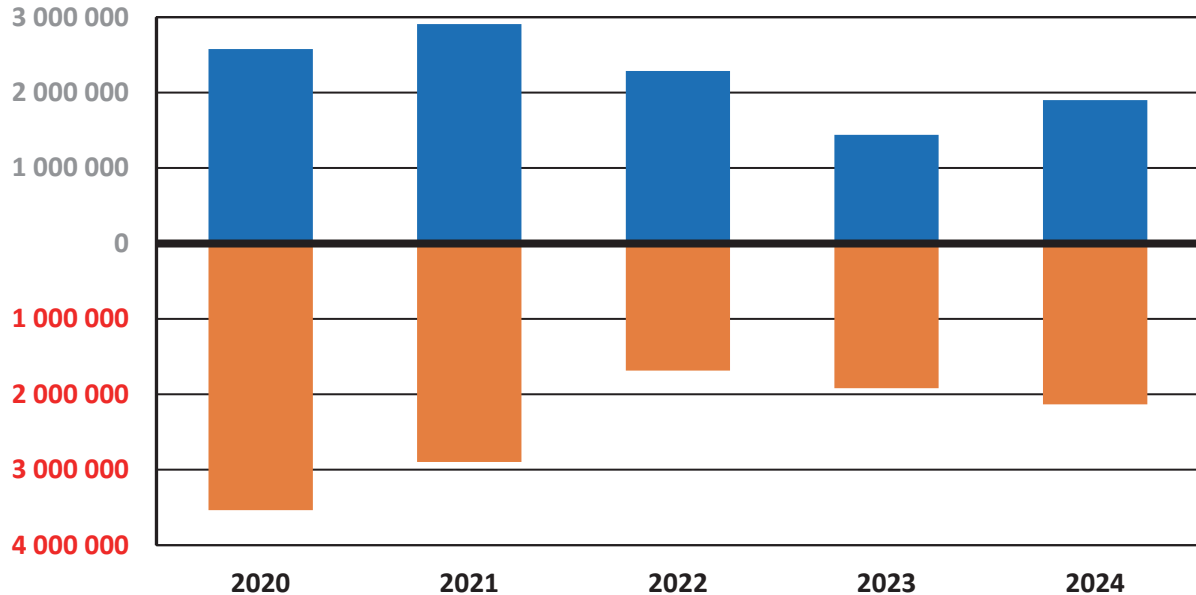


Рис. 10. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами

Всего в 2024 г. толкаемыми составами через контрольный пункт Мохач перевезено свыше 2.724 тыс. т, что составляет 68 % от общего объема грузов, включая наливные грузы (в 2019 г. – 80 %, в 2020 г. – 76 %, в 2021 г. – 78 %, в 2022 г. – 73 %, в 2023 г. – 70 %).

а) По объемам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 2.597 тыс. т (рис.11), что составляет 120 % от объема в 2023 г., из них:

- вверх – 1.264 тыс. т, что составляет 76 % (в 2019 г. – 80 %, в 2020 г. – 44 %, в 2021 г. – 83 %, в 2022 г. – 78 %, в 2023 г. – 78 %) от объема сухих грузов, перевезенных вверх;
- вниз – 1.333 тыс. т, что составляет 76 % (в 2019 г. – 82 %, в 2020 г. – 56 %, в 2021 г. – 85 %, в 2022 г. – 83 %, в 2023 г. – 77 %) от объема сухих грузов, перевезенных вниз.

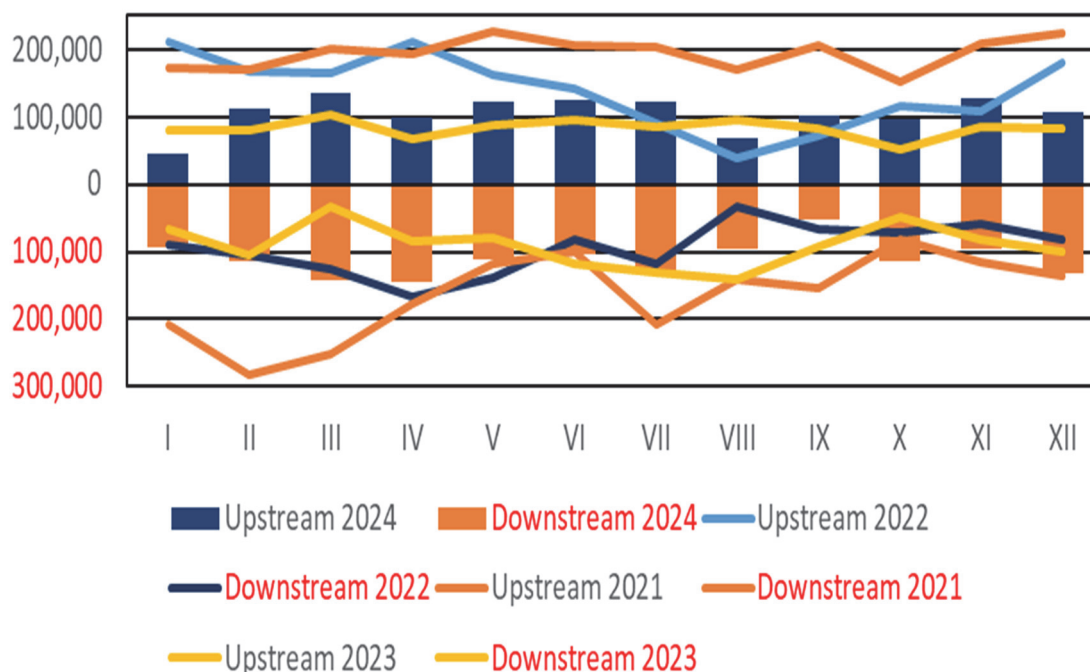


Рис. 11. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тоннах

Всего в 2024 г. в толкаемых составах прошло вверх 1.521 (в 2023 г. – 1.198) несамоходных сухогрузных баржи, из них 33 % (в 2019 г. – 11 %, в 2020 г. – 35 %, в 2021 г. – 35 %, в 2022 г. – 19 %, 2023 г. – 32 %) в балласте. В то же время из 1.462 (в 2023 г. – 1.201) сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 17 % (в 2023 г. – 9 %) единиц спускались в балласте.

б) По объёмам наливных грузов несамоходными баржами–танкерами в составе караванов перевезено 127 тыс. т, из них:

- вверх – 31 тыс. т;
- вниз – 96 тыс. т.

Всего в толкаемых составах вверх прошло 105 несамоходных танкера, из них 34 % гружёных; вниз – 103 танкеров, из них 81% гружёных.

Перевозки самоходными судами

Всего в 2024 г. самоходными судами перевезено 1.309 тыс. т, что составляет 33 % (в 2019 г. – 21 %, в 2020 г. – 24 %, в 2021 г. – 22 %, в 2022 г. – 27 %, в 2023 г. – 31 %) от общего объёма, перевезённого через контрольный пункт Мохач, из них:

а) Самоходными сухогрузными судами (993 судопрохода, из них 67 % гружёных) перевезено 822 тыс. т, из них:

- вверх – 401 тыс. т;
- вниз – 421 тыс. т.

б) Самоходными танкерами (всего 491 судопроходов, из них 71 % гружёных танкеров) перевезено 488 тыс. т наливных грузов (рис. 12), из них:

- вверх – 204 тыс. т;
- вниз – 284 тыс. т.

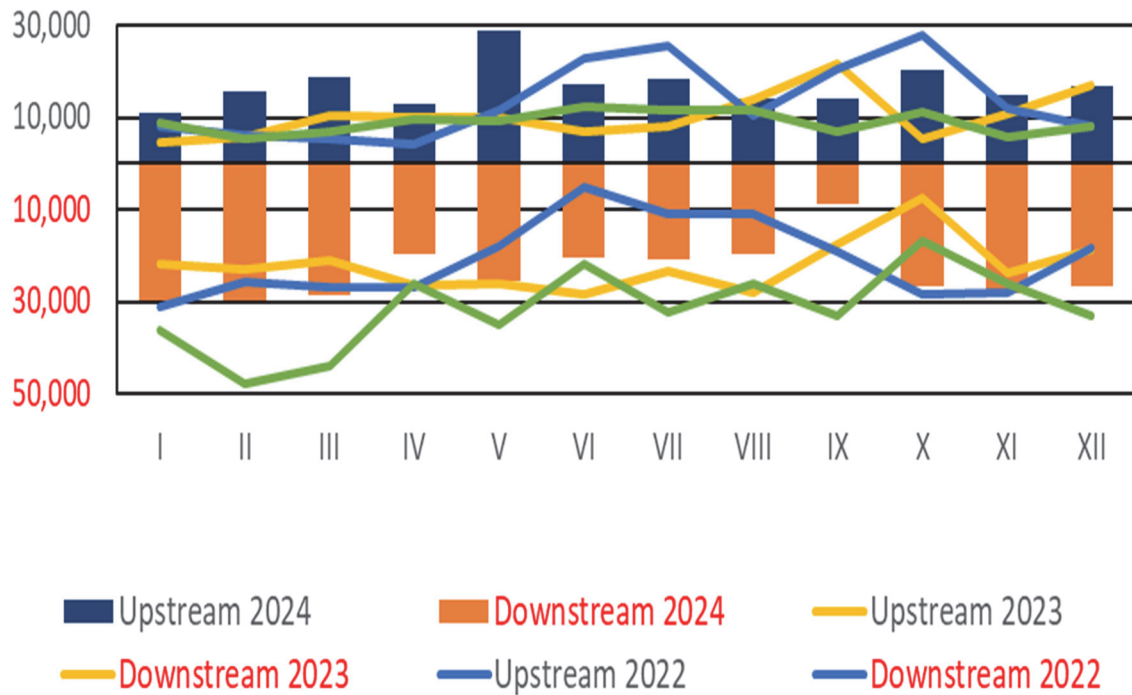


Рис. 12. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ по месяцам, в тоннах

Номенклатура грузов

Особенности рынка в 2024 г. на данном участке перевозок (рис. 13) по отношению к соответствующим показателям 2023 г. заключаются в следующем:

- относительной стабилизации объёмов перевозок железорудного сырья вверх и резком падении объёмов продовольственных товаров вниз;
- сохранении минимальных объёмов перевозок угля вверх;
- росте объёмов перевозок нефтепродуктов вверх и зерновых грузов вниз;
- стабилизации объёмов перевозок металлопродукции вниз, а также росте объёмов перевозок удобрений вверх/вниз.

Абсолютное соотношение основных объёмов грузов при движении вверх и вниз на данном участке контроля (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия, HU/HR/RS) представлено в таблицах 2.7 и 2.8.

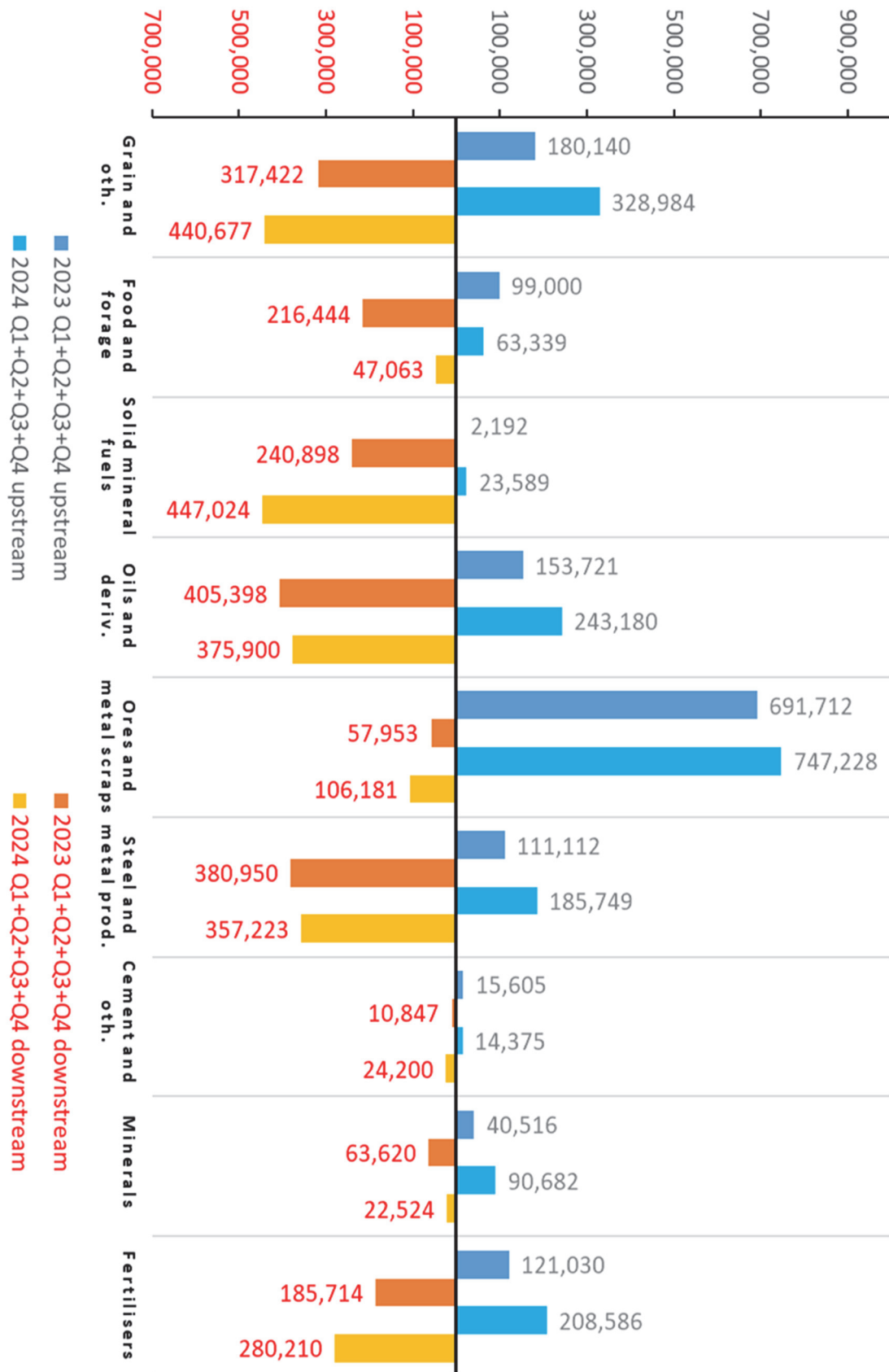


Рис. 13. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Таблица 2.7

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

Год, тыс. т Товарная группа	2020	2021	2022	2023	2024
Железорудное сырьё	954	991	741	692	747
Уголь (кокс)	323	281	200	2	24
Удобрения	436	385	256	121	209
Нефтепродукты	106	117	252	154	243
Металлопродукция	243	249	205	111	186

Таблица 2.8

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

Год, тыс. т Товарная группа	2020	2021	2022	2023	2024
Зерновые грузы	1.471	1.002	239	317	441
Нефтепродукты	528	591	322	405	376
Металлопродукция	295	254	310	381	357
Продовольственные товары и корма	520	219	65	216	47
Удобрения	364	316	316	186	280

Общий баланс грузов по номенклатуре по основным типам грузов в 2024 г. составил (таблицы 2.9-2.10).

Таблица 2.9

Грузы, перевозимые через шлюз Габчиково

Номенклатура товара	Всего	Вверх от всего	Вниз от всего
Зерновые грузы	12,9 %	12,5 %	0,4 %
Продовольственные грузы и корма	20,5 %	19,5 %	1,0 %
Твердое топливо	9,2 %	1,1 %	8,1 %
Нефтепродукты	15,9 %	0,8 %	15,1 %
Железорудное сырьё	21,0 %	15,8 %	5,2 %
Металлопродукция	4,9 %	1,2 %	3,7 %
Цемент	1,7 %	0,6 %	1,1 %
Минералы	2,5 %	2,1 %	0,4 %
Натуральные и искусственные удобрения	10,2 %	2,6 %	7,6 %
Прочие	1,5 %	0,5 %	1,0 %
Всего	100 %	56,6 %	43,4 %

Таблица 2.10

Грузы, перевозимые через контрольный пункт Мохач

Номенклатура товара	Всего	Вверх от всего	Вниз от всего
Зерновые грузы	19,2 %	8,2 %	11,0 %
Продовольственные грузы и корма	2,8 %	1,6 %	1,2 %
Твердое топливо	11,8 %	0,6 %	11,2 %
Нефтепродукты	15,5 %	6,1 %	9,4 %
Железорудное сырьё	21,3 %	18,6 %	2,7 %
Металлопродукция	13,5 %	4,6 %	8,9 %
Цемент	1,0 %	0,4 %	0,6 %
Минералы	2,9 %	2,3 %	0,6 %
Натуральные и искусственные удобрения	12,2 %	5,2 %	7,0 %
Всего	100 %	47,6 %	52,4 %

2.2.3 Межбассейновые перевозки

Перевозки по каналу Дунай - Чёрное море

Объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море в 2024 г. составил 18 млн т⁴, что составляет 79 % к аналогичному показателю в 2023 г., из них:

- международные перевозки: 14 млн т (74 % к показателю 2023 г.);
- внутренние перевозки: 4,5 млн т (98 % к показателю 2023 г.).

Объёмы перевозок по месяцам по каналу Дунай-Черное море показаны на рис. 14; динамика перевозок по годам приведена в таблице 2.11.

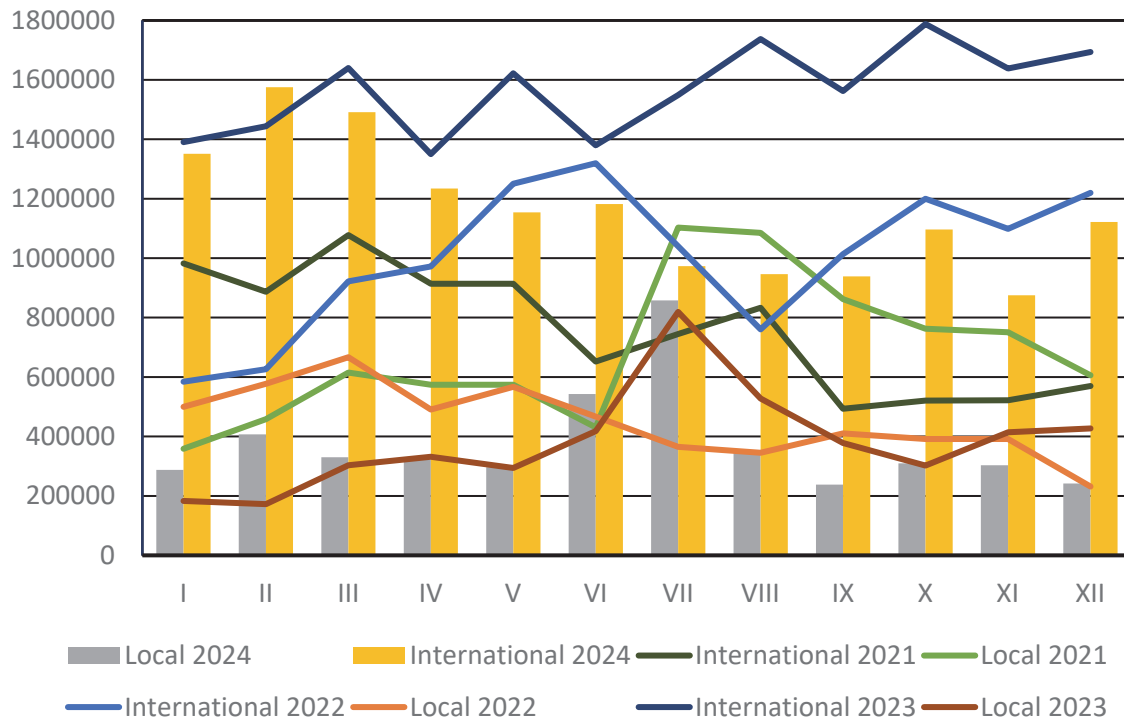


Рис.14. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА по месяцам, в тоннах

⁴ www.acn.ro.

Таблица 2.11

Объёмы перевозок грузов по каналу Дунай - Чёрное море

Год (в млн т)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Общий грузооборот	16,7	16,5	17,3	17,3	23,4	18,4
Международные перевозки	8,9	10,6	9,1	12,0	18,8	13,9
Внутренние перевозки	7,9	5,9	8,2	5,3	4,6	4,5

Перевозки по Сулинскому каналу

Перевозки по Сулинскому каналу в 2024 г.⁵ составили всего 9.902 тыс. т, то есть 60,2% к аналогичному показателю в 2023 г. (таблица 2.12).

Таблица 2.12

Объёмы перевозок грузов через Сулинский канал

Год (в тыс. т)	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Грузооборот	5.487	4.549	5.070	10.568	16.446	9.902
Дунай - море	4.331	2.872	3.389	7.217	12.836	3.456
Море - Дунай	1.156	1.677	1.681	3.351	3.610	6.446

Всего через Сулинский канал в 2024 году прошло 3.141 судно (в 2023 г. – 4.285 единиц), из них:

- в направлении "море – Дунай" – 1.444 судна (в 2023 г. – 1.625 единиц);
- в направлении "Дунай – море" – 1.697 судов (в 2023 г. – 2.660 единиц).

⁵ www.afdj.ro

Раздел 3

Грузооборот дунайских портов

3.1 ПОРТЫ ГЕРМАНИИ

- В 2023 г. общий грузооборот дунайских портов Германии⁶ составил 2.228 тыс. т, или 92, 4 % к грузообороту в 2022 г. (таблица 3.1), тогда как в 2024 году общий грузооборот составил 2.047 тыс. т.

На дунайском участке Германии от Кельхейма до границы с Австрией в 2023 общий грузопоток составил 3.070 тыс. тонн⁷. В 2024 году этот показатель достиг 3.590 тыс. тонн.

Таблица 3.1

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024* г.
Грузооборот	3.274	3.511	2.999	2.410	2.228	2.047*

* Сумма грузооборота четырёх приведённых ниже портов, включая Деггендорф.

- Грузооборот отдельных дунайских портов Германии⁸ в 2024 г. представлен в таблице 3.2.

Таблица 3.2

Год/порт (тыс. т)	Кельхейм	Регенсбург	Штраубинг-Занд	Пассау
2019 г.	369	1.387	660	359
2020 г.	362	1.553	661	473
2021 г.	356	1.303	663	251
2022 г.	302	1.083	552	229
2023 г.	252	1.021	516	218
2024 г.	316	942	596	129

- Наибольшие объёмы грузов в грузообороте в портах Кельхейм, Регенсбург и Штраубинг-Санд в 2024 г. по группам⁹:

продукция сельского хозяйства (группа 01)

- Штраубинг-Занд – 280 тыс. т., Регенсбург – 368 тыс. т., Кельхейм – 99 тыс. т.

металлические руды (группа 03)

- Штраубинг-Занд – 22 тыс. т., Регенсбург – 46 тыс. т., Кельхейм – 80 тыс. т.

пищевые продукты (группа 04)

- Штраубинг-Занд – 227 тыс. т., Регенсбург – 165 тыс. т., Кельхейм – 31 тыс. т.

⁶ 2019-2023: www.statistik.bayern.de, , 2024: <https://www-genesis.destatis.de/>

⁷ <https://www-genesis.destatis.de/>

⁸ 2019-2023: www.statistik.bayern.de; 2024: <https://www-genesis.destatis.de/>

⁹ <https://www-genesis.destatis.de/>

химические вещества и продукты (группа 08)

- Штраубинг-Занд – 62 тыс. т., Регенсбург – 95 тыс. т., Кельхейм – 61 тыс. т.

готовые металлические изделия (группа 10)

- Регенсбург – 88 тыс. т., Кельхейм 5 тыс. т.

вторичное сырьё и прочие отходы (группа 14)

- Регенсбург – 112 тыс. т., Кельхейм 0.5 тыс. т.

3.2 ПОРТЫ АВСТРИИ

1. Общий грузооборот портов Австрии¹⁰ в 2024 г. составил 5.349 тыс. т, т.е. 104 % к грузообороту в 2023 г. (таблица 3.3).

Таблица 3.3

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Погружено: эксп.	2.259	2.061	2.425	1.897	2.018	1.942
Выгружено: имп.	4.193	3.989	3.931	3.466	2.742	3.023
Грузооборот с внутр.	6.706	6.645	7.112	5.483	5.123	5.349

Общий объём грузов, перевезённых внутри страны, составил 385 тыс. т; он составляет 7,2% общего грузооборота портов страны.

2. Грузооборот основных портов Австрии в 2024 г. отражён в таблице 3.4.

Таблица 3.4

Год/порт (тыс. т)	Вена	Линц	Кремс	Энс
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	298	554
Грузооборот 2023 г.	633	2.916	196	416
Грузооборот 2024 г.	683	2.820	246	494
Погружено 2024 г.	576	1.189	49	55
Выгружено 2024 г.	107	1.631	197	439

3. Наибольшие объёмы грузов, отправленные в порты других стран (таблица 3.5):

¹⁰ www.statistik.at

Таблица 3.5

Год/страна (тыс. т)	DE	HU	RO	NL	BE	RS
2019 г.	361	784	466	150	200	135
2020 г.	319	731	416	155	153	145
2021 г.	400	896	413	123	257	105
2022 г.	270	589	452	109	177	94
2023 г.	232	642	498	78	219	85
2024 г.	323	578	415	74	245	111

Ещё один примечательный объём – 114 тыс. тонн, отправленных в порты Словакии.

4. Наибольшие объёмы грузов, полученные из портов других стран (таблица 3.6):

Таблица 3.6

Год/страна (тыс. т)	DE	HU	RO	NL	BE	RS
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.	1.165	374	383	539	249	427
2023 г.	822	278	10	431	265	757
2024 г.	697	296	270	498	218	581

Еще один примечательный объем – 222 тыс. т, полученных из портов Сербии, и 209 тыс. т, полученных из портов Бельгии.

3.3 ПОРТЫ СЛОВАКИИ

1. Общий грузооборот государственных портов (*public port*) Словакии¹¹ определяется грузооборотом порта Братислава и Комарно (таблица 3.7), который составил в 2024 г. 1.473 тыс. т, или 98% к грузообороту в 2023 г.

Таблица 3.7

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Погружено	1.515	1.443	1.674	1.769	1.310	1.316
Выгружено	149	110	172	165	199	157
Грузооборот	1.664	1.553	1.846	1.934	1.509	1.473

¹¹ Port administrations of Bratislava and Komarno

2. Основной объём грузов:

- около 45% – продукция сельского хозяйства и химической промышленности (искусственные удобрения)
- около 40% – топливо и энергетическое сырьё (уголь, кокс)
- около 13% – продукция металлургии

3.4 ПОРТЫ ВЕНГРИИ

1. Общий грузооборот портов Венгрии¹² в 2024 г. составил 4.019 тыс. т, или 112% к объёму 2023 г. (таблица 3.8).

Таблица 3.8

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Погружено	3.204	4.489	3.109	1.924	2.062	2.385
Выгружено	2.860	2.253	2.606	2.139	1.542	1.633
Грузооборот	6.064	6.742	5.715	4.063	3.604	4.019

2. Грузооборот основных портов Венгрии отражён в таблице 3.9.

Таблица 3.9

Год/порт (тыс. т / год)	Байя	Чепель	Дьёр – Гёнью	Остальные
2019 г.	505	1.130	225,4	4.204
2020 г.	845	1.192	280	4.424
2021 г.	581	1.199	267	3.668
2022 г.	306	985	271	2.501
2023 г.	350	889	217	2.149
2024 г.	339	965	248	2.466

¹² www.ksh.hu

3.5 ПОРТЫ ХОРВАТИИ

1. Общий грузооборот речных портов Хорватии¹³ (включая порты Савы) в 2024 г. составил 392 тыс. т, или 108 % к объёму 2023 г. (таблица 3.10).

Таблица 3.10

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Погружено: - экспорт	277	393	274	124	65	85
Выгружено: - импорт	472	463	394	420	272	307
Грузооборот с внутр.	814	948	697	583	364	392

2. 13% грузооборота составляла продукция сельского хозяйства (группа 01), 68% - железорудное сырье (группа 03), 11% – каменный и бурый уголь (группа 02), металлопродукция (группа 10) – 2%.

3.6 ПОРТЫ СЕРБИИ

1. Общий грузооборот портов Сербии¹⁴ (включая порты Савы) в 2024 г. составил 12.816 тыс. т, или 107% к объёму 2023 г. (таблица 3.11).

Таблица 3.11

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Погружено - экспорт	3.593	3.752	3.707	1.918	1.926	3.741
Выгружено - импорт	5.061	3.207	5.182	4.992	6.193	5.392
Ввоз/вывоз в пределах страны	1.081	1.205	4.721	5.113	3.912	3.683
Грузооборот	9.735	8.164	13.610	12.023	12.031	12.816

- 34,82% объёмов грузов составляют строительные материалы (гравий и песок);
- 9,29% – железорудное сырье;
- 12,76% – зерновые грузы;
- 19,46% – нефть и нефтепродукты.;
- 6,30% – уголь.

2. Грузооборот основных портов Сербии¹⁵ отражён в таблице 3.12.

¹³ <https://dzs.gov.hr>

¹⁴ www.stat.gov.rs

¹⁵ Данные предоставлены Агентством по управлению портами Сербии

Таблица 3.12

Год/порт (тыс. т)	Панчево	Смедерево	Белград	Нови Сад	Прахово
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
2023 г.	1.641	2.823	88,5	918	1.054
2024 г.	2.222	2.749	100.5	1.374	1.360

3.7 ПОРТЫ РУМЫНИИ

- Общий грузооборот дунайских портов Румынии¹⁶ формируют:
 - порты, расположенные на "морском" участке Дуная,
 - порты, расположенные на речном участке Дуная;
 - порты, расположенные на канале Дунай - Чёрное море, и порт Констанца.
- Общий грузооборот основных портов Румынии, расположенных на "морском" участке Дуная, представлен в таблице 3.13.

Таблица 3.13

Год/Порт (тыс. т)	Браила	Тульчеа	Галац
Грузооборот:			
– по речным судам			
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
2023 г.	364	167	1.956
2024 г.	132	122	3.184
– по морским судам			
2019 г.	835	15	2.061
2020 г.	327	12	2.425
2021 г.	340	3	2.496
2022 г.	278	10	2.119
2023 г.	162	-	1.431
2024 г.	134	-	1.296

¹⁶ www.insse.ro

Грузооборот по морским судам формирует часть объёма перевозок по Сулинскому каналу. В 2024 г. перевозки по Сулинскому каналу составили 9.902 тыс. т, или 60% к объёму 2023 г.

3. Общий грузооборот портов Румынии с учётом порта Констанца (17.051 тыс. т) по речным судам составил 23.759 тыс. т, или 82% к объёму 2023 г. (таблица 3.14).

Таблица 3.14

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Погружено:						
– международные перевозки	5.609	5.112	5.203	5.641	7.003	6.719
– внутренние перевозки	8.190	6.602	7.108	3.857	3.059	3.297
Выгружено:						
– международные перевозки	5.674	8.217	7.121	8.900	13.463	9.004
– внутренние перевозки	9.001	7.376	9.025	5.957	5.331	4.738
Грузооборот:	28.474	27.307	28.457	24.355	28.857	23.759

4. Наибольшие объёмы грузов по группам в % от грузооборота:
- металлические руды (группа 03) – 22%;
 - продукция сельского хозяйства (группа 01) – 46%;
 - химические вещества (группа 08) – 9,3%;
 - кокс и продукты нефтепереработки (группа 07) – 11%;
 - готовые металлические изделия (группа 10) – 2,9%;
 - каменный и бурый уголь (группа 02) – 3,9%.
5. Структура грузооборота по направлениям в экспорте (погружено):
- в Австрию – 705 тыс. т;
 - в Болгарию – 601 тыс. т;
 - в Венгрию – 286 тыс. т;
 - в Республику Молдова – 507 тыс. т;
 - в Сербию – 2.945 тыс. т;
 - в Украину – 1.492 тыс. т;

6. Структура грузооборота в импорте (выгружено):

- из Австрии – 246 тыс. т;
- из Болгарии – 966 тыс. т;
- из Венгрии – 648 тыс. т;
- из Республики Молдова – 458 тыс. т;
- из Сербии – 2.363 тыс. т;
- из Украины – 4.184 тыс. т.

3.8 ПОРТЫ БОЛГАРИИ

1. Общий грузооборот портов Болгарии¹⁷ с учётом всех терминалов и "ро-ро" перевозок в 2024 г. составил 7.520 тыс. т, что составляет 107% к объёму 2023 г. (таблица 3.15).

Таблица 3.15

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Погружено – экспорт	2.485	2.823	3.707	3.354	3.839	3.667
Выгружено – импорт	1.830	1.799	2.666	2.979	2.215	2.815
Ввоз/вывоз – внутренние перевозки	1.070	809	738	771	972	1.038
Грузооборот	5.385	5.431	7.111	7.104	7.026	7.520

Состав экспорта:

- сыпучие грузы – 27,33%,
- генеральные – 3,49%,
- наливные – 3,39%,
- перевозки "ро-ро" – 65,79%.

Состав импорта:

- сыпучие грузы – 26,43%,
- генеральные – 14,07%,
- наливные – 9,70%,
- перевозки "ро-ро" – 49,80%.

¹⁷ Данные предоставлены морской администрацией Болгарии

3.9 ПОРТЫ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

1. Общий грузооборот порта Джурджулешть¹⁸ в 2024 г. составил 2.579 тыс. т, или 96,7% к объёму 2023 г. (таблица 3.16).

Таблица 3.16

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Грузооборот	1.299	1.185	1.819	2.144	2.668	2.579

2. 40,8% грузооборота порта (1.052 тыс. т) составляют экспортные грузы (зерно, растительные масла). В импорте 59,2% (1.527 тыс. т) основу составляют нефтепродукты, удобрения, песок, щебень и уголь.
3. По общей номенклатуре грузов: зерновые – 49,4%, песок и щебень – 15,5%, нефтепродукты – 11,5%, уголь – 4,85%, растительные масла – 5%.

3.10 ПОРТЫ УКРАИНЫ

1. Общий грузооборот дунайских портов Украины¹⁹ с учётом грузооборота по морским судам в 2024 г. составил 17.396 тыс. т, или 54,3% к объёму в 2023 г. (таблица 3.17), из них зерновые грузы в экспорте – 6.435 тыс. тонн, или 37% от общего объёма грузооборота.

Таблица 3.17

Год (тыс. т)	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.
Грузооборот	5.629	4.055	5.505	16.505	32.021	17.396

2. Грузооборот основных дунайских портов Украины приведён в таблице 3.18.

Таблица 3.18

Порт/ период	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
2024 г.	13.448	3.431	517.0
% к 2023 г.	66%	34%	31%

¹⁸ Данные предоставлены Агентством водного транспорта Республики Молдова

¹⁹ Данные предоставлены Администрацией морских портов Украины.

Таблица 3.19

Грузооборот основных товарных групп в портах Украины

Год/товарная группа (тыс. т)	Зерновые грузы	Другие сыпучие грузы	Масло (наливные)
2024 г.	6.435	1.871	6.190
2023 г.	15.192	4.883	2.920
% к 2023 г.	42%	38%	212%

Таблица 3.20

Грузооборот дунайских портов Украины в экспорте

Товарная группа /порт (тыс. т)	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
Зерновые	4.989	1.258	188
Другие сыпучие	1.197	567	107
Нефтепродукты (наливные)	5.734	445	11

Раздел 4

Выводы

1. Как отмечено в Разделе 1, исходное состояние основных секторов рынка дунайского судоходства к началу 2024 года определялось прежде всего под влиянием полномасштабной российской агрессии в Украине. В течение 2024 года, а также в последующие месяцы 2025 года, агрессивными действиями России на Дунае созданы условия прямых угроз безопасности не только для дунайской портовой инфраструктуры Украины, но и для всей системы судоходства на Нижнем Дунае, включая безопасность экипажей судов и персонала. Продолжающиеся атаки на инфраструктуру дунайских портов Украины создали реальные угрозы безопасности соседних придунайских государств и привели к значительным рискам для рынка дунайского судоходства, что отразилось практически на всех его основных секторах и динамике в 2024 г.

Особую обеспокоенность вызывает наличие жертв среди гражданского населения в результате воздушных атак.

Кроме того, наблюдаются негативные экологические последствия, вызванные пожарами на промышленных объектах, зернохранилищах и гражданской инфраструктуре.

2. Несмотря на относительно благоприятные навигационные условия в течение 2024 года, наблюдаются изменения абсолютных значений и относительных соотношений номенклатуры грузов в перевозках на Дунае. Особенно заметны эти изменения в сравнении с 2019–2020 годами (доковидным и постковидным периодами), а также в сфере пассажирских перевозок, прежде всего на линиях в направлении дельты Дуная.
3. Дунайская Комиссия продолжает оказывать поддержку Европейской Комиссии / *DG MOVE* в проведении координационных мероприятий в рамках принятой в мае 2022 года инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*.

Роль и значение инициативы не уменьшились, несмотря на рост активности Украинского зернового коридора, сформированного осенью 2023 г. с задействованием портов Одесса, Пивденный и Черноморск (порты Большой Одессы).

Несмотря на значительное падение фрахтовых ставок на перевозки зерновых грузов из портов Нижнего Дуная, дунайские порты Украины – Рени, Измаил и Усть-Дунайск – в целом сохранили стабильные позиции на рынке.

В 2024 году через дунайские порты Украины было экспортировано в целом 8.289.413 тонн зерна, соевых бобов, рапса, семян подсолнечника и масла. Кроме того, через эти порты также осуществлялась перевалка и других грузов, таких как железорудное сырье и импорт нефтепродуктов.

Развитие активности Дунайской Комиссии в рамках инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* планируется продолжить в следующих направлениях:

- постоянный мониторинг и совершенствование административных процессов для повышения эффективности логистики трансграничных грузовых потоков в регионе;
- обеспечение устойчивости и постоянной готовности дунайского судоходства как резервного маршрута для поддержки перевозок в/из портов Украины, а также стабилизации работы канальных сообщений "Дунай - Чёрное море";
- выработка позиции по подготовке дунайского судоходства к перевозкам грузов, необходимых для восстановления и реконструкции энергетической и транспортной инфраструктуры Украины.



Составлено Секретариатом Дунайской Комиссии

Фото на обложке: Srđan Jović

<https://www.pexels.com/photo/ferry-on-river-in-town-8045676/>

Отпечатано в типографии: Multiszig Bt.

<http://www.multiszolgbt.hu>

Опубликовано Дунайской Комиссией

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