

ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
Рабочая группа
по техническим вопросам
(5-7 ноября 2025 г.)

WG TECH / ноябрь 2025 г.

РД V.3.1 (2025-2)

ИНФОРМАЦИЯ СЕКРЕТАРИАТА

по теме

**"Наблюдение за рынком дунайского судоходства:
итоги первого полугодия 2025 года"**

Раздел 1.

Общая характеристика рынка дунайского судоходства в первом полугодии 2025 г.

1.1 Исходное состояние рынка в 2025 г.

1. Исходное состояние рынка перевозок в дунайском судоходстве в первом полугодии 2025 года определялось общими итогами 2024 года, динамикой рынка первого (Q_1) квартала 2025 года, а также прогнозами на первое полугодие 2025 г. Согласно прогнозу *EUROFER* (июль 2025), в металлургической промышленности стран Европейского Союза и Евразии, а также в дунайском и прилегающих бассейнах, ожидается отсутствие роста. В то же время прогноз *USDA* (июль 2025) указывает на увеличение основных показателей аграрного сектора и повышение активности перевозок в текущем маркетинговом периоде.
2. Обстановка в дунайском судоходстве, особенно в регионе Нижнего Дуная, продолжала ухудшаться. Российская Федерация усилила атаки на придунайскую инфраструктуру Украины, а фрагменты российских беспилотных летательных аппаратов были обнаружены также на территории соседних государств – Румынии и Республики Молдова. Рынок дунайских перевозок находился в условиях серьёзных проблем безопасности судоходства, дополнительных рисков и деформаций в отдельных секторах перевозок, что, в свою очередь, вызвало частичную переориентацию рынка.
3. В течение первой половины 2025 года, начиная с января (первая в этом году атака на регион порта Измаил произошла именно в январе) и практически ежемесячно, включая июль, Россия регулярно наносила воздушные удары по дунайской портовой инфраструктуре Украины и прилегающим объектам. В результате атак в украинских дунайских портах и на прилегающих к ним объектах были разрушены зерновые ангары, складские помещения, административные здания, а также серьёзно повреждены суда, находившиеся под грузовыми операциями.

23 июля 2025 года произошёл подрыв на mine земснаряда, выполнявшего работы по поддержанию судоходных условий на канале Килийского гирла, в результате чего погибли три члена его экипажа и восемь членов экипажа получили ранения.

Удары наносились и по гражданским объектам, что ставило под угрозу жизни мирного населения.

Значительный ущерб был нанесён экосистеме Нижнего Дуная:

- загрязнение воздуха и почвы вследствие пожаров и горения нефтепродуктов и зерна;
- повреждение водных ресурсов из-за разливов подсолнечного масла и нефтепродуктов.
- загрязнение дельты Дуная мазутом после аварии в Черном море российских танкеров "Волгонефть-212" и "Волгонефть-239", которые не были предназначены для морского судоходства, имели возраст более 50 лет и были допущены к эксплуатации бывшим "Российским речным регистром".

4. Следует отметить, что воздушные атаки России создали условия прямых угроз безопасности не только для дунайской портовой инфраструктуры Украины, но и для всей системы движения судов на Нижнем Дунае, включая безопасность экипажей судов и персонала.

Несмотря на регулярные обстрелы, украинские дунайские порты продолжают функционировать и вносят значительный вклад в обеспечение мировой продовольственной безопасности.

5. В сложившихся условиях Дунайская Комиссия в 2025 г. продолжала активную деятельность, направленную на всестороннее содействие экспорту прежде всего украинской продукции аграрного сектора экономики, а также импорту необходимых для Украины товаров. Деятельность велась в рамках инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*, принятой в мае 2022 года в поддержку мер солидарности Европейского Союза с Украиной. Основной целью инициативы являлась стабилизация и развитие логистических схем грузовых перевозок с использованием дунайских портов Украины, Республики Молдова и Румынии, а также канальных сообщений "Дунай - Чёрное море".

Роль и значение инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* не уменьшились, несмотря на рост активности Украинского зернового коридора, сформированного осенью 2023 г. с использованием портов Одесса, Пивденный и Черноморск (порты Большой Одессы). При этом сохранение мировой продовольственной безопасности по-прежнему во многом зависит от поддержки существующих и создания новых логистических схем экспорта украинской аграрной продукции, основанных на кластере дунайских портов Украины. Соответственно, основной целью инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* является обеспечение устойчивости и постоянной готовности дунайского судоходства как резервного маршрута перевозок в/из дунайских портов Украины.

1.2 Динамика рынка перевозок в первом квартале 2025 года

1.2.1 Водоносность и обеспечение рабочих осадок судов

Отсутствие замерзания реки и ледовых явлений в первом квартале 2025 года обеспечило непрерывную навигацию.

В течение этого периода сохранялась относительно стабильная водоносность, что позволило осуществлять загрузку судов до осадки в 2,5-2,7 м при движении вверх и 2,2/2,3 м при движении вниз (за основу берутся осадки судов при движении на Среднем Дунае).

1.2.2 Динамика рынка в первом квартале 2025 г.

Состояние рынка перевозок грузов по Дунаю в первом квартале (Q₁) 2025 года сформировалось под воздействием основных факторов, перечисленных в Разделе 1, и продолжающегося негативного влияния 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 в (Q₁) 2025 году по данным основных пунктов контроля составили:

- объёмы перевозок грузов через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Германия/Австрия) в Q₁ 2025 года составил 635,4 тыс. т, что составило 71,6 % к объёмам Q₁ 2024 года;
- объёмы перевозок грузов через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия) в Q₁ 2025 года составили 1.034 тыс. т (80 % к объёмам Q₁ 2024 года;

- объёмы перевозок грузов через контрольный пункт Мохач (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия) в Q₁ 2025 года составили 1.002 тыс. т, или 95 % к объёму грузов, перевезённых в Q₁ 2024 года.
- объёмы перевозок по каналу Дунай - Чёрное море в Q₁ 2025 года составили 3.600 тыс. т (66 % к аналогичному показателю в Q₁ 2024 года), из них:
 - международные перевозки: 2.595 тыс. т, что составляет 59 % к Q₁ 2024 г.;
 - внутренние перевозки: 1.005 тыс. т, что составляет 98 % к Q₁ 2024 г.

1.2.3 Грузооборот портов в первом квартале (Q₁) 2025 г.

Грузооборот изменялся разнонаправленно (Таблица 1.1).

Таблица 1.1

Грузооборот дунайских портов придунайских стран в первом квартале (Q₁) 2023-2025 годов (тыс. тонн)

Страна/ Период	2023 г. Q ₁	2024 г. Q ₁	2025 Q ₁
Германия	453	1.276	542
Австрия	1.232	1.391	1.339
Словакия*	371	471	424
Венгрия	840	1.122	980
Хорватия**	80	90	51
Сербия**	3.426	3.295	3.043
Болгария	2.001	1.606	1.505
Румыния	6.012	7.002	4.653
Республика Молдова	610	699	621
Украина	6.806	5.653	2.311

* порты Братислава и Комарно

** в показателях по Хорватии и Сербии учтены также объёмы транспортировки по реке Сава

Грузооборот порта Констанца по речным судам составил 3.244 тыс. т, или 60,3 % к грузообороту в Q₁ 2024 года; при этом из портов Румынии в направлении дунайских портов Украины погружено 331 тыс. тонн, выгружено 105 тыс. тонн грузов, поступивших из портов Украины.

Грузооборот основных дунайских портов Украины приведён в таблицах 1.2-1.3.

Таблица 1.2

**Грузооборот дунайских портов Украины в первом квартале (Q1) 2025 г.
(тыс. тонн) ***

Порт/ период	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
2024 г.	13.448	3.431	517
Q1 2024 г.	3.889	1.567	197
Q1 2025 г.	1.991	266	54

*Данные получены от Администрации морских портов Украины

Таблица 1.3

**Грузооборот дунайских портов Украины в экспорте в первом квартале (Q1) 2025 г.
(тыс. тонн)***

Наименование груза	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
Зерновые	426 (1.798*)	48(562*)	0(0*)
Другие сыпучие	222 (312*)	32 (273*)	6(40*)
Масло (наливные)	53 (287*)	10 (245*)	0(7*)

* В скобках – данные по грузообороту в Q1 2024 г.

1.2.4 Пассажирские перевозки

На Верхнем Дунае (статистика шлюза Габчиково) перевозки пассажиров на круизных судах с каютами в начале 2025 года показали следующую динамику (Таблица 1.4):

Таблица 1.4

Месяц 2025 года	Количество судопроходов (вверх/вниз по течению реки)	Количество пассажиров (тыс.)
Январь	51 (35*)	5 (3*)
Февраль	10 (4*)	1 (0,1*)
Март	167 (109*)	18 (13*)

* Для сравнения указаны показатели за соответствующий месяц 2024 года

В направлении дельты Дуная в январе-марте 2025 г. движение пассажирских судов не осуществлялось, за исключением единичных проходов без пассажиров (статистика контрольного пункта Мохач).

Раздел 2.

Наблюдение за рынком дунайского судоходства в первом полугодии 2025 г.: движение флота и грузов

2.1 Навигационные условия в первом полугодии 2025 г.

В первом квартале 2025 г. уровни воды на Дунае в основном поддерживались выше или около значений НПСУ (*RNW*). В первой половине марта на Среднем Дунае в течение нескольких суток уровни воды снижались ниже НПСУ (*RNW*).

В январе на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные и средние СУ (*MW*) уровни воды были ниже аналогичных значений в январе 2024 г. на 70 см и максимальные – на 30 см. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались в начале и во второй половине третьей декады месяца.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в январе 2024 года на 150 см, средние – на 220 см и максимальные – на 270 см. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались в начале месяца и середине третьей декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис.3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в январе 2024 г. на 270-280 см, средние – на 290 см и максимальные – на 220 см. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались во второй половине первой и конце третьей декады месяца.

В феврале на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в феврале 2024 г. года на 80 см, средние – на 70 см и максимальные – на 50 см. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались в начале второй декады и в конце месяца.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в феврале 2024 года на 200 см, средние – на 190 см и максимальные – на 70 см. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались в конце месяца.

На Нижнем Дунае (рис.3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в феврале 2024 г. на 250-270 см, средние – на 260 см и максимальные были ниже на 230-240 см. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались во второй половине третьей декады месяца.

В марте на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные и средние уровни воды были ниже аналогичных значений в марте 2024 г. на 80 см и максимальные – на 70 см. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались в первой половине второй декады месяца.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в марте 2024 г. на 140 см, средние и максимальные – на 130 см. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались в конце первой и в начале второй декады месяца; кроме того, в течение 6 суток они достигали или опускались ниже значения НПСУ (*RNW*).

На Нижнем Дунае (рис.3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в марте 2024 г. на 200-230 см, средние – на 140-190 см и максимальные – на 20-90 см. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались в начале месяца.

Во втором квартале 2025 г. уровни воды на Дунае поддерживались в основном над уровнем НРСУ (*RNW*), но по абсолютным значениям основных показателей (прежде всего минимальные уровни) в среднем были ниже чем во втором квартале 2024 г. Кроме того, на Верхнем Дунае во второй половине мая и июня уровни эпизодически снижались ниже значения НРСУ. Следует также отметить резкое падение уровней ниже НРСУ на нижнем Дунае в конце июня.

В апреле на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные, средние (*MW*) и максимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в апреле 2024 г. в среднем на 90 см. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца, но они не достигали значений даже минимальных уровней в апреле 2024 года. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались во второй половине второй декады и в начале третьей декады месяца.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в апреле 2024 г. на 120 см, средние – на 90 см.. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца, но они не достигали значений даже минимальных уровней в апреле 2024 г. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались во второй половине второй декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в апреле 2024 г. на 30-40 см, средние были выше на 50 см (Ново Село) или на 70 см ниже (Силистра), максимальные уровни воды были выше аналогичных значений на 130-140 см в апреле прошлого года. Максимальные уровни наблюдались во второй половине первой декады и первой половине второй декады месяца. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались во второй половине третьей декады месяца.

В мае На Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в мае 2024 г. на 100 см, средняя – на 120 см и максимальная на 140 см. Максимальные уровни наблюдались во второй половине первой декады месяца, но они не достигали даже минимальных уровней воды в мае 2024 года. Минимальные уровни наблюдались во второй половине второй и первой половине третьей декады месяца. В течение 18 дней они достигали или были ниже значения НРСУ.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в мае 2024 г. на 130 см, средние – на 120 см и максимальная на 110 см. Максимальные уровни наблюдались во второй половине первой декады месяца, но они не достигали даже минимальных уровней в мае 2024 года. Минимальные уровни наблюдались в конце второй и в начале третьей декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в мае 2024 г. на 50 см, средние – на 40 см и максимальные на 30 см. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца. Минимальные уровни наблюдались в середине третьей декады месяца.

В июне На Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были ниже аналогичной в июне 2024 г. на 190 см, средние на 270 см и максимальные на 460 см. Максимальные уровни наблюдались в начале и конце месяца, но они не достигали даже минимальных уровней в июне 2024 г. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались в третьей декаде месяца. В течение 14 дней они достигли или были ниже значения НРСУ.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в июне 2024 г. на 230 см, средние на 290 см и максимальные на 370 см. Максимальные уровни наблюдались во второй половине первой декады месяца, но они не достигали даже минимальных уровней в июне 2024 г. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались во второй половине третьей декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис.3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных значений в июне 2024 г. на 210-230 см, средние – на 200-260 см и максимальные – на 180-260 см. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца, но они не достигали даже минимальных уровней в июне 2024 года. Минимальные по абсолютному значению уровни наблюдались в конце месяца и снизились ниже значения НРСУ.

2.2 Водоносность и рабочие осадки судов

Стабильная водоносность, необходимая для эффективной навигации, сохранялась в течение первого квартала 2025 г., что позволило осуществлять загрузку судов до осадки на уровнях 2,5-2,7 м при движении вверх (Таблица 2.1).

Во втором квартале 2025 г. уровни воды на Дунае по абсолютным значениям основных показателей (прежде всего минимальные уровни) в среднем были ниже, чем во втором квартале 2024 г. На Верхнем Дунае во второй половине мая, а затем в июне и в дальнейшем, уровни воды эпизодически снижались ниже значения НРСУ. На Нижнем Дунае в конце июня и в последующем наблюдалось резкое падение уровней, что привело к значительному снижению рабочих осадок (Таблица 2.1) и эпизодическим остановкам движения на отдельных участках.

Таблица 2.1

Осадки грузовых судов в навигацию 2025 года

Месяц	Осадка в см, движение вверх по Дунаю	Осадка в см, движение вниз по Дунаю
Январь	250/270 (250*)	220/230 (220/230*)
Февраль	270 (270*)	230 (230*)
Март	270 (270*)	230/240 (220/240*)
Апрель	230 (270*)	210/230 (230/240*)
Май	230 (270*)	210/230 (230/240*)
Июнь	230 (270*)	220/230 (230/240 *)
Июль	190/180 (250*)	160/180 (220/230*)

* Показатели соответствующего периода 2024 года указаны для сравнения

2.3 Наблюдение за движением флота и грузопотоками

2.3.1 Пассажирские перевозки

Перевозки на Верхнем Дунае (статистика гидроузлов Йохенштейн и Габчиково)

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

Таблица 2.2

Динамика перевозок пассажиров¹
(в тыс.)

Линия/ Год	2021	2022	2023	2024	2024 Q1+Q2	2025 Q1+Q2
Верхний Дунай (Габчиково)	149	469	562	610	209	259
Дельта Дуная (Мохач)	34	74	29	9	5	0,810

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):

- Через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Австрия/Германия, AT/DE) зафиксировано 1736 судопрохода, что составляет 152 % к количеству в первом полугодии 2024 г.
- На судах, прошедших через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия, HU/SK), условно "Верхний Дунай", зафиксировано 1.788 (в 2024 г. – 1.560) судопроходов (в соотношении вверх/вниз – 882/906), из которых 31 % приходится на май и 32 % – на июнь. Всего в первом полугодии перевезено 259 тыс. пассажиров (вверх/вниз), что превышает показатель пассажиропотока в 2024 году на 24 %.

Перевозки на Среднем Дунае (статистика контрольного пункта Мохач): (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS))

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). В первом квартале движение пассажирских судов практически не осуществлялось, за исключением единичных проходов без пассажиров. Всего за первое полугодие было перевезено 810 пассажиров, все рейсы выполнялись вниз по течению.. (Таблица 2.2). Следует отметить также наличие эпизодических судопроходов пассажирских судов с каютами через гидроузел Джердап 1 в направлении Нижнего Дуная.

Из-за крайне малого пассажиропотока на Нижнем Дунае (канал Дунай - Чёрное море) соответствующие данные в настоящей публикации отсутствуют.

¹ Собственные расчёты Секретариата Дунайской Комиссии на базе данных Габчиково и Мохача.

2.3.2 Грузовые перевозки

Перевозки на Верхнем Дунае (статистика гидроузлов Йохенштейн и Габчиково)

Объём перевозок

Объём перевозок грузов через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Германия/Австрия, DE/AT) в первом полугодии 2025 г. составил 1.158 тыс. тонн, что составляет 78 % от объёма в Q₁+Q₂ 2024 г.

Объём перевозок регистрируемых грузов через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия, HU/SK) в первом полугодии 2025 г. составил свыше 2.100 тыс. т, что составляет 89 % к объёму 2024 г. Транзит вверх составил около 965 тыс. т, или около 45 % от общего объёма в 2024 г. (рис.5).

Сухих (*trocken*) грузов перевезено 1.666 тыс. т, из них:

- вверх (zu Berg) – 911 тыс. т;
- вниз (zu Tal) – 756 тыс. т.

Наливных (*tank*) грузов перевезено 467 тыс. т, из них:

- вверх – 55 тыс. т;
- вниз – 413 тыс. т.

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами (статистика гидроузла Габчиково)

Всего в первом полугодии 2025 г. толкаемыми составами перевезено 1.055 тыс. т, что составляет 104 % к объёму в 2024 г. и 49 % от общего объёма грузов, прошедших через гидроузел Габчиково, включая наливные. из них:

- вверх – 424 тыс. т;
- вниз – 631 тыс. т.

По объёмам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 873 тыс. т, из них:

- вверх – 413 тыс. т, что составляет 45 % от объёма сухих грузов, перевезённых вверх;
- вниз – 460 тыс. т, что составляет 61 % от объёма сухих грузов, перевезённых вниз.

По объёмам наливных грузов несамоходными баржами-танкерами в составе караванов перевезено 182 тыс. т, из них:

- вверх – 11 тыс. т;
- вниз – 171 тыс. т.

Перевозки самоходными судами

Всего в первом полугодии 2025 г. самоходными судами перевезено около 1.079 тыс. т, из них:

- вверх – 541 тыс. т;
- вниз – 537 тыс. т.

Самоходными сухогрузными судами перевезено всего 793 тыс. т, что составило 68 % к объёму в 2024 г., из них:

- вверх – 497 тыс. т;
- вниз – 296 тыс. т.

Самоходными танкерами перевезено всего 286 тыс. т наливных грузов, из них:

- вверх – 44 тыс. т;
- вниз – 242 тыс. т.

Номенклатура грузов (статистика гидроузла Габчиково):

Особенности рынка первого полугодия 2025 г. на данном участке (рис. 6) состоят:

- в снижении объёмов перевозок вверх продовольственных грузов и кормов, а также зерновых грузов и удобрений, при этом отмечается относительная стабилизация объёмов перевозок железорудного сырья вверх и вниз. – 115 тыс. т (Q_1+Q_2 2024 г. – 131 тыс.т.);
- в увеличении объёмов перевозок вниз нефтепродуктов, удобрений, металлопродукции и твердого минерального топлива – 204 тыс.т (Q_1+Q_2 2024 г. – 143 тыс.т.);

Соотношение основных объёмов грузов при движении вверх и вниз, также их абсолютные значения в данном пункте контроля (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия, HU/SK) представлено в таблицах 2.3 - 2.4 и рис.6.

Таблица 2.3

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

Год, тыс. т Товарная группа	2021	2022	2023	2024	2024 Q_1+Q_2	2025 Q_1+Q_2
Продовольственные грузы и корма	879	783	592	890	560	227
Железорудное сырьё	969	735	726	720	346	335
Зерновые грузы	394	416	427	568	313	211
Металлопродукция	71	101	56	53	23	15
Нефтепродукты	87	92	41	35	25	12
Удобрения	133	75	55	119	80	39

Таблица 2.4

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

Год, тыс. т Товарная группа	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Удобрения	465	445	418	347	220	229
Нефтепродукты	870	642	653	688	300	422
Металлопродукция	140	173	155	169	74	124

Перевозки на Среднем Дунае (статистика контрольного пункта Мохач)

Объём перевозок

Объём перевозок регистрируемых грузов через Мохач (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS)) в первой половине 2025 г. составил 1.961 тыс. т (рис. 7), или 93% к объёму грузов, перевезённых в 2024 г., из них транзит вверх – 845 тыс. т, т.е. 43 % (в 2024 году – 45 %).

Сухих грузов перевезено 1.618 тыс. т, из них:

- вверх – 797 тыс. т,
- вниз – 821 тыс. т.

Наливных грузов перевезено 343 тыс. т, из них:

- вверх – 48 тыс. т,
- вниз – 295 тыс. т.

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами

Всего в первой половине 2025 г. толкаемыми составами через контрольный пункт Мохач перевезено свыше 1.375 тыс. т, что составляет 70 % (в 2024 году – 68 %) от общего объёма грузов, включая наливные грузы.

- вверх – 628 тыс. т;
- вниз – 664 тыс. т.

По объёмам наливных грузов несамоходными баржами-танкерами в составе караванов перевезено 82 тыс. т, из них:

- вверх – 3 тыс. т;
- вниз – 80 тыс. т.

Перевозки самоходными судами

Всего в первой половине 2025 г. самоходными судами перевезено 586 тыс. т, что составляет 30 % от общего объёма, перевезённого через контрольный пункт Мохач, из них:

Самоходными сухогрузными судами перевезено 326 тыс. т, из них:

- вверх – 169 тыс. т;
- вниз – 157 тыс. т.

Самоходными танкерами перевезено 260 тыс. т наливных грузов, из них:

- вверх – 45 тыс. т.
- вниз – 216 тыс. т.

Номенклатура грузов (статистика контрольного пункта Мохач)

Особенности рынка первого полугодия 2025 г. (рис. 8) состоят в:

- снижении объёмов железорудного сырья вверх (74 % от объёма в (Q₁+Q₂) 2024 г. и 71 % от объёма в (Q₁+Q₂) 2023 г.), металлопродукции и нефтепродуктов;
- фактическом отсутствии перевозок твердого минерального топлива (угля) вверх; и росте этих объёмов перевозок вниз – 247 тыс.т (в 2024 г – 203 тыс.т);
- снижении объёмов зерновых грузов вниз (48% от объёма в 2024 г.) и сохранении стабильных объёмов перевозок зерновых грузов вверх – 150 тыс.т (в 2024 г – 167 тыс.т), также металлопродукции вниз;
- стабилизация объёмов перевозок удобрений и металлопродукции вверх и росте объёмов нефтепродуктов вниз.

Сотношение основных объёмов грузов при движении вверх и вниз и их абсолютные значения в данном пункте контроля (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия) представлено в таблицах 2.5 и-2.6.и рис.8.

Таблица 2.5

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

Год, тыс. т Товарная группа	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Железорудное сырьё	991	741	692	747	364	271
Уголь (кокс)	281	200	2	24	12	0
Удобрения	385	256	121	209	74	185
Нефтепродукты	117	252	154	243	126	47
Металлопродукция	249	205	111	186	136	58

Таблица 2.6

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

Товарная группа \ Год, тыс. т	2021	2022	2023	2024	2024 Q ₁ +Q ₂	2025 Q ₁ +Q ₂
Зерновые грузы	1.002	239	317	441	284	137
Нефтепродукты	591	322	405	376	215	294
Металлопродукция	254	310	381	357	189	184
Продовольственные товары и корма	219	65	216	47	13	26
Удобрения	316	316	186	280	190	177

Перевозки на Нижнем Дунае (статистика канала Дунай - Чёрное море)

Объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море в первом полугодии 2025 г. составил 6.899 тыс. т², что составляет 68 % к аналогичному показателю в 2024 г., из них:

- международные перевозки: 4.967 тыс. т (62% к показателю 2024 г.);
- внутренние перевозки: 1.932 тыс. т (88 % к показателю 2024 г.).

Объёмы перевозок по месяцам показаны на рис. 9.

² www.acn.ro.

Раздел 3.

Общая характеристика грузооборота дунайских портов

Грузооборот дунайских портов в первом полугодии (Q_1+Q_2) 2025 г. по сравнению с (Q_1+Q_2) 2024 г. изменялся разнонаправленно (Таблица 3.1).

Таблица 3.1

Грузооборот дунайских портов придунайских стран в 2021-2025 гг. (waiting)

Порты (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2024 г. Q_1+Q_2	2025 г. Q_1+Q_2
Германия	2.999	2.410	2.228	2.047	1.244	1.001
Австрия	7.112	5.484	5.123	5.349	2.838	2.632
Словакия*	1.846	1.934	1.509	1.473	721	802
Венгрия	5.715	4.063	3.604	4.019	2.163	2.022
Хорватия**	697	582	364	392	164	133
Сербия**	13.610	12.023	12.031	12.816	6.463	6.627
Болгария	7.111	7.104	7.026	7.520	3.623	3.306
Румыния	28.457	24.355	28.857	23.759	13.103	9.049
Республика . Молдова	1.819	2.144	2.668	2.579	1.254	1.078
Украина	5.505	16.505	32.021	17.396	10.273	4.464

* порты Братислава и Комарно

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

Снижение общего грузооборота дунайских портов Украины, а также их грузооборота в экспорте в первом полугодии (Q_1+Q_2) 2025 г. наглядно отражает последствия российских атак на инфраструктуру портов (Таблицы 3.2 - 3.3). В тоже время, дунайские порты Украины в сложившихся условиях демонстрируют стремление максимально восстанавливать свою активность и динамику грузооборота, реализуя комплекс решительных мер, предпринятых правительством Украины при поддержке Европейского Союза и Дунайской Комиссии. Эти меры направлены на обеспечение экспорта продукции аграрного сектора и других грузов через порты Рени, Измаил и Усть-Дунайск, а также импорта необходимых стране товаров.

Таблица 3.2

Грузооборот дунайских портов Украины (тыс. тонн)*

Порт/ период	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
2024 г.	13.448	3.431	517
(Q_1+Q_2) 2024 г.	7.462	2.489	322
(Q_1+Q_2) 2025 г.	3.878	485	101

Таблица 3.3

Грузооборот дунайских портов Украины в экспорте в первом полугодии (Q₁+Q₂) 2025 г. (тыс. тонн)*

Порт/ наименование груза	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
Зерновые	708 (3.238)	67 (906)	0 (150)
Наливные (масло)	84 (456)	12 (363)	0 (11)
Другие сыпучие	486 (537)	36 (347)	11(60)

* Данные получены от Администрации морских портов Украины.

** В скобках – данные по грузообороту в первом полугодии 2024 г.

Раздел 4.

В ы в о д ы

1. В первом полугодии 2025 года полномасштабная российская военная агрессия против Украины продолжала создавать реальные угрозы безопасности судоходства на Нижнем Дунае. Участвовавшие атаки на инфраструктуру дунайских портов Украины увеличили экономические риски, возникшие ещё в 2024 году, что негативно сказалось практически на всех основных секторах рынка дунайского судоходства и на его динамике в первом полугодии 2025 г.
2. С учетом факторов угроз безопасности, приведенных в Разделе 1, а также неблагоприятных навигационных условий в первом полугодии 2025 г. (особенно в конце второго квартала), на рынке пассажирских перевозок на судах с каютами произошли изменения. Также отмечены изменения абсолютных значений и относительных соотношений номенклатуры грузов как в перевозках, так и в грузообороте портов.
3. Дунайская Комиссия продолжает работу по проведению специальных координационных мероприятий в рамках инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine*, принятой в мае 2022 года, в поддержку мер солидарности Европейского Союза с Украиной. Эти меры направлены на активное использование потенциала дунайского судоходства для стабилизации перевозок в/из дунайских портов Украины, обеспечение функционирования канальных сообщений Дунай - Чёрное море и повышение безопасности судоходства.
4. В краткосрочной перспективе Дунайская Комиссия сосредоточена на стабилизации рынка и обеспечении безопасности судоходства, включая подготовку перевозок грузов для восстановления транспортной и энергетической инфраструктуры Украины.

ПРИЛОЖЕНИЕ

(Рисунки)

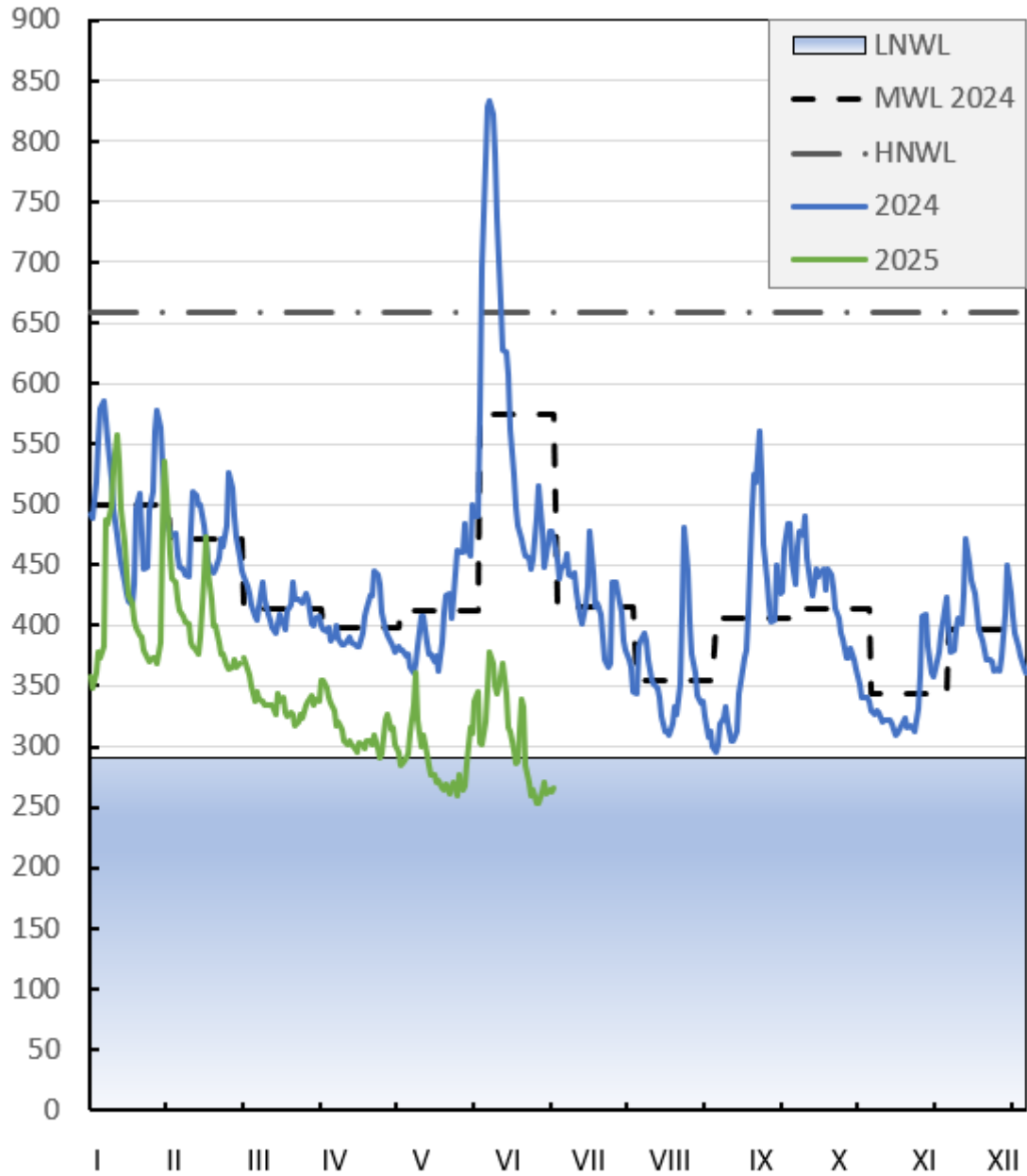


Abb. 1: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Pfelling in cm

Fig. 1. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Pfelling, en cm

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

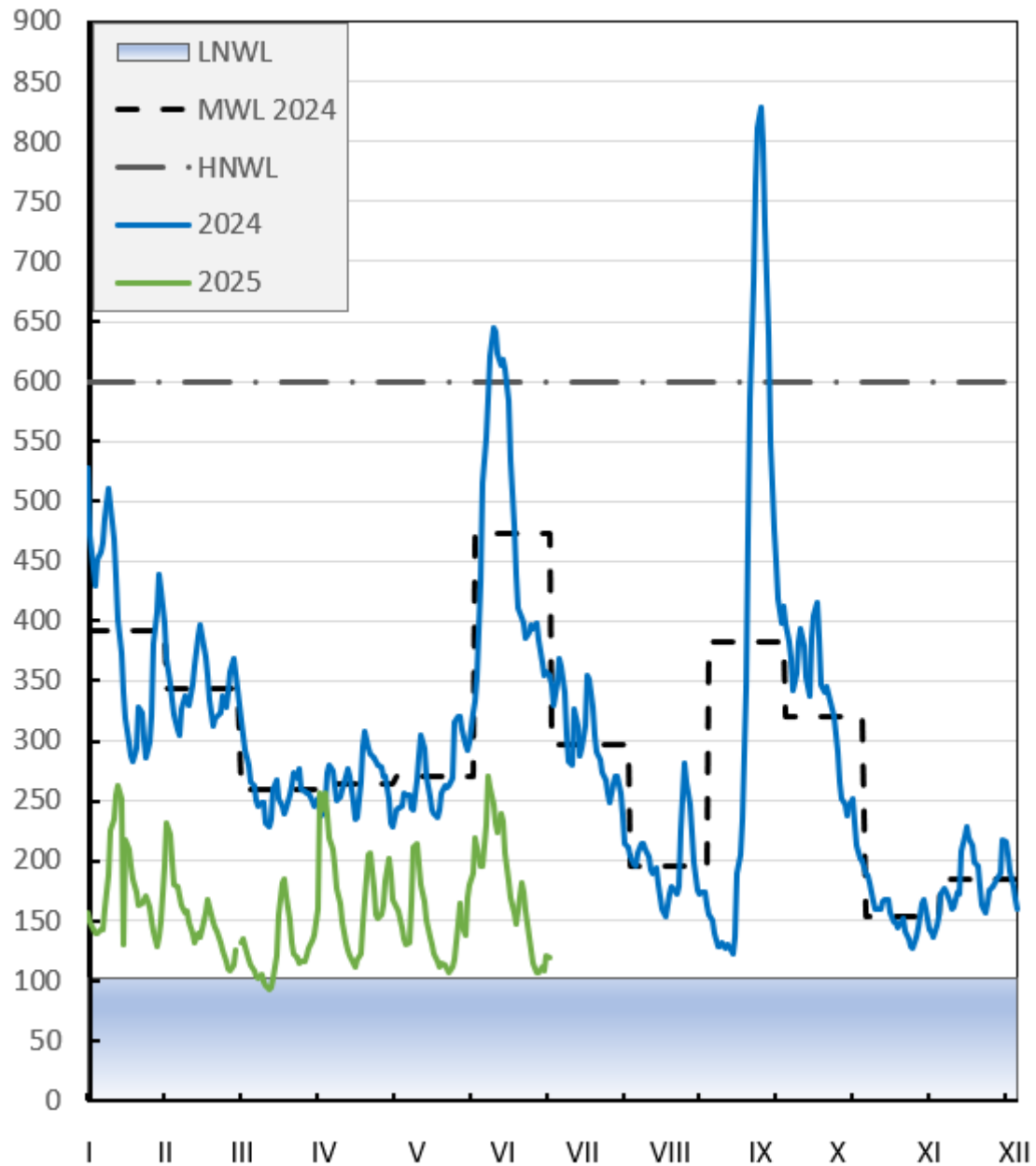


Abb. 2: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Budapest, Vigadó in cm
 Fig. 2. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Budapest, Vigadó, en cm
 Рис. 2. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Будапешт Вигадо в см

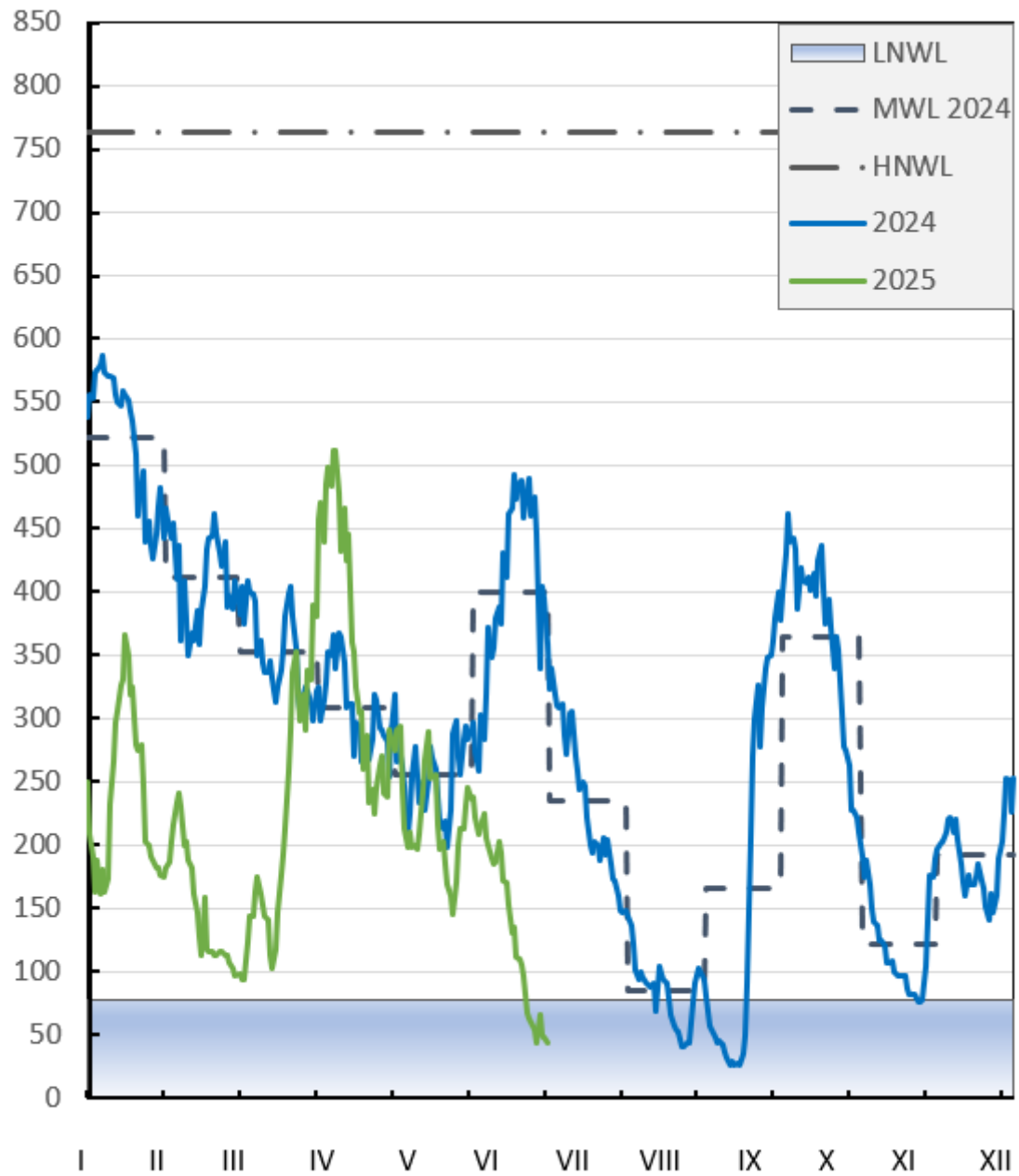


Abb. 3: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Novo Selo in cm

Fig. 3. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Novo Selo, en cm

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

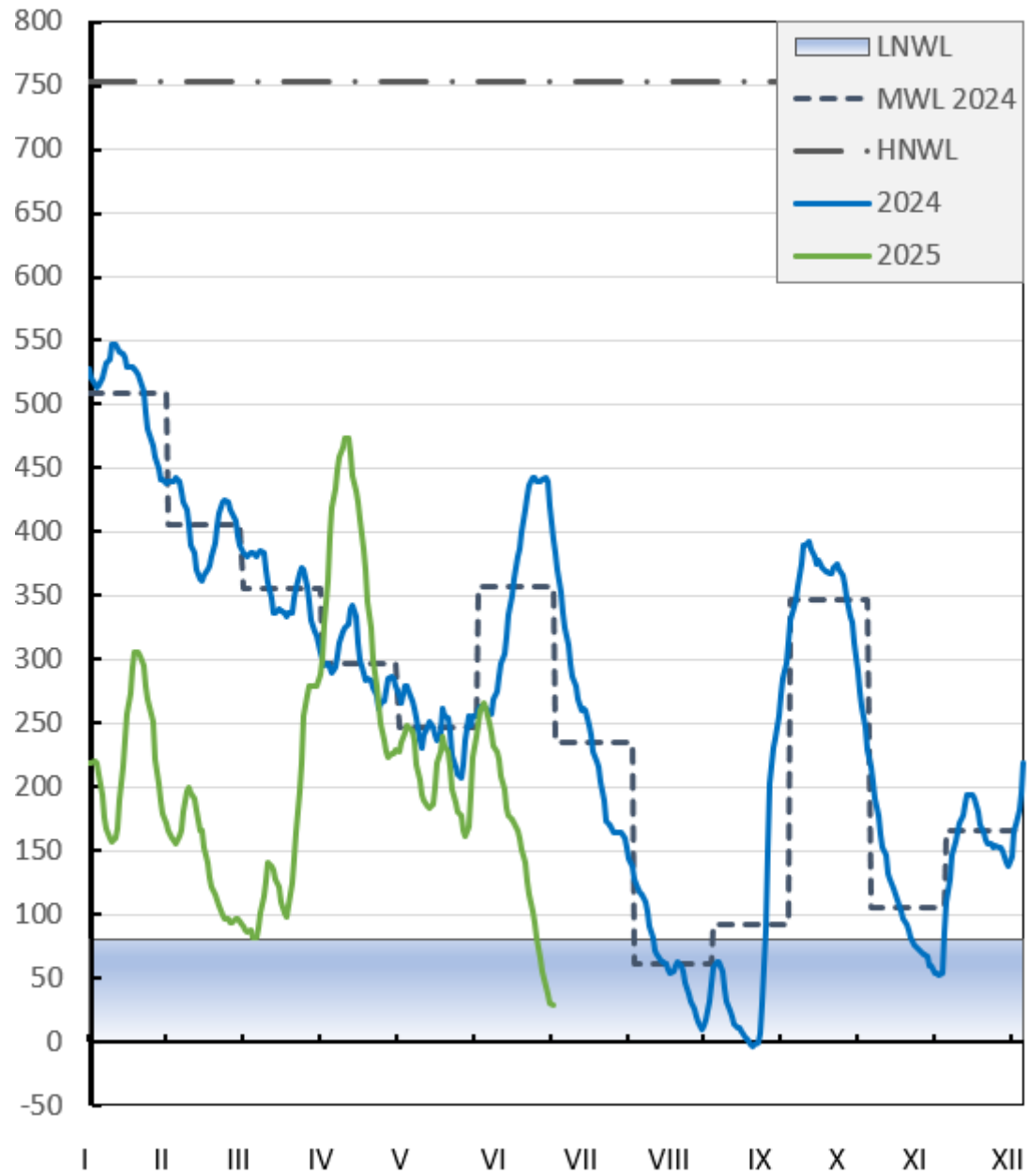


Abb. 4: Durchschnittlicher täglicher Wert der Wasserstände am Pegel Silistra in cm
 Fig. 4. Moyenne de la valeur journalière des niveaux d'eau pour la station hydrométrique de Silistra, en cm
 Рис. 4. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Силистра в см

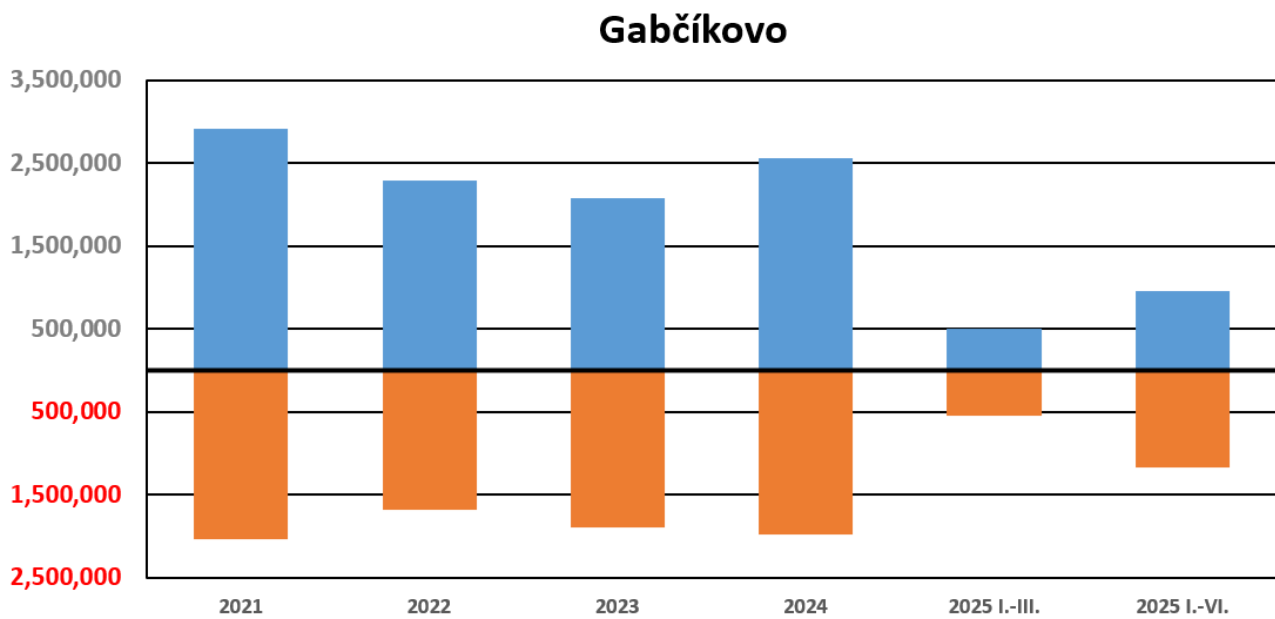


Abb. 5: Transportaufkommen an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen

Fig. 5 Volumes des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO par années, en tonnes

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

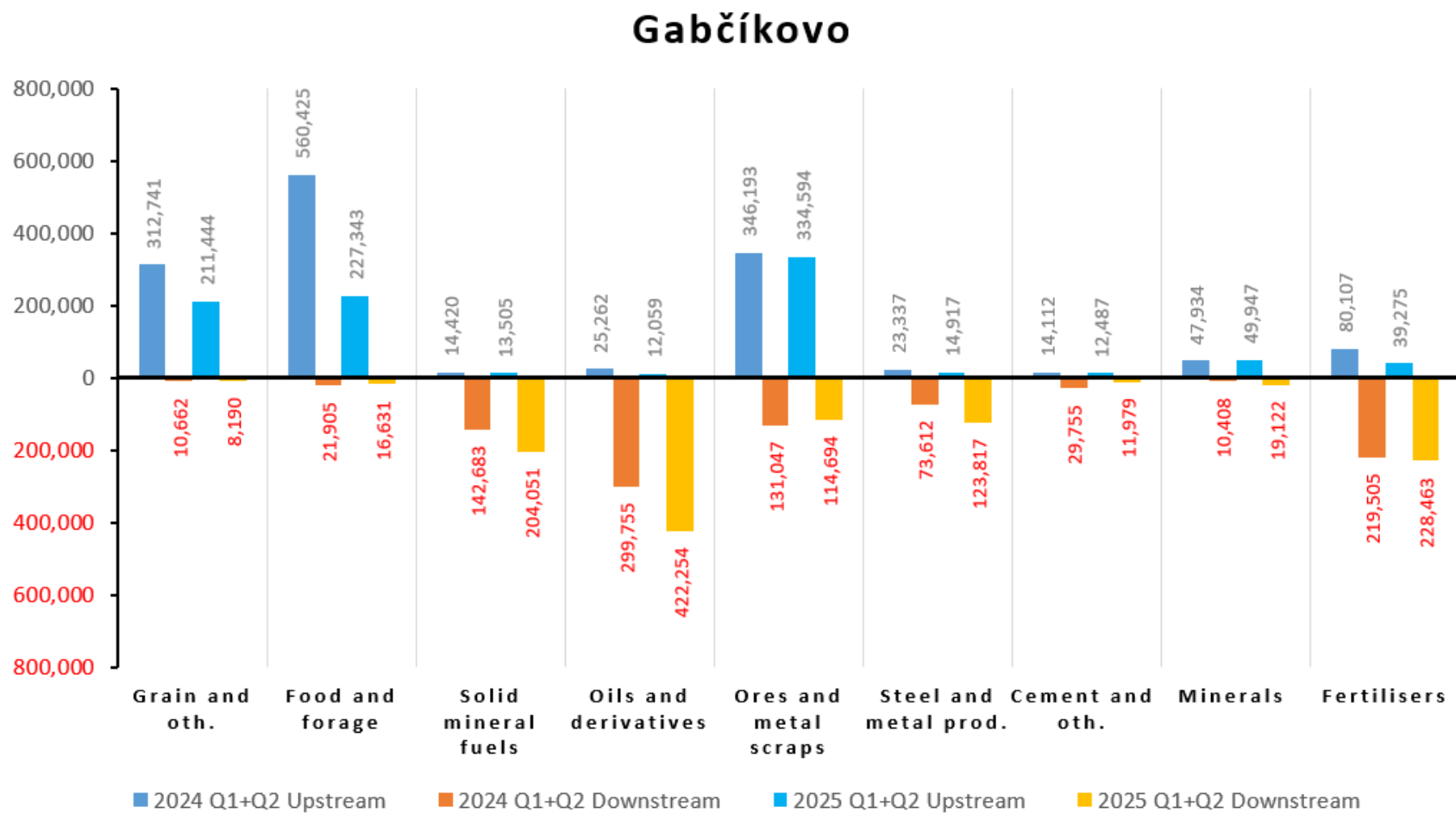


Abb. 6: Transportaufkommen nach Güterarten an der Schleuse GABČIKOVO im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen

Fig. 6 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par l'écluse de GABČIKOVO en tonnes

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

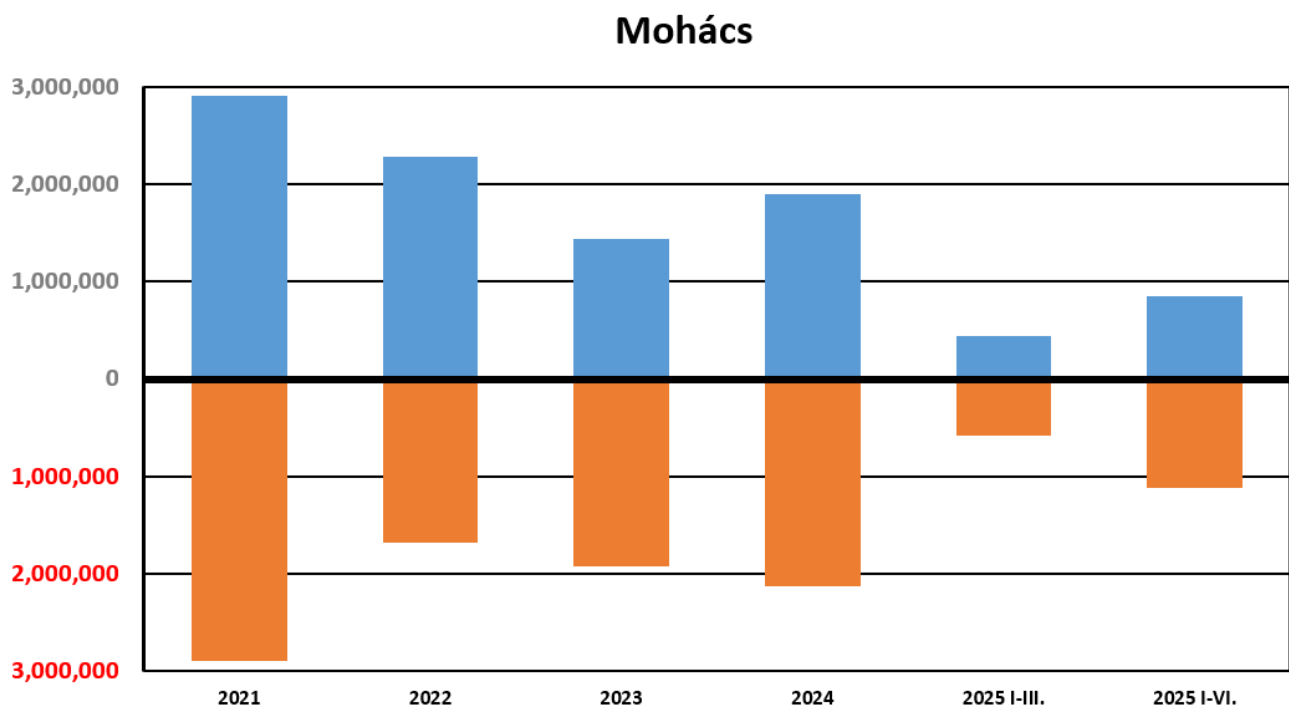


Abb: 7: Transportaufkommen in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau pro Jahr in Tonnen
 Fig. 7 Volume des transports de marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par MOHÁCS par années, en tonnes
 Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ по годам в тоннах

Mohács

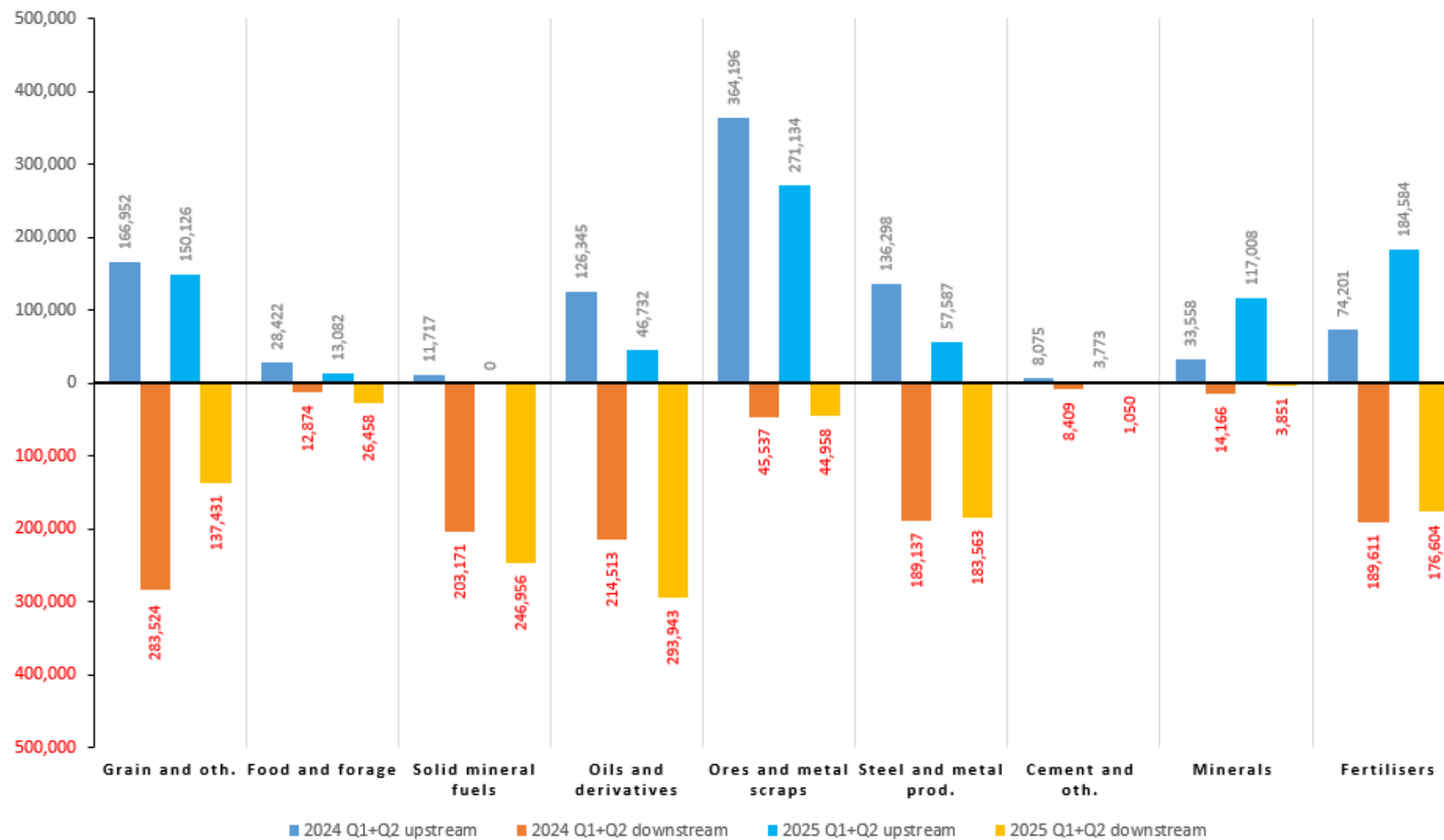


Abb. 8: Transportaufkommen nach Güterarten in MOHÁCS im Berg- und Talverkehr auf der Donau in Tonnen
 Fig. 8 Structure des marchandises du trafic-marchandises vers l'amont/vers l'aval sur le Danube par en tonnes
 Рис. 8. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ, в тоннах

Cernavodă-Constanța

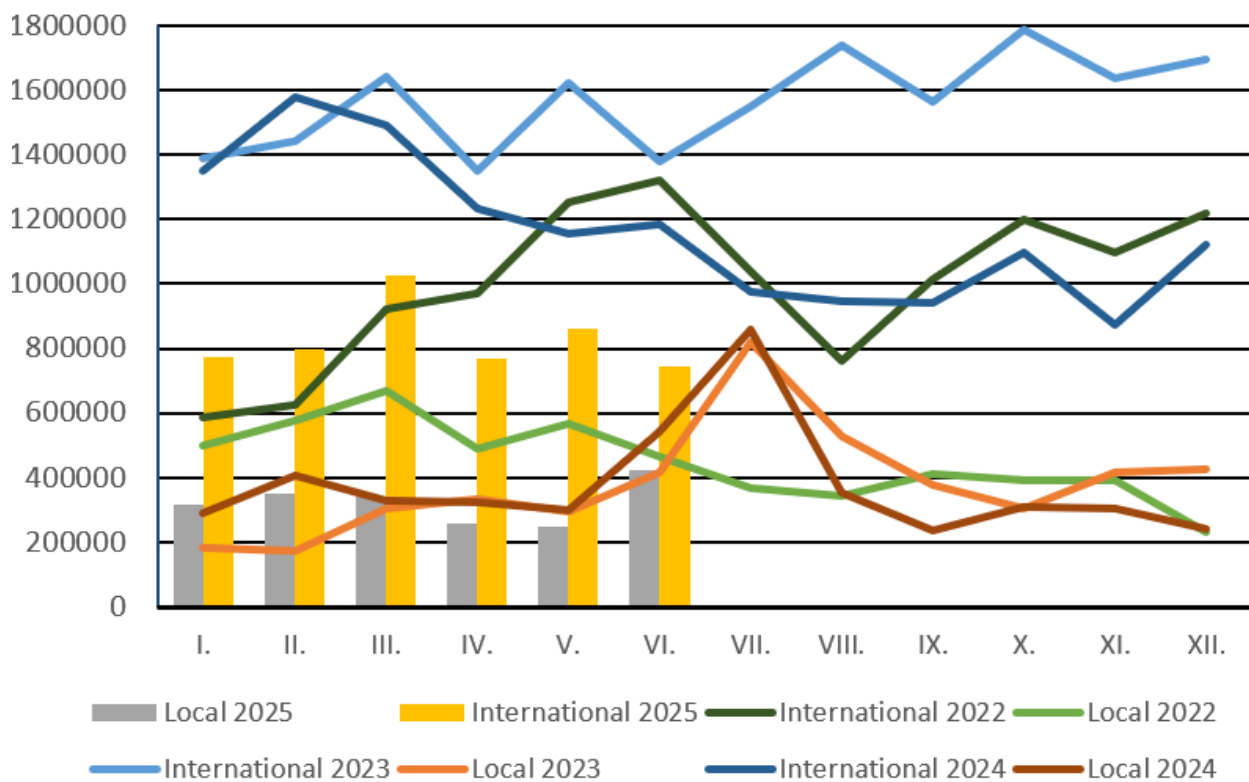


Abb. 9: Transportaufkommen im internationalen Verkehr und im Inlandverkehr im Kanal CERNAVODA-CONSTANTA pro Monat in Tonnen

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

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