

НАБЛЮДЕНИЕ ЗА РЫНКОМ ДУНАЙСКОГО СУДОХОДСТВА: ИТОГИ 2025 ГОДА



ДУНАЙСКАЯ КОМИССИЯ
БУДАПЕШТ – 2026



Наблюдение за рынком дунайского судоходства: итоги 2025 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

- 1.1 Исходное состояние рынка
- 1.2 Динамика рынка перевозок
 - 1.2.1 Динамика рынка перевозок грузов
 - 1.2.2 Динамика грузооборота портов
 - 1.2.3 Динамика пассажирских перевозок

Раздел 2.

Наблюдение за рынком дунайского судоходства: итоги 2025 г., движение флота и грузов

- 2.1 Навигационные условия на Дунае
- 2.2 Водоносность и обеспечение рабочих осадок судов
- 2.3 Наблюдение за движением флота и грузопотоками
 - 2.3.1 Пассажирские перевозки
 - 2.3.2 Грузовые перевозки
 - 2.3.3 Межбассейновые перевозки

Раздел 3.

Грузооборот дунайских портов

- 3.1 Порты Германии
- 3.2 Порты Австрии
- 3.3 Порты Словакии
- 3.4 Порты Венгрии
- 3.5 Порты Хорватии
- 3.6 Порты Сербии
- 3.7 Порты Румынии
- 3.8 Порты Болгарии
- 3.9 Порты Республики Молдовы
- 3.10 Порты Украины
- 3.11 Общая характеристика грузооборота дунайских портов

Раздел 4.

Выводы

Раздел 1.

Исходное состояние и динамика рынка перевозок по Дунаю

1.1 Исходное состояние рынка

1. Исходное состояние рынка перевозок в дунайском судоходстве к началу 2025 года определялось динамикой и итогами рынка 2024 года, а также прогнозами по основным его составляющим на 2025 год. Согласно прогнозу *EUROFER (European Steel Industry Trade Association)* (июль 2025 г.), в металлургической промышленности стран Европейского Союза и Еврозоны, а также в дунайском и прилегающих бассейнах, предполагалось отсутствие роста производства по основным ее секторам. В то же время прогноз *USDA (United States Department of Agriculture)* (июль 2025 г.) указывал на увеличение основных показателей аграрного сектора и повышение активности перевозок в текущем маркетинговом периоде, включая водный транспорт.

2. Определяющим фактором динамики и итоговых показателей рынка в дунайском судоходстве по-прежнему оставалась критическая ситуация в регионе Нижнего Дуная, сложившаяся вследствие полномасштабной агрессии России против Украины. В течение 2025 года Россия активизировала систематические атаки на дунайскую портовую инфраструктуру Украины и припортовые регионы.

3. Начиная с января, когда была осуществлена первая атака на регион порта Измаил, и далее практически ежемесячно, Россия наносила воздушные удары по дунайской портовой инфраструктуре Украины и прилегающим к ней объектам. В результате этих атак были разрушены перегрузочные комплексы, объекты энергетического и транспортного обеспечения, зерновые ангары, складские помещения, административные здания. Также были повреждены суда под флагами различных стран, осуществлявшие грузовые операции.

4. Удары наносились также по другим гражданским объектам, создавая прямую угрозу жизни мирного населения.

23 июля 2025 г. произошёл подрыв на mine земснаряда "Ингульский", выполнявшего работы по поддержанию судоходных условий на канале Килийского гирла, в результате чего погибли три члена экипажа, еще восемь получили ранения. 17 ноября 2025 г. в порту Измаил был поражен *LPG*-танкер "*ORINDA*" (флаг Турции), что вызвало возгорание груза (газ).

Значительный ущерб был также нанесён экосистеме Нижнего Дуная:

- загрязнение воздуха и почвы в дельте Дуная вследствие пожаров от взрывов, а также горения нефтепродуктов, сжиженного газа и зерна;
- загрязнения водной акватории в результате разливов нефтепродуктов, подсолнечного масла и продуктов сгорания.
- загрязнение дельты Дуная нефтепродуктами после аварии в Черном море российских танкеров "*Волгонефть-212*" и "*Волгонефть-239*",

5. Следует отметить, что воздушные и минные 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.

Соответственно, рынок дунайских перевозок находился в условиях серьёзных проблем прежде всего обеспечения безопасности судоходства и дополнительных рисков, что, в

свою очередь, вызвало частичную переориентацию рынка и деформации в отдельных секторах традиционных перевозок по реке Дунай.

При этом, несмотря на регулярные обстрелы, украинские дунайские порты продолжают, насколько это возможно, поддерживать свою основную деятельность. В структуре их грузооборота экспорт ориентирован прежде всего на продовольственные грузы, что позволяет им вносить значительный вклад в обеспечение мировой продовольственной безопасности.

В условиях, сложившихся в 2025 году, Дунайская Комиссия продолжала активную деятельность, направленную на всестороннее содействие экспорту прежде всего украинской продукции аграрного сектора экономики, а также импорту необходимых для Украины товаров 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 логистических схем грузовых перевозок с использованием дунайских портов Украины, Республики Молдова и Румынии, а также канальных сообщений "Дунай - Чёрное море".

6. Роль и значение Инициативы *Danube Solidarity Lanes EU-Ukraine* существенно усилились в связи с прекращением действия Украинского зернового коридора, ранее использовавшего для экспорта аграрной продукции порты Одесса, Пивденный и Черноморск (порты Большой Одессы). Инициатива также направлена на создание новых логистических схем экспорта украинской аграрной продукции с использованием дунайских портов Украины, а также на обеспечение устойчивости и постоянной готовности дунайского судоходства как резервного маршрута для перевозок грузов для восстановления транспортной и энергетической инфраструктуры Украины.

1.2 Динамика рынка перевозок

1.2.1 Динамика рынка перевозок грузов

Динамика рынка перевозок грузов по Дунаю в 2025 году определялась негативным влиянием угроз безопасности судоходству, обусловленных российской агрессией против Украины, текущим состоянием промышленного и аграрного секторов экономики в дунайском и прилегающих бассейнах, а также сложившимися навигационными условиями.

Объёмы перевозок грузов за 9 месяцев ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2025 года, по данным основных пунктов контроля динамики рынка составили:

- объёмы перевозок грузов через шлюз Йохенштейн¹ (трансграничное сообщение Германия/Австрия) в первом полугодии (Q_1+Q_2) 2025 года, составили 1.158 тыс. т (78% к объёмам (Q_1+Q_2) 2024 года); за 9 месяцев 2025 г. – 1.668 тыс. тонн, что составляет 81% от объёма в ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2024 г.
- объёмы перевозок грузов через шлюз Габчиково² (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия) в (Q_1+Q_2) 2025 года составили 2.108 тыс. т (89 % к объёмам (Q_1+Q_2) 2024 г.; за 9 месяцев 2025 г. – свыше 3.188 тыс. т, что составляет 92% к объёму ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2024 г.

¹ *Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt*

² *Slovenský Vodohospodársky Podnik*

- объёмы перевозок грузов через контрольный пункт Мохач³ (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия) в (Q₁+Q₂) 2025 года составили 1.961 тыс. т, или 93 % к объёму грузов, перевезённых в (Q₁+Q₂) 2024 г.; за 9 месяцев 2025 г. – 2.828 тыс. т, или 95% к объёму грузов, перевезённых в (Q₁+Q₂+Q₃) 2024 г.
- объёмы перевозок по каналу Дунай - Чёрное море⁴ в (Q₁+Q₂) 2025 года составили 6.899 тыс. т (68 % к аналогичному показателю в (Q₁+Q₂) 2024 года, за 9 месяцев 2025 г. – 11.121 тыс. т, что составляет 77% к аналогичному показателю в 2024 г., из них:
 - международные перевозки: 6.892 тыс. т (64% к показателю 2024 г.);
 - внутренние перевозки: 4.229 тыс. т (116 % к показателю 2024 г.)

1.2.2 Динамика грузооборота портов

Грузооборот дунайских портов в Q₁+Q₂+Q₃ 2025 года изменялся разнонаправленно.

Таблица 1.1

Грузооборот дунайских портов (тыс. тонн)

Порты (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2024 г. Q ₁ +Q ₂ + Q ₃	2025 г. Q ₁ +Q ₂ + Q ₃
Германия	2.999	2.410	2.228	2.047	1.578	1.714
Австрия	6.356	5.363	5.123	5.349	3.102	3.587
Словакия*	1.846	1.934	1.509	1.473	1.103	1.249
Венгрия	5.715	4.063	3.604	4.019	3.071	2.960
Хорватия**	697	582	364	392	258	215,3
Сербия**	13.610	12.023	12.031	12.816	9.516	9.374
Болгария	7.111	7.104	7.026	7.520	5.395	4.625
Румыния	28.457	24.355	28.857	23.759	18.826	14.807
Республика Молдова	1.819	2.144	2.668	2.579	1.915	1.849
Украина	5.505	16.505	32.021	17.396	14.181	6.773

* порты Братислава и Комарно

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

Динамика грузооборота основных дунайских портов Украины (общий и в экспорте) за 9 месяцев 2025 г. приведёна в таблицах 1.2-1.3.

³ Mohácsi Városgazdálkodási és Révhajózási NKft.

⁴ www.acn.ro

Таблица 1.2

Грузооборот дунайских портов* Украины (тыс. тонн)

Порт/ период	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
2024 г.	13.448	3.431	517
(Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2024 г.	10.728	3.020	433
(Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2025 г.	5.777	839	157

*Объёмы, представленные в данной таблице, включают грузы, перевезённые как речными, так и морскими судами.

Таблица 1.3

Грузооборот дунайских портов* Украины в экспорте (тыс. тонн)

Порт/ наименование груза	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
Зерновые	903 (4.275**)	67 (1.041)	3 (175)
Наливные (масло)	100 (509)	18 (394)	0 (11)
Другие сыпучие	598 (786)	42 (455)	17 (78)

*Объёмы, представленные в данной таблице, включают грузы, перевезённые как речными, так и морскими судами.

** В скобках – данные по грузообороту за 9 месяцев 2024 г.

Динамика общего грузооборота дунайских портов Украины, а также их грузооборота в экспорте наглядно отражает последствия российских атак на портовую инфраструктуру. В тоже время, дунайские порты Украины в сложившихся условиях демонстрируют стремление к максимально возможному восстановлению своей активности и динамики грузооборота.

1.2.3 Динамика пассажирских перевозок

На Верхнем Дунае (статистика шлюза Габчикуво) относительно стабильные перевозки пассажиров на круизных судах с каютами были начаты в апреле; всего в Q₁+Q₂ было зарегистрировано 1.778 судопроходов (вверх/вниз) и перевезено 259 тыс. пассажиров (124 % к объёму в 2024 г.); в третьем квартале произошел существенный рост пассажиропотока.

На Среднем Дунае в январе-марте 2025 г., согласно официальной статистике контрольного пункта Мохач, отмечалось незначительное движение пассажирских судов, а в третьем квартале всего было перевезено около 1,5 тыс. пассажиров (Таблица 1.4).

Таблица 1.4

Пассажирские перевозки (тыс. пассажиров)

Линия/ Год только с каютами	2021	2022	2023	2024	2024 (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃)	2025 (Q ₁ +Q ₂ +Q ₃)
В. Дунай (Габчикуво)	149	469	562	610	449	547
С. Дунай (Мохач)	34	74	29	8,7	8,0	1,52

Раздел 2.

Наблюдение за рынком дунайского судоходства – итоги 2025 года: движение флота и грузов

2.1 Навигационные условия на Дунае

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

В январе на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные и средние СУ 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 НРСУ.

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, 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 НСРУ. Следует также отметить резкое падение уровней ниже НСРУ 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.

В третьем квартале 2025 г. уровни воды на отдельных участках Дуная за исключением Среднего Дуная систематически снижались ниже уровня НРСУ. На Верхнем Дунае снижение уровней ниже НРСУ происходило в первой половине июля и в середине августа. На Нижнем Дунае снижение уровней ниже НРСУ происходило в течение всего квартала за исключением второй декады августа.

В июле на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные и средние уровни воды были ниже аналогичных величин в июле 2024 г. на 100 см, максимальный уровень воды был выше аналогичной величины в июле 2024 г. на 10 см. Максимальные уровни наблюдались в конце месяца. Минимальные уровни наблюдались в первой декаде месяца. В первой половине июля уровни воды достигали или были ниже значения НРСУ в течение 15 дней.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в июле 2024 г. на 130 см, средние – на 110 см; и максимальные уровни были выше аналогичной величины в июле 2024 г. на 90 см. Максимальные уровни наблюдались в конце месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале месяца, при этом, они достигали или были ниже значения НРСУ в течение 5 дней.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в июле 2024 г. на 180-210 см, средние на 230-260 см и максимальные на 260-340 см. Максимальные уровни наблюдались в конце второй декады месяца, но они не достигали даже минимальных уровней воды июля 2024 г. Минимальные уровни наблюдались во второй половине первой и первой половине второй декады месяца, при этом они достигали или были ниже значения НРСУ в течение 28 дней (Ново Село) и 31 дней (Силистра).

В августе на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в августе 2024 г. на 40 см, средние на 30 см; максимальные уровни соответствовали величинам в 2024 г. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца. Минимальные уровни наблюдались во второй половине второй и первой половине третьей декады месяца, при этом, они достигали или были ниже значения НРСУ в течение 15 дней.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в августе 2024 года на 20 см. Средние уровни воды были выше аналогичных величин в августе 2024 г. на 20 см и максимальные – на 170 см. Максимальные уровни наблюдались

в начале месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце второй и в начале третьей декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в августе 2024 г. на 30-40 см, средние уровни на 10 см, а и максимальные на 30-70 см выше аналогичных величин в августе 2024 г. Максимальные уровни наблюдались во второй половине первой декады и первой половине второй декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца, при этом, они достигали или были ниже значения НРСУ в течение 15 дней (Ново Село) и 19 дней (Силистра).

В сентябре на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в сентябре 2024 г. на 40 см, средние на 90 см и максимальные на 150 см. Максимальные уровни наблюдались во второй половине третьей декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в первой половине третьей декады месяца, при этом, в течение 10 дней они достигали или были ниже значения НРСУ.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в сентябре 2024 г. на 30 см, средние на 250 см и максимальные на 654 см. Максимальные уровни наблюдались в начале месяца. Минимальные уровни наблюдались в первой половине третьей декады месяца, при этом они достигли или были ниже значения НРСУ в течение 2 дней.

На Нижнем Дунае (рис.3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в сентябре 2024 г. на 10 см, средние – на 90-120 см и максимальные – на 280-310 см. Максимальные уровни наблюдались в третьей декаде месяца. Минимальные уровни наблюдались во второй половине первой и первой половине второй декады месяца, при этом, они достигали или были ниже значения НРСУ в течение 26 дней (Ново Село) и 30 дней (Силистра).

В четвертом квартале 2025 г. уровни воды на Дунае на отдельных участках снижались ниже уровня НРСУ в середине октября и в конце декабря.

В октябре на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в октябре 2024 года на 60 см, средние на 90 см и максимальные на 60 см. Минимальные уровни наблюдались в середине месяца, при этом они достигали или были ниже значения НРСУ в течение 10 дней. Максимальные уровни наблюдались в конце месяца.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в октябре 2024 г. на 120 см, средние – на 190 см и максимальные на 200 см. Максимальные уровни наблюдались в половине второй декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале третьей декады месяца, при этом они достигали или были ниже значения НРСУ в течение 6 дней.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в октябре 2024 г. на 190-240 см, средние на 320-330 см и максимальные на 330-370 см. Максимальные уровни наблюдались в середине второй декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале и конце месяца при этом они достигали или были ниже значения НРСУ в течение 28 дней (Ново Село) и 31 дней (Силистра).

В ноябре на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в ноябре 2024 г. на 10 см, средние достигали уровней прошлого года и максимальные были ниже аналогичных величин в ноябре 2024 г. на 20 см.

Максимальные уровни наблюдались в середине первой декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в начале третьей декады месяца.

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин ноября 2024 года на 20 см. Средние уровни воды достигали аналогичных значений ноября 2024 года и максимальные были выше на 30 см. Максимальные уровни наблюдались в конце месяца. Минимальные уровни наблюдались в половине третьей декады месяца.

На Нижнем Дунае (рис. 3, 4) минимальные уровни воды были выше аналогичных величин ноября 2024 года на 10 см (Ново Село) и ниже на 50 см (Силистра). Средние уровни воды были выше на 30 см (Ново Село) и ниже на 20 см (Силистра). Максимальные уровни воды были выше аналогичных значений ноября 2024 года на 100 см (Ново Село) и ниже на 20 см (Силистра). Максимальные уровни наблюдались в конце месяца. Минимальные уровни наблюдались во второй половине второй декады (Ново Село) и в начале месяца (Силистра). В целом в ноябре уровни воды достигли или были ниже значения НСРУ в течение 11 дней (Силистра).

В декабре на Верхнем Дунае (рис.1) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин декабря 2024 года на 80 см, средние на 60 см и максимальные на 50 см. Максимальные уровни наблюдались в начале второй декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца, при этом они достигали или были ниже значения НСРУ в течение 6 дней

На Среднем Дунае (рис.2) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в декабре 2024 г. на 90 см, средние на 50 см и максимальные на 20 см. Максимальные уровни наблюдались в начале второй декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца, при этом они достигли или были ниже значения НСРУ в течение 9 дней.

На Нижнем Дунае (рис.3, 4) минимальные уровни воды были ниже аналогичных величин в декабре 2024 года на 20-90 см. Средние уровни воды была выше аналогичных величин в декабре 2024 г. на 50 см и максимальные на 100-120 см. Максимальные уровни наблюдались в первой половине декады месяца. Минимальные уровни наблюдались в конце месяца, при этом они достигли или были ниже значения НСРУ в течение 4 дней (Ново Село).

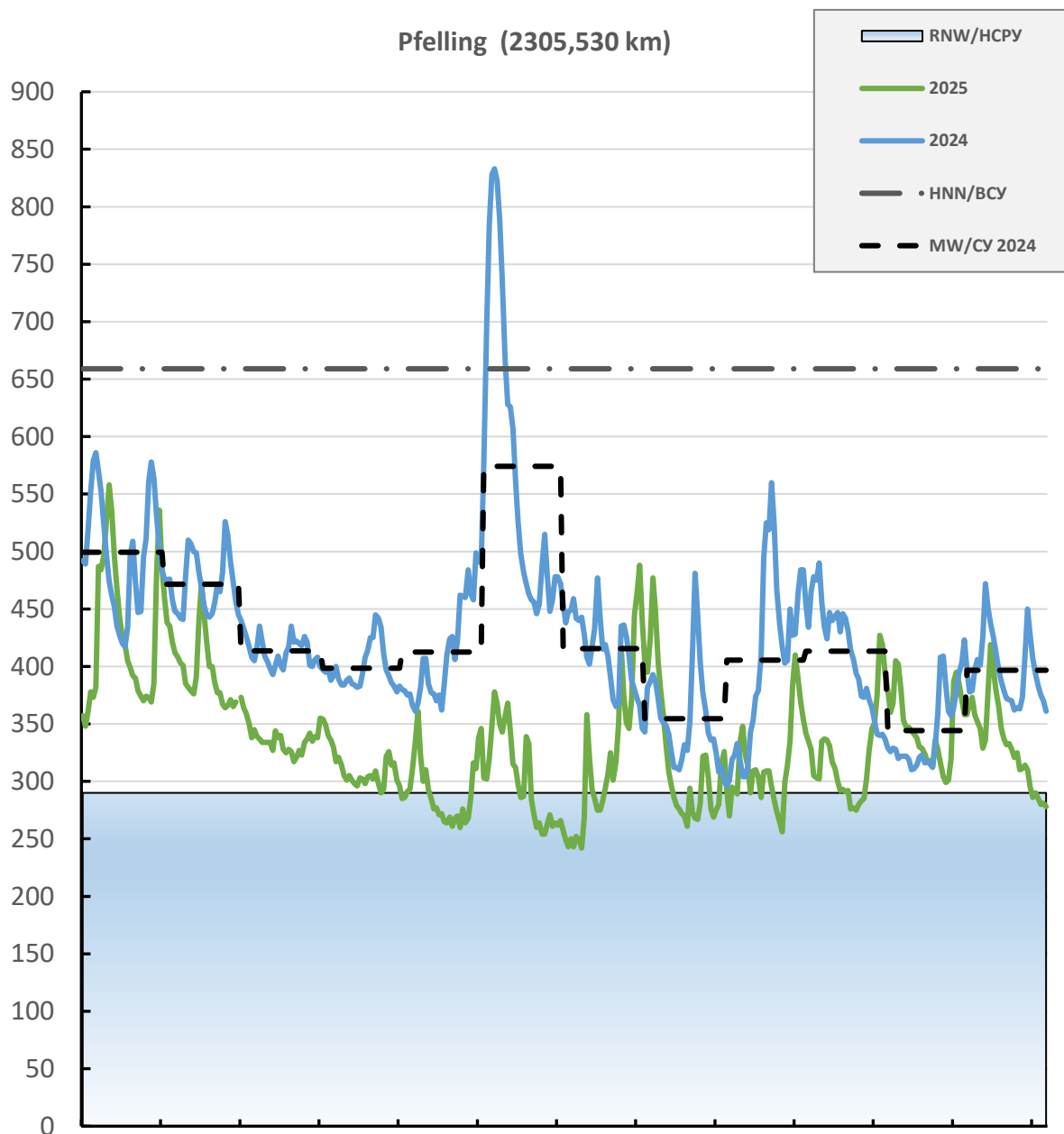


Рис. 1. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Пфеллинг, в см

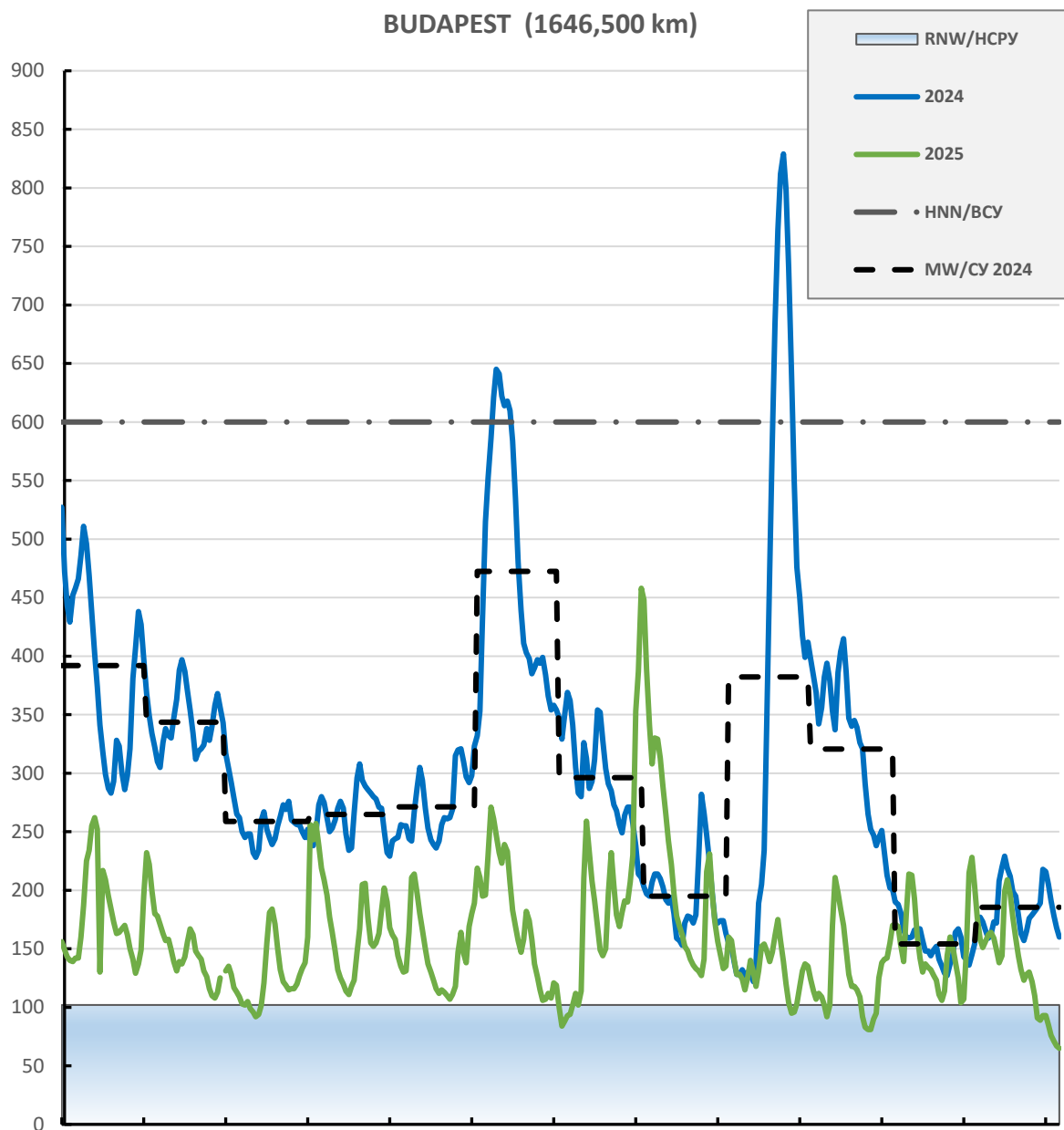


Рис. 2. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Будапешт Вигадо, в см

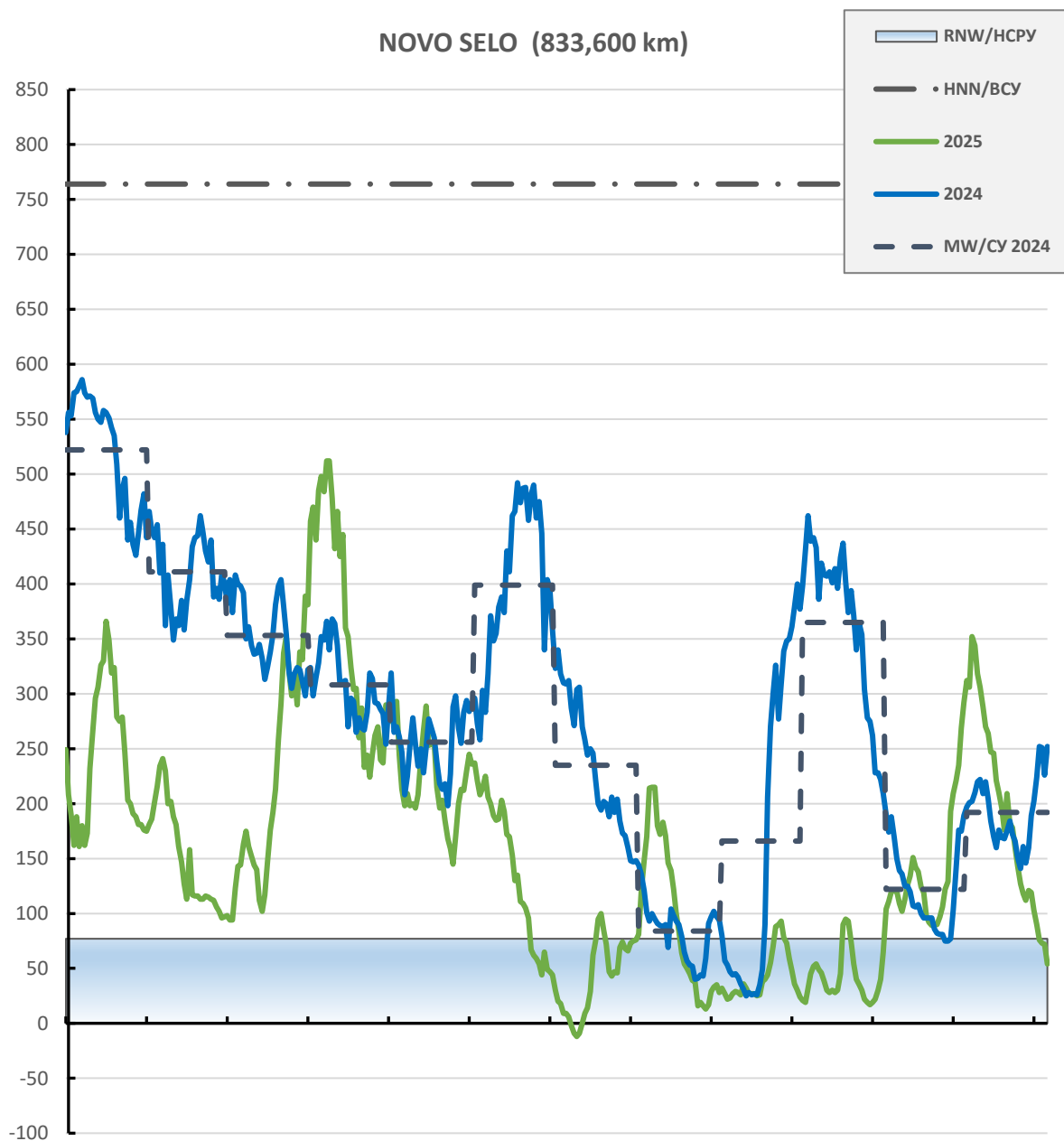


Рис. 3. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Ново Село, в см

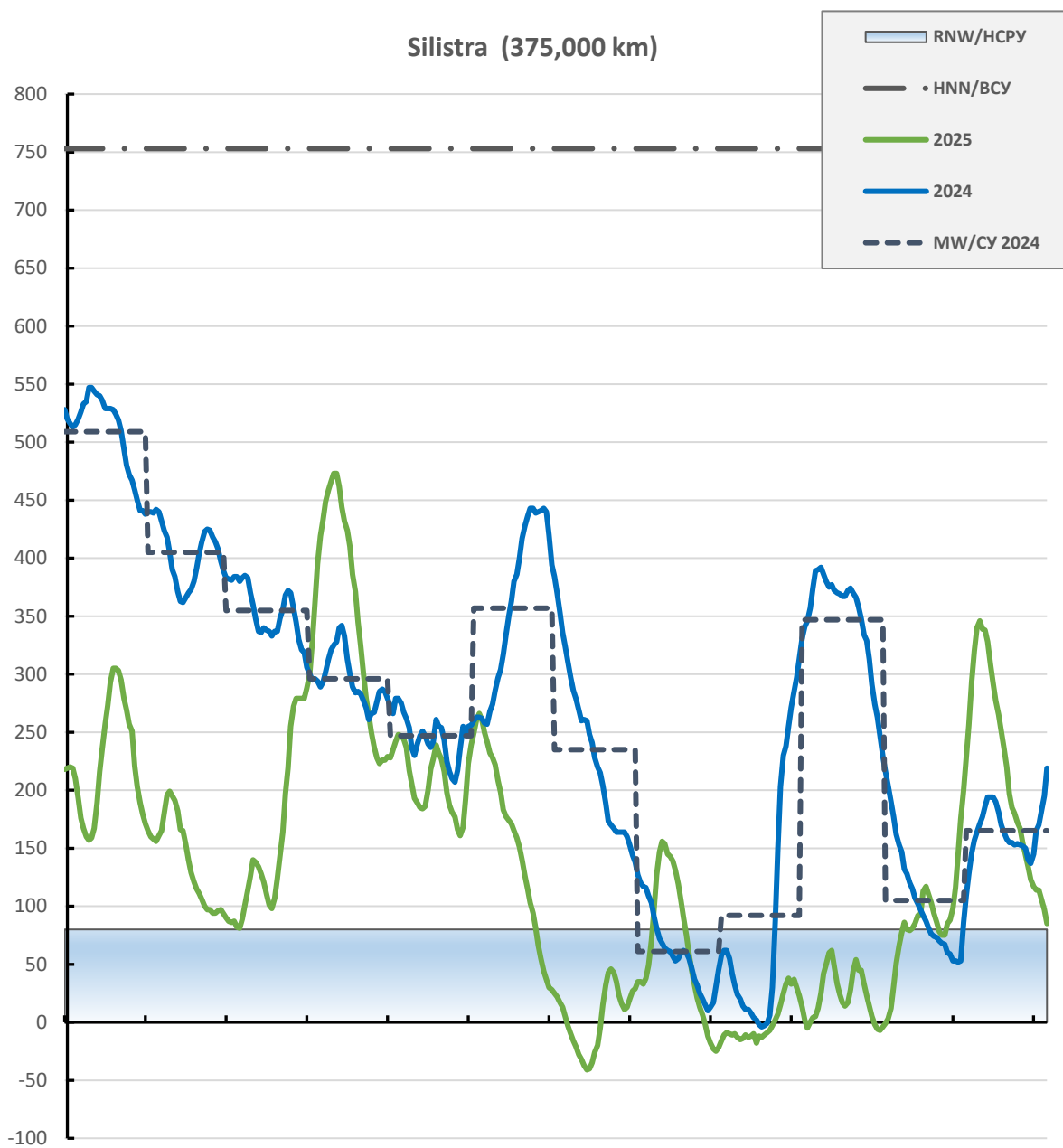


Рис. 4. Среднесуточное значение уровня воды для водомерного поста Силистра, в см

2.2 Водоносность и обеспечение рабочих осадок судов

Стабильная водоносность, необходимая для эффективной навигации, сохранялась лишь 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 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.

В третьем квартале 2025 г. уровни воды на отдельных участках Дуная за исключением Среднего Дуная систематически снижались ниже уровня НРСУ (RNW).

В четвертом квартале 2025 г. уровни воды на Дунае на отдельных участках снижались ниже уровня НРСУ в середине октября и в конце декабря.

Таблица 2.1

Осадки грузовых судов в навигацию 2025 года (в см)

Месяц / осадка	вверх	вниз
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)
Август	220/230 (200)	200/210 (180)
Сентябрь	220/230 (250)	200/210 (230/240)
Октябрь	230/240 (240)	200/210 (220/230)
Ноябрь	220/230 (230)	180/200 (180)
Декабрь	210/220 (230)	170/180 (230)

* Показатели соответствующего периода 2024 года указаны в скобках для сравнения

2.3 Наблюдение за движением флота и грузопотоками

2.3.1 Пассажирские перевозки

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

Основу перевозок пассажиров на судах с каютами составляют рейсы Пассау - Вена - Братислава - Будапешт, рейсы из/в порты Рейна и Майна (условно "Верний Дунай", определяемые статистикой шлюзов Йохенштейн и Габчиково), а также в/из направлении дельты Дуная (условно "Средний Дунай", определяемые официальной статистикой контрольного пункта Мохач).

Объемы перевозок пассажиров на данных условных линиях в 2025 г. приведена в таблице 2.2.

Таблица 2.2

Объемы перевозок пассажиров в 2025 г.

Линия/год (в тыс.) суда с каютами	2021	2022	2023	2024	2025
Верхний Дунай (вверх/вниз, статистика шлюза Габчигово)	149	469	562	610	722
Средний Дунай (вверх/вниз, статистика пункта Мохач)	34	74	29	8,7	1,96

Перевозки на Верхнем Дунае (Йохенштейн и Габчигово)

- Через шлюз Йохенштейн (трансграничное сообщение Австрия/Германия) зафиксировано 389 судопроходов, что составляет 98% к количеству в 2024 г.
- На судах, прошедших через шлюз Габчигово (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия, условно "Верхний Дунай") (рис. 5) зафиксировано 4.939 судопроходов, из которых 2.475 – вверх и 2.464 – вниз (в 2021 г. всего судопроходов – 1.419, в 2022 г. – 4.040, в 2023 г. – 4.030, в 2024 г. – 4.344). Всего в 2025 г. перевезено 722 тыс. пассажиров. Основное распределение объёмов перевозок пассажиров на Верхнем Дунае по странам флага в 2022-2025 гг. приведено в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Распределение объёмов перевозки пассажиров на Верхнем Дунае судами в % по флагу (2022-2025 гг.)

Флаг/год	2022	2023	2024	2025
Германия	17 %	16 %	12 %	14 %
Болгария	4,2 %	5,1 %	4,2 %	4 %
Украина	3,9 %	2,9 %	3,2 %	3,8 %
Страны - не члены ДК	73 %	75 %	76 %	73 %

Всего в 2025 г. из 4.939 судопроходов пассажирских судов через шлюз Габчигово зафиксировано следующее:

- суда длиной 110 м: 1.998 (в 2021 г. – 676, в 2022 г. – 1.601, в 2023 г. – 1.587, в 2024 г. – 1.650) судопроходов;
- суда длиной 135 м: 2.872 (в 2021 г. – 700, в 2022 г. – 2.331, в 2023 г. – 2.354, в 2024 г. – 2.608) судопроходов, из них 74% проходов судов под флагами стран, не являющихся членами ДК.

Средняя загрузка в июне составила для судов длиной:

- 110 м: 136 пассажиров (в 2019 г. – 130);
- 135 м: 161 пассажир (в 2019 г. – 158).

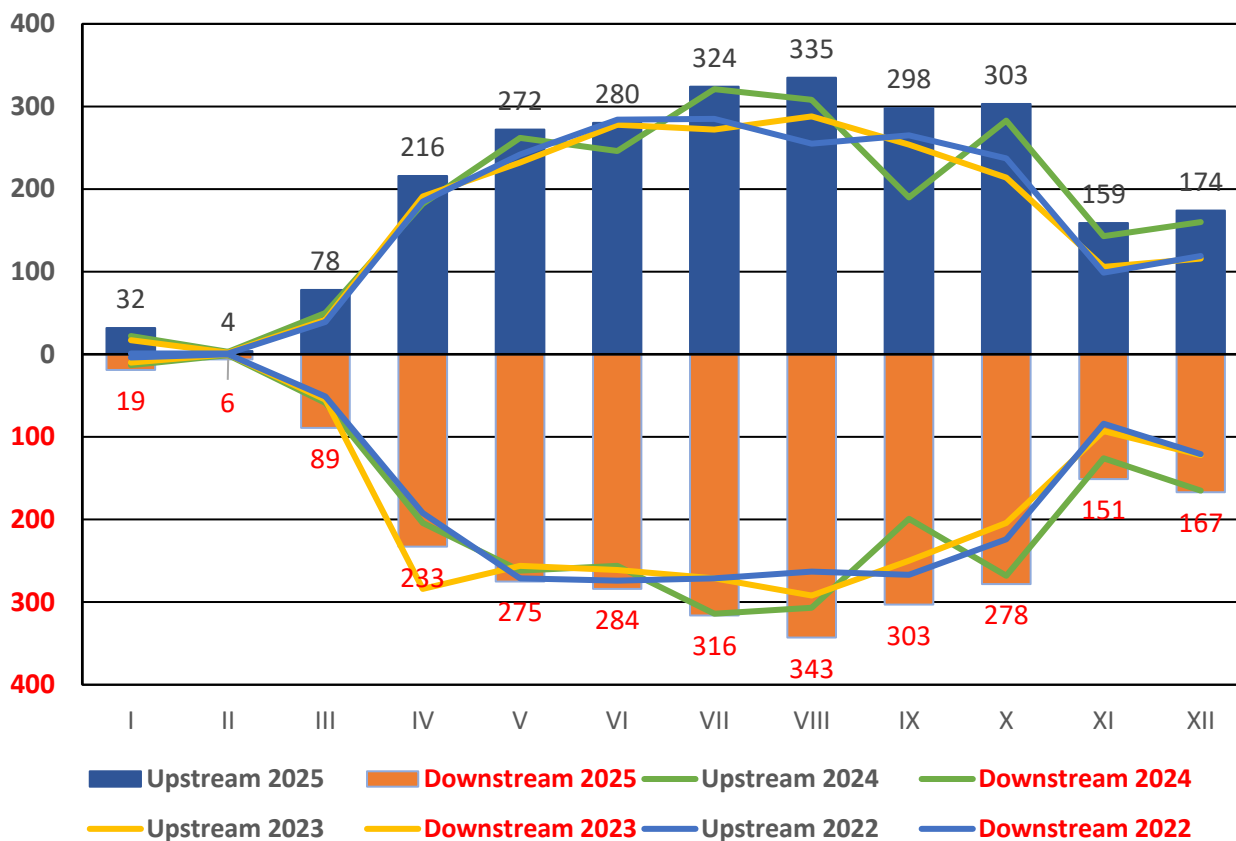


Рис. 5. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/вниз через шлюз ГАБЧИКОВО, по месяцам

Перевозки на Среднем Дунае (Мохач)

На Среднем Дунае, согласно официальным данным контрольного пункта Мохач (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия – условно – в/из дельту Дуная), зарегистрировано 18 судопроходов; всего перевезено пассажиров – 1,96 тыс.

Следует отметить, что существующая форма использования статистики контрольного пункта Мохач требует уточнения по фактическим данным судопроходов и количества перевезенных пассажиров с учетом частичного изменения его статуса в системе наблюдения за рынком (после присоединения Хорватии к Шенгенской зоне в январе 2023 г.).

Соответственно, следует отметить наличие увеличения числа судопроходов пассажирских судов с каютами через контрольный пункт Мохач (по отношению к официальной статистике) и шлюз Держдап 1 на Среднем Дунае.

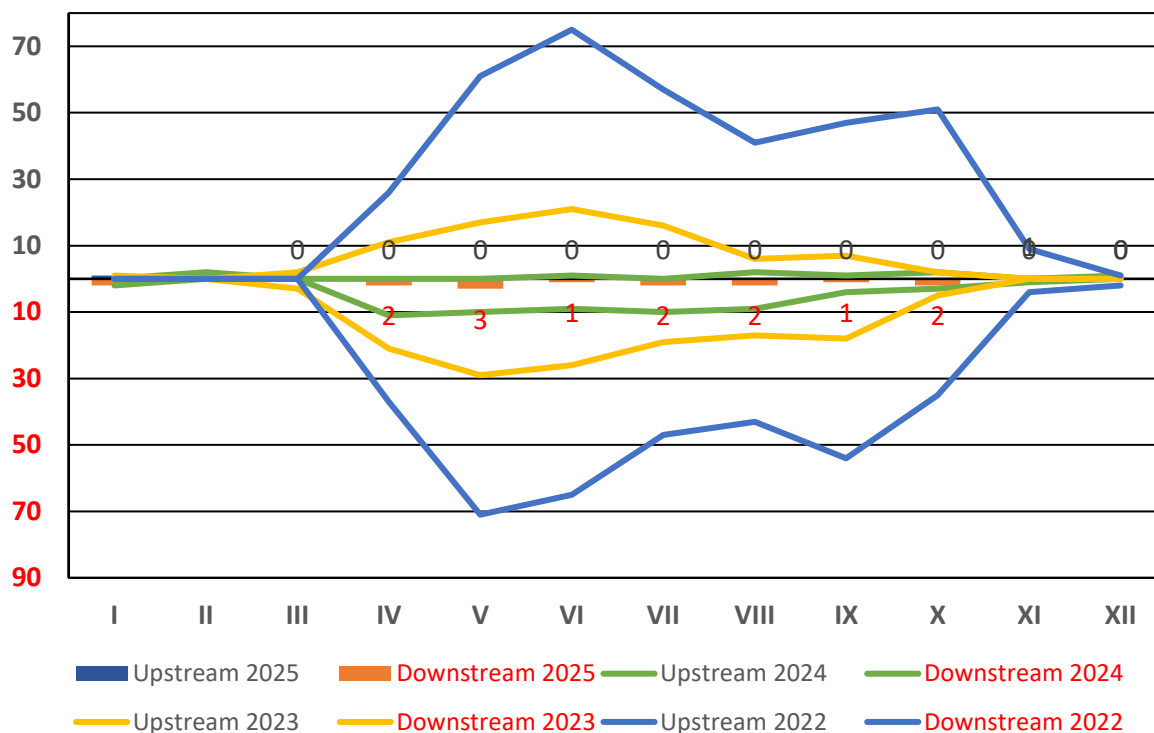


Рис. 6. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/вниз через контрольный пункт МОХАЧ, по месяцам

2.3.2 Грузовые перевозки

Перевозки на Верхнем Дунае (Йохенштейн и Габчиково)

Объём перевозок грузов через шлюз Йохенштейн (трансграничное сообщение Германия/Австрия) в 2025 г. составил 2.193 тыс. тонн, что составляет 84 % от объёма в 2024 г.

Объём перевозок регистрируемых грузов через шлюз Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия) в 2025 г. составил 4.198 тыс. т, что составляет 92 % к объёму 2024 г. Транзит вверх составил около 1.656 тыс. т, или 39 % (в 2021 г. – 59 %, в 2022 г. – 55 %, в 2023 г. – 52 %, в 2024 г. – 57 %) от общего объёма (рис. 7).

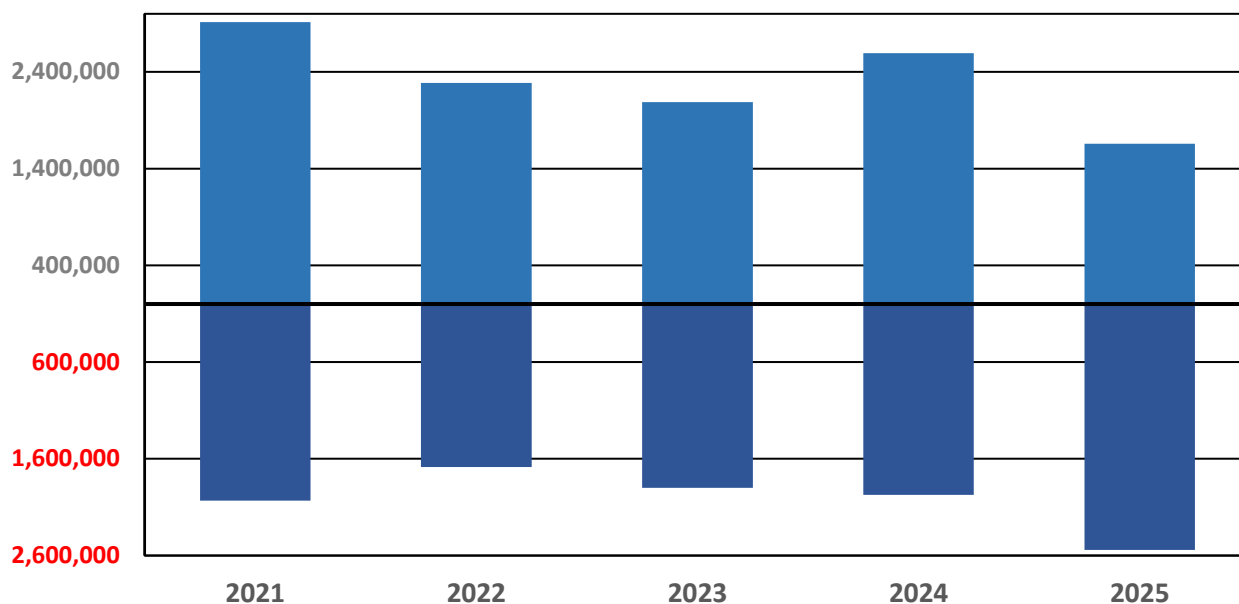


Рис. 7. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз через шлюз ГАБЧИКОВО по годам, в тоннах

Сухих грузов перевезено 3.127 тыс. т, из них:

- вверх – 1.624 тыс. т;
- вниз – 1.504 тыс. т., т.е. в соотношении 1,08:1 (в 2021 г. – 2,4:1, в 2022– 1,8: 1, в 2023 – 1,6:1, в 2024 г. – 1,9:1).

Наливных грузов перевезено 1.071 тыс. т, из них:

- вверх – 32 тыс. т;
- вниз – 1.039 тыс. т, т.е. в соотношении 0,03:1 (в 2021 г. – 0,1:1, в 2022 – 0,14:1, в 2023 – 0,09:1, в 2024 – 0,12:1).

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами (Габчиково)

Всего в 2025 г. толкаемыми составами перевезено 2.008 тыс. т, что составляет около 99 % к объёму в 2024 г. и 48 % от общего объёма грузов, прошедших через шлюз Габчиково, включая наливные (в 2021 г. – 50%, в 2022 г. – 48%, 2023 г. – 49%, 2024 г. – 45%).

а) По объёмам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 1.670 тыс. т, из них (рис. 8):

- вверх – 748 тыс. т, что составляет 45 % (в 2021 г. – 50 %, в 2022 г. – 46 %, в 2023 г. – 46 %, в 2024 г. – 44 %) от объёма сухих грузов, перевезённых вверх;
- вниз – 921 тыс. т, что составляет 36 % от объёма сухих грузов, перевезённых вниз.

Всего в толкаемых составах (порожнем+в грузу) прошло вверх 1.033 (в 2021 г. – 1.250, в 2022 г. – 1.004, в 2023 г. – 930, в 2024 г. – 1.048) несамоходных сухогрузных барж, из них 30 % (в 2021 г. – 6 %, в 2022 г. – 8 %, в 2023 г. – 14 %, в 2024 г. – 23 %) в балласте. В то же время из 1.055 сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 8,0 % – в балласте (в 2021 г. – 32 %, в 2022 г. – 17 %, в 2023 г. – 19 %, в 2024 г. – 19 %).

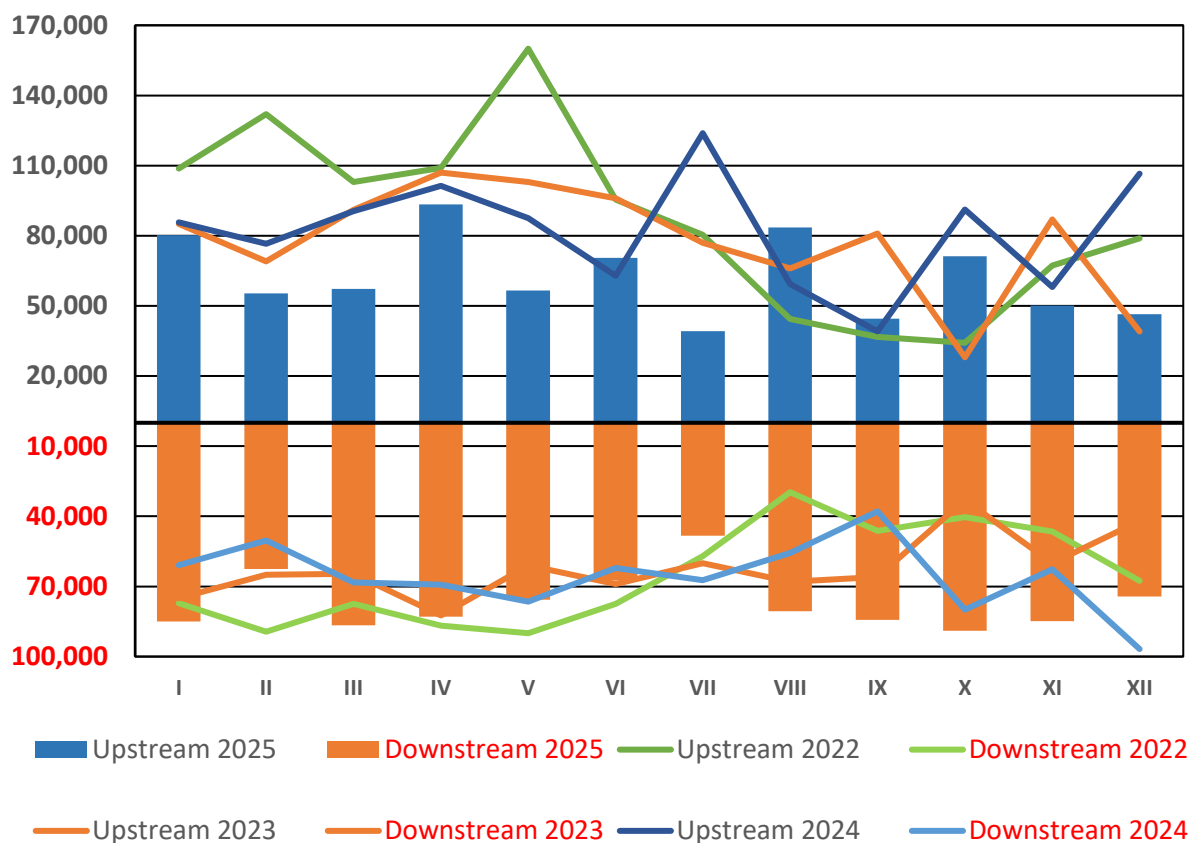


Рис. 8. Объёмы перевозок грузов несамоходными сухогрузными баржами вверх/вниз через шлюз ГАБЧИКОВО по месяцам, в тоннах

б) По объёмам перевозок наливных грузов несамоходными баржами-танкерами в составе караванов перевезено 339 тыс. т, из них:

- вверх – 16 тыс. т;
- вниз – 323 тыс. т.

Всего вверх в толкаемых составах прошло 17 груженых и 327 балластных несамоходных танкеров; вниз – 337 груженых и 11 балластных танкеров.

Перевозки самоходными судами

Всего в 2025 г. самоходными судами перевезено около 2.189 тыс. т, что составляет 52 % (в 2021 г. – 51 %, в 2022 г. – 52 %, в 2023 г. – 52 %, в 2024 г. – 55 %) от общего объёма грузов и 88 % к объёму в 2024 г.

а) Самоходными сухогрузными судами перевезено всего 1.458 тыс. т, что составило 72 % к объёму в 2024 г., из них:

- вверх – 875 тыс. т;
- вниз – 582 тыс. т.

Всего в 2025 г. вверх прошло (порожнем+в грузу) 1.244 (в 2021 г. – 1.492, в 2022 г. – 1.454, в 2023 г. – 1.217, в 2024 г. – 1.393) самоходных сухогрузных судна (из них 79 % груженых), вниз – 1.223 (в 2021 г. – 1.504, в 2022 г. – 1.597, в 2023 г. – 1.334, в 2024 г. – 1.370) судов (из них 60 % гружёных).

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 (Габчи́ково)**

Соотношение/год	2021	2022	2023	2024	2025
Гружёные вверх/вниз	2,5:1	2,0:1	1,7:1	2,32:1	1,4 :1
Гружёные/ балластные вверх	12:1	8,6:1	9,9:1	11:1	3,8 :1
Гружёные/ балластные вниз	0,6:1	0,7:1	0,9:1	0,7:1	1,5 :1

Через шлюз Габчи́ково прошло 2.467 самоходных сухогрузных судна, из них:

- длиной 110 м – 411 гружёных единиц (в 2021 г. – 330, в 2022 г. – 289, в 2023 г. – 343, в 2024 г. – 271), из них 92 – вверх, 319 – вниз; которыми перевезено всего 457 тыс. т; и 305 единиц в балласте;
- длиной 135 м ("большое европейское судно") – 111 гружёных единиц (66 – вверх), которыми перевезено всего 118 тыс. т, и 44 единиц в балласте;
- специализированных судов ("ро-ро", контейнеровозы и др.) – всего 95 судов.

б) Самоходными танкерами перевезено всего 732 тыс. т наливных грузов, из них:

- вверх – 16 тыс. т;
- вниз – 715 тыс. т.

Всего в 2025 г. вверх прошло 701 самоходных танкера, из них 2,3 % груженых, вниз – 697, из них 98 % груженых.

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

Таблица 2.4 б)

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

Соотношение/ год	2021	2022	2023	2024	2025
Гружёные вверх/вниз	0,17:1	0,18:1	0,11:1	0,07:1	0,02 :1
Гружёные/ балластные вверх	0,18:1	0,19:1	0,12:1	0,08:1	0,02 :1
Гружёные/ балластные вниз	9,40:1	8,90:1	8,60:1	17.00:1	57.00 :1

Номенклатура грузов

Особенности рынка в 2025 году на данном участке контроля перевозок (рис. 9, таблицы 2.5 -2.6) по отношению к соответствующим показателям в 2024 г. состоят:

- а) в значительном снижении объемов перевозок вверх продовольственных и зерновых грузов, железорудного сырья
- б) в увеличении объемов перевозок нефтепродуктов (156% к объему в 2024 г.), удобрений и металлопродукции вниз.

Следует отметить стабильное сохранение объемов перевозок минерального сырья вверх – 91 тыс. т (в 2024 г.- 93,6 тыс. т.), а также значительные объемы перевозок вниз угля (кокс) - 435 тыс. т. (в 2024 г. – 370 тыс. т.) и железорудного сырья – 237 тыс. т. (в 2024 г. – 236 тыс. т.).

Таблица 2.5

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

Год, тыс. т	2021	2022	2023	2024	2025
Говарная группа					
Продовольственные грузы и корма	879	783	592	890	359
Железорудное сырьё	969	735	726	720	576
Зерновые грузы	394	416	427	568	371
Металлопродукция	71	101	56	53	42
Нефтепродукты	87	92	41	35	20
Удобрения	133	75	55	119	114

* Пропорции всех типов грузов, перемещаемых вверх и вниз на данном контрольном участке, представлены в таблицах 2.9 и 2.10.

Таблица 2.6

**Объёмы основных грузов (по номенклатуре),
перевезённых в трансграничном сообщении НУ/СК: вниз***

Товарная группа \ Год, тыс. т	2021	2022	2023	2024	2025
Удобрения	465	445	418	347	430
Нефтепродукты	870	642	653	688	1.072
Металлопродукция	140	173	155	169	235

* Пропорции всех типов грузов, перемещаемых вверх и вниз на этом контрольном участке, представлены в таблицах 2.9 и 2.10.

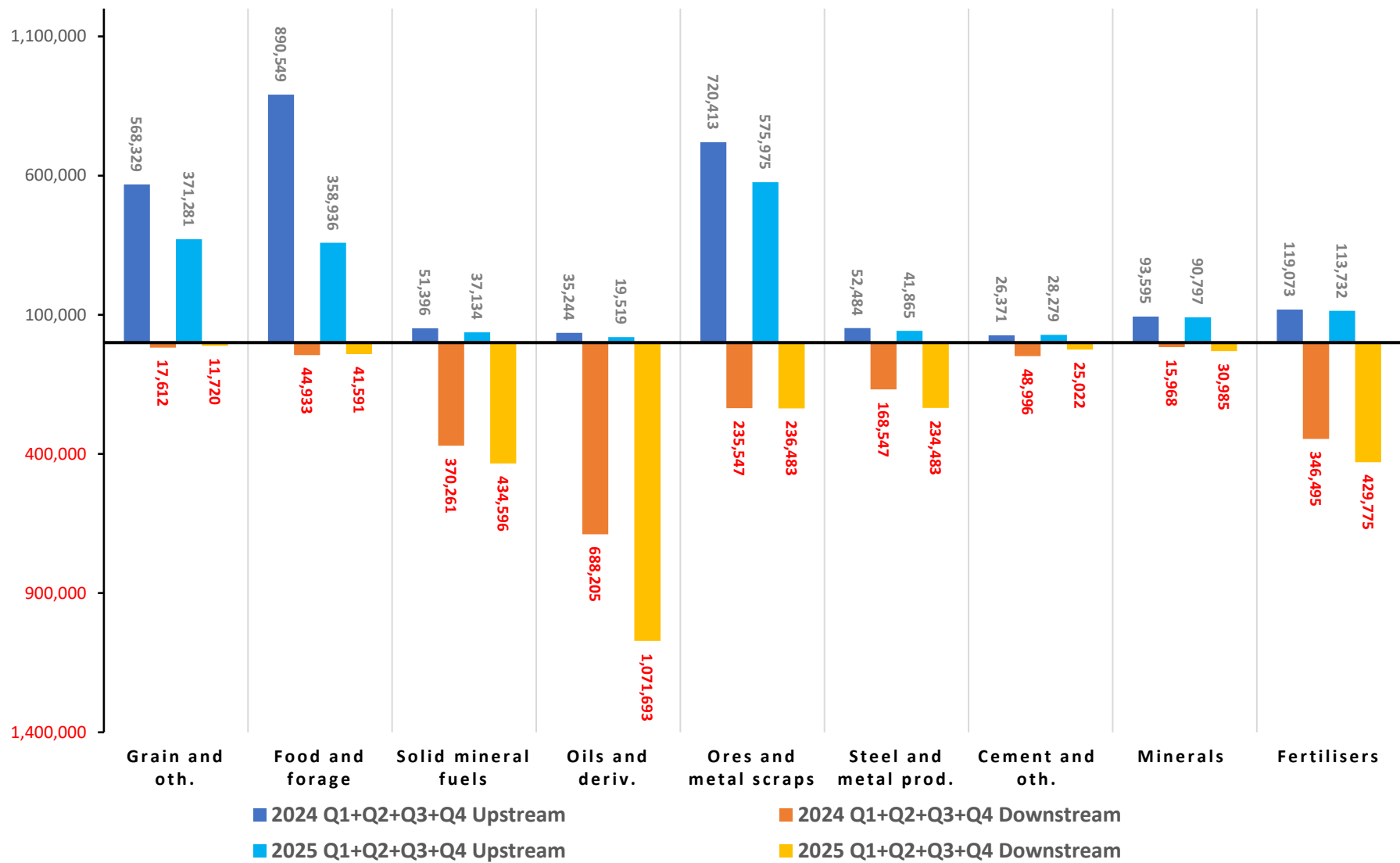


Рис. 9. Товарная структура перевозок грузов вверх/вниз через шлюз ГАБЧИКОВО, в тоннах

Перевозки на Среднем Дунае (статистика контрольного пункта Мохач)

Объём перевозок

Объём перевозок регистрируемых грузов через контрольный пункт Мохач в 2025 г. составил 3.745 тыс. т (рис. 10), или 93 % к объёму грузов, перевезённых в 2024 г., из них транзит вверх – 1.618 тыс. т, т.е. 43 % (в 2021 г. – 50 %, в 2022 г. – 58 %, в 2023 г. – 43 %, в 2024 г. – 47 %).

Сухих грузов перевезено 3.131 тыс. т, из них:

- вверх – 1.530 тыс. т.;
- вниз – 1.601 тыс. т.

Наливных грузов перевезено 610 тыс. т, из них:

- вверх – 88 тыс. т.;
- вниз – 522 тыс. т.

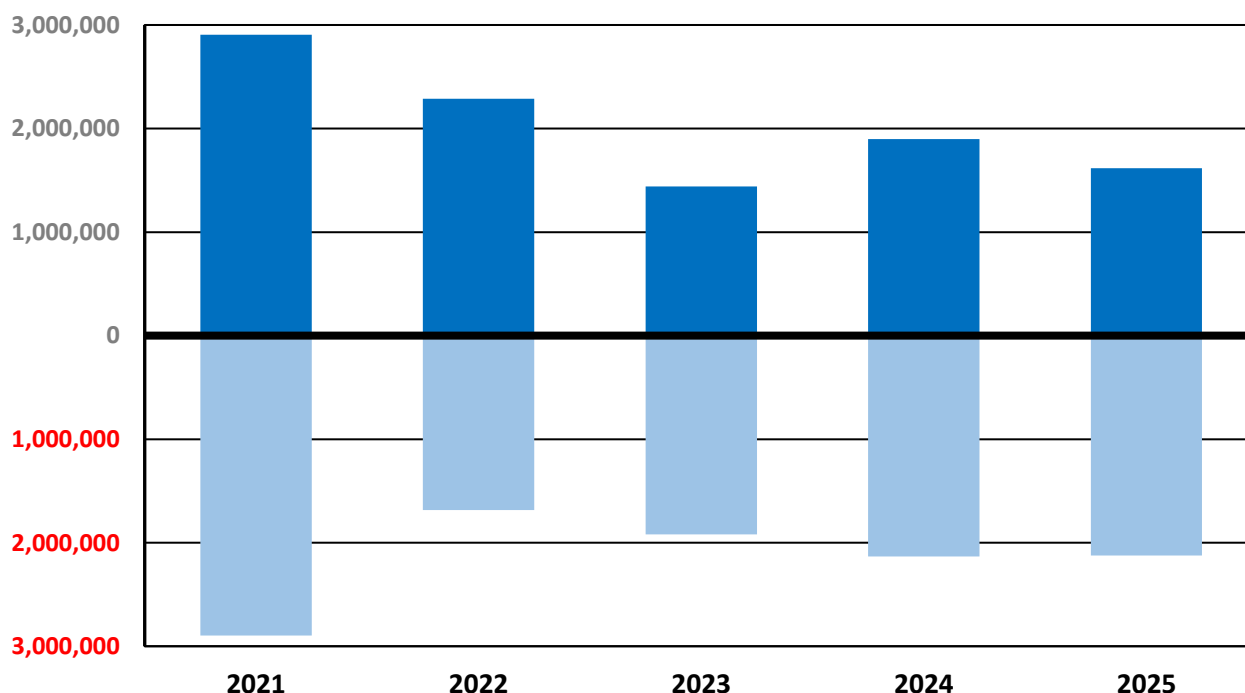


Рис. 10. Объёмы перевозок грузов вверх/вниз через контрольный пункт МОХАЧ по годам, в тоннах

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами

Всего в 2025 г. толкаемыми составами через контрольный пункт Мохач перевезено свыше 2.622 тыс. т, что составляет 70 % от общего объёма грузов, включая наливные грузы (в 2021 г. – 78 %, в 2022 г. – 73 %, в 2023 г. – 70 %, в 2024 г. – 68 %).

а) По объёмам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 2.497 тыс. т (рис.11), что составляет 96 % от объёма в 2024 г., из них:

- вверх – 1.203 тыс. т, что составляет 79 % (в 2021 г. – 83 %, в 2022 г. – 78 %, в 2023 г. – 78 %, в 2024 г. – 76 %) от объёма сухих грузов, перевезённых вверх;
- вниз – 1.294 тыс. т, что составляет 81 % (в 2021 г. – 85 %, в 2022 г. – 83 %, в 2023 г. – 77 %, в 2024 г. – 76 %) от объёма сухих грузов, перевезённых вниз.

Всего в 2025 г. в толкаемых составах прошло вверх 1.528 (в 2024 г. – 1.521) несамоходных сухогрузных баржи, из них 31 % (в 2021 г. – 35 %, в 2022 г. – 19 %, 2023 г. – 32 %, в 2024 г. – 33 %) в балласте. В то же время из 1.519 (в 2024 г. – 1.462) сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 17 % (в 2024 г. – 17 %) единиц спускались в балласте.

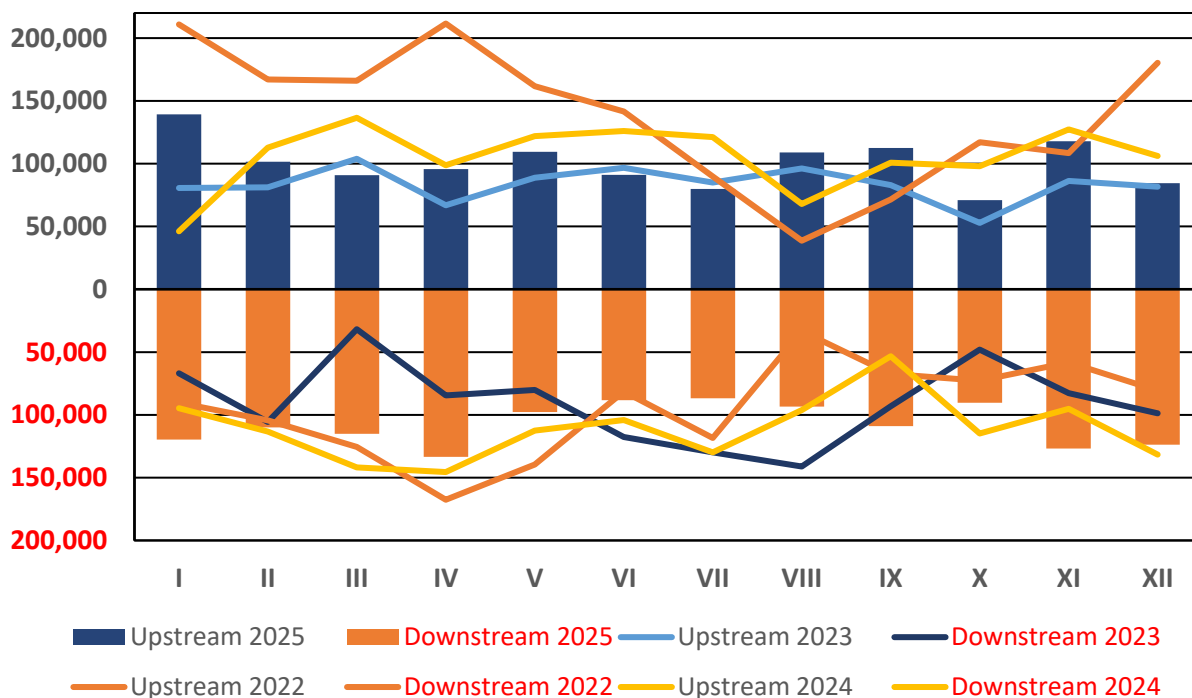


Рис. 11. Объёмы перевозок сухих грузов толкаемыми составами вверх/вниз через контрольный пункт МОХАЧ по месяцам, в тоннах

б) По объёмам наливных грузов несамоходными баржами-танкерами в составе караванов перевезено 125 тыс. т, из них:

- вверх – 3 тыс. т;
- вниз – 122 тыс. т.

Всего в толкаемых составах вверх прошло 128 самоходных танкера, из них 2 % гружёных; вниз – 129 танкеров, из них 95 % гружёных.

Перевозки самоходными судами

Всего в 2025 г. самоходными судами перевезено 1.120 тыс. т, что составляет 30 % (в 2021 г. – 22 %, в 2022 г. – 27 %, в 2023 г. – 31 %, в 2024 г. – 33 %) от общего объёма, перевезённого через контрольный пункт Мохач, из них:

- а) Самоходными сухогрузными судами (931 судопрохода, из них 71 % гружёных) перевезено 634 тыс. т, из них:
 - вверх – 327 тыс. т;
 - вниз – 307 тыс. т.
- б) Самоходными танкерами (всего 789 судопроходов, из них 59 % гружёных танкеров) перевезено 485 тыс. т наливных грузов (рис. 12), из них:
 - вверх – 85 тыс. т;
 - вниз – 401 тыс. т.

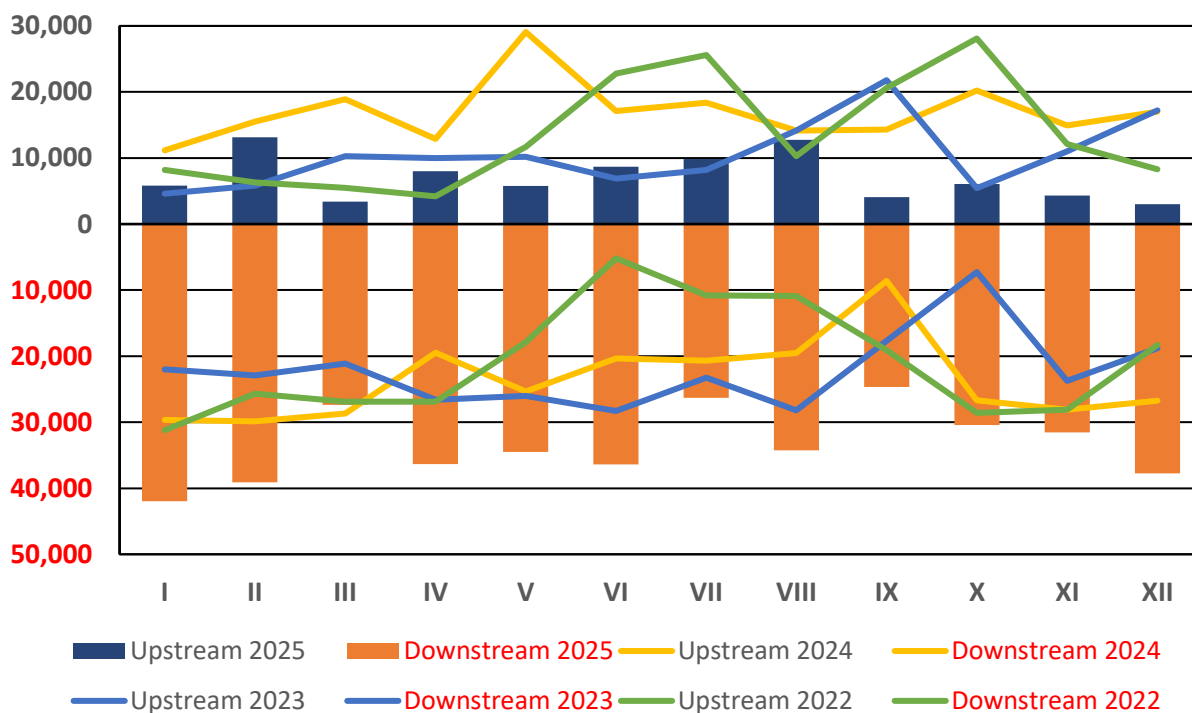


Рис. 12. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами вверх/ вниз через контрольный пункт МОХАЧ по месяцам, в тоннах

Номенклатура грузов

Особенности рынка в 2025 г. на данном участке контроля перевозок (рис. 13, таблицы 2.7-2.8) по отношению к соответствующим показателям 2024 г. заключаются в следующем:

- a) снижении объемов перевозок железорудного сырья и нефтепродуктов вверх, снижении объемов зерновых грузов вниз;
- b) фактическом отсутствии перевозок угля (кокс) вверх (тенденция к падению этих объемов наблюдается с 2022 г.);
- c) росте объёмов перевозок удобрений вверх и нефтепродуктов вниз;
- d) стабилизации объёмов перевозок металлопродукции вниз.

Следует отметить значительные объемы зерновых грузов вверх – 241 тыс.т (в 2024 г – 329 тыс.т.), минеральных грузов – 229 тыс.т (в 2024 г.- 91 тыс.т), также угля (кокс) вниз – 503 тыс.т (в 2024 г. – 447 тыс.т).

Таблица 2.7

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

Товарная группа \ Год, тыс. т	2022	2023	2024	2025
Железорудное сырьё	741	692	747	497
Уголь (кокс)	200	2	24	0
Удобрения	256	121	209	406
Нефтепродукты	252	154	243	87
Металлопродукция	205	111	186	129

*Пропорции всех типов грузов, перемещаемых вверх на данном контрольном участке, представлены в таблицах 2.9 и 2.10.

Таблица 2.8

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

Товарная группа \ Год, тыс. т	2022	2023	2024	2025
Зерновые грузы	239	317	441	274
Нефтепродукты	322	405	376	520
Металлопродукция	310	381	357	388
Продовольственные товары и корма	65	216	47	41
Удобрения	316	186	280	306

* Пропорции всех типов грузов, перемещаемых вверх и вниз на этом контрольном участке, представлены в таблицах 2.9 и 2.10.

Общий баланс грузов по номенклатуре по основным типам грузов, перевезенным в 2025 г., согласно данным пунктов контроля (шлюз Габчиково и контрольный пункт Мохач), приведен таблицах 2.9-2.10.

Таблица 2.9

Грузы, перевезённые в 2025 г. через шлюз Габчиково

Номенклатура товара	Вверх + вниз от всего	Вверх от всего	Вниз от всего
Зерновые грузы	9,1 %	8,8 %	0,3 %
Продовольственные грузы и корма	10 %	8,5 %	1,0 %
Твердое топливо	11 %	0,9 %	10 %
Нефтепродукты	26 %	0,5 %	25 %
Железорудное сырьё	19 %	14 %	5,6 %
Металлопродукция	6,5 %	1,0 %	5,5 %
Цемент	1,3 %	0,7 %	0,6 %
Минералы	2,9 %	2,1 %	0,7 %
Натуральные и искусственные удобрения	13 %	2,7 %	10 %
Прочие	1,8 %	0,7 %	1,1 %
Всего	100 %	39,4 %	60,6 %

Таблица 2.10

Грузы, перевезённые в 2025 г. через контрольный пункт Мохач

Номенклатура товара	Вверх + вниз от всего	Вверх от всего	Вниз от всего
Зерновые грузы	14 %	6,4 %	7,3 %
Продовольственные грузы и корма	1,7 %	0,6 %	1,1 %
Твердое топливо	13 %	0,0 %	13 %
Нефтепродукты	16 %	2,3 %	14 %
Железорудное сырьё	15 %	13 %	1,9 %
Металлопродукция	14 %	3,4 %	10 %
Цемент	0,5 %	0,1 %	0,4 %
Минералы	6,4 %	6,1 %	0,3 %
Натуральные и искусственные удобрения	19 %	11 %	8,2 %
Всего	100 %	43 %	57 %

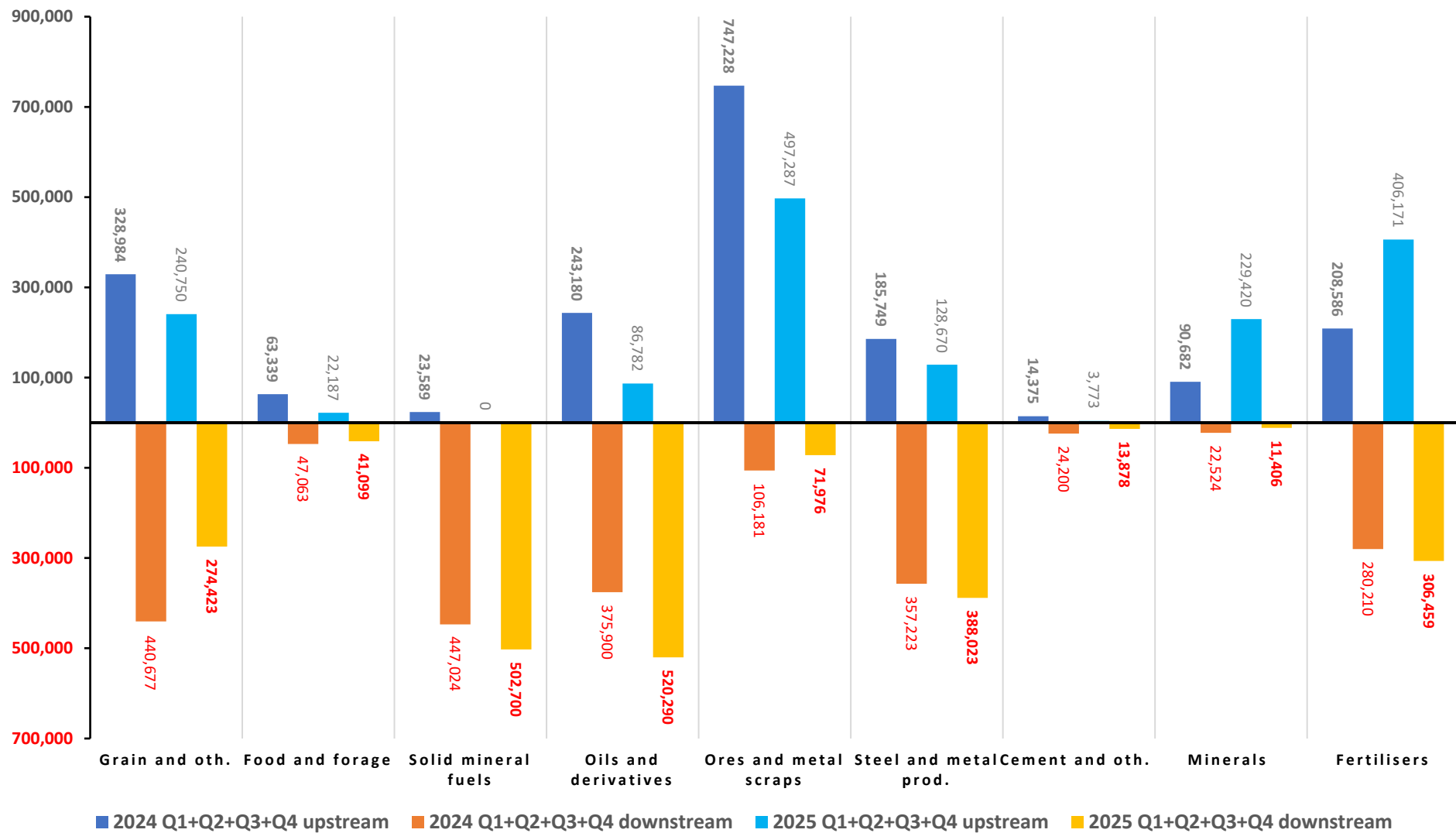


Рис. 13. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз через контрольный пункт МОХАЧ, в тоннах

2.3.3 Межбассейновые перевозки

Перевозки по каналу Дунай - Чёрное море

Объём перевозок по каналу Дунай - Чёрное море в 2025 г. составил 14,5 млн т⁵, что составляет 79 % к аналогичному показателю в 2024 г., из них:

- международные перевозки: 9,0 млн т (64 % к показателю 2024 г.);
- внутренние перевозки: 5,6 млн т (124 % к показателю 2024 г.).

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

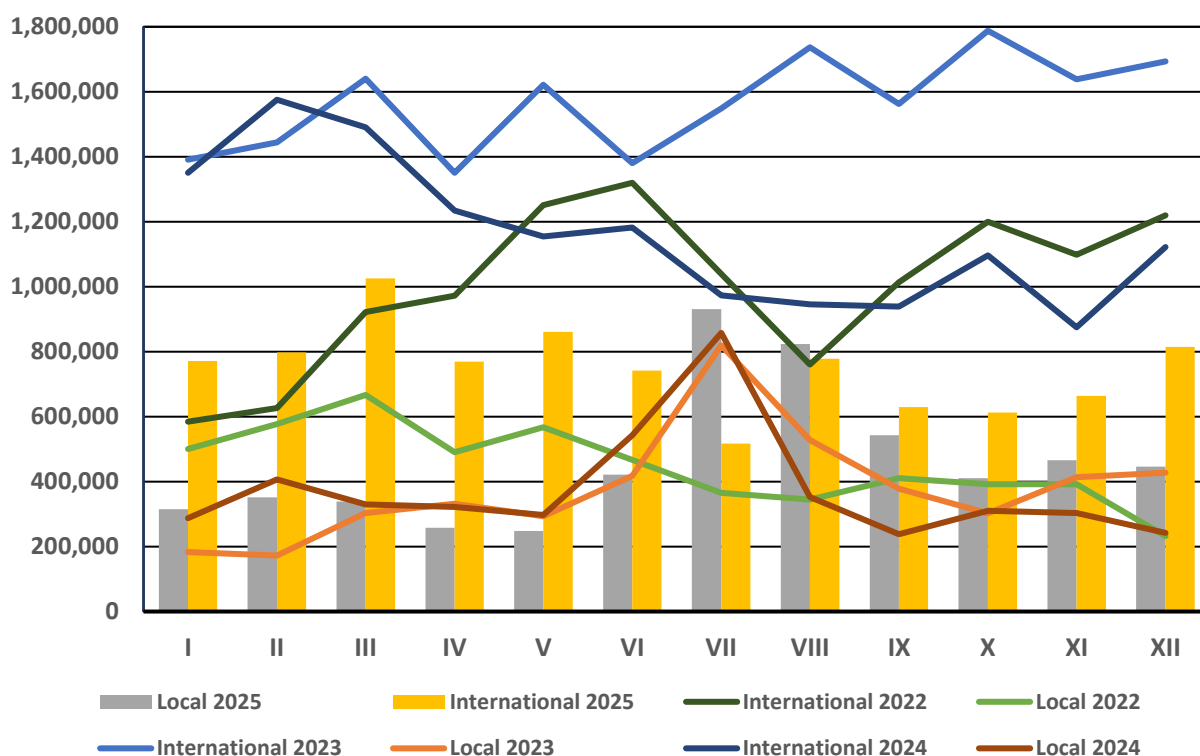


Рис.14. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА по месяцам, в тоннах

Таблица 2.11

Объёмы перевозок грузов по каналу Дунай - Чёрное море

Год (в млн т)	2021	2022	2023	2024	2025
Общий грузооборот	17,3	17,3	23,4	18,4	14,5
Международные перевозки	9,1	12,0	18,8	13,9	9,0
Внутренние перевозки	8,2	5,3	4,6	4,5	5,6

⁵ www.acn.ro.

Перевозки по Сулинскому каналу

Перевозки по Сулинскому каналу в 2025 г.⁶ составили всего 7.471 тыс. т, что составило 75 к аналогичному показателю в 2023 г. (таблица 2.12).

Таблица 2.12

Объёмы перевозок грузов через Сулинский канал

Год (в тыс. т)	2021	2022	2023	2024	2025
Грузооборот	5.070	10.568	16.446	9.902	7.471
* Дунай - море	3.389	7.217	12.836	3.456	3.530
* море - Дунай	1.681	3.351	3.610	6.446	3.942

Всего через Сулинский канал в 2025 году прошло 2.708 судно (в 2024 г. – 3.141 единиц), из них:

- в направлении "море – Дунай" – 1.330 судна (в 2024 г. – 1.697 единиц);
- *в направлении "Дунай – море" – 1.378 судов (в 2024 г. – 1.444 единиц).

⁶ www.afdj.ro

Раздел 3

Грузооборот дунайских портов

3.1 ПОРТЫ ГЕРМАНИИ

В 2025 г. общий грузооборот дунайских портов Германии⁷ составил 2.266 тыс. т, или 107 % к грузообороту в 2024 г. (таблица 3.1).

Таблица 3.1

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Грузооборот	2.999	2.410	2.228	2.124	2.266

Грузооборот отдельных дунайских портов Германии⁸ в 2025 г. представлен в таблице 3.2.

Таблица 3.2

Год/порт (тыс. т)	Кельхейм	Регенсбург	Деггендорф	Штраубинг-Занд	Пассау
2021 г.	356	1.303	132	663	251
2022 г.	302	1.083	83	552	229
2023 г.	252	1.021	48	516	218
2024 г.	386*	944	64	600	130
2025 г.	361*	1.143	102	532	128

* Включая также Риденбург

Наибольшие объёмы грузов в грузообороте в портах Кельхейм, Регенсбург и Штраубинг-Санд в 2025 г. по группам:

продукция сельского хозяйства (группа 01)

- Штраубинг-Занд – 210 тыс. т., Регенсбург – 145 тыс. т., Кельхейм – 93 тыс. т.

металлические руды (группа 03)

- Штраубинг-Занд – 6 тыс. т., Регенсбург – 180 тыс. т., Кельхейм – 90 тыс. т.

пищевые продукты (группа 04)

- Штраубинг-Занд – 248 тыс. т., Регенсбург – 246 тыс. т., Кельхейм – 69 тыс. т.

химические вещества и продукты (группа 08)

- Штраубинг-Занд – 46 тыс. т., Регенсбург – 117 тыс. т., Кельхейм – 68 тыс. т.

готовые металлические изделия (группа 10)

- Штраубинг-Занд – 0,3 тыс. т., Регенсбург – 187 тыс. т., Кельхейм – 10 тыс. т.

вторичное сырьё и прочие отходы (группа 14)

- Штраубинг-Занд – 13 тыс. т., Регенсбург – 153 тыс. т., Кельхейм – 0 тыс. т.

⁷ www.statistik.bayern.de

⁸ www.statistik.bayern.de

3.2 ПОРТЫ АВСТРИИ

Общий грузооборот портов Австрии⁹ в 2025 г. составил 5.130 тыс. т, т.е. 96 % к грузообороту в 2024 г. (таблица 3.3).

Таблица 3.3

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Погружено: экспорт.	2.425	1.897	2.018	1.942	2.359
Выгружено: импорт.	3.931	3.466	2.742	3.023	2.361
Грузооборот всего*	7.112	5.483	5.123	5.349	5.130

* Общий объём грузов, перевезённых внутри страны, составил 410 тыс. т; он составляет 8 % общего грузооборота портов Австрии.

Грузооборот основных портов Австрии в 2025 г. отражён в таблице 3.4.

Таблица 3.4

Год/порт (тыс. т)	Вена	Линц	Кремс	Энс
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
Грузооборот 2025 г.	808	2.653	242	365
Погружено 2025 г.*	761	1.389	61	51
Выгружено 2025 г.*	47	1.264	181	314

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

Таблица 3.5

Год/страна (тыс. т)	DE	HU	RO	NL	BE	RS	SK	BG
2021 г.	400	896	413	123	257	105	111	86
2022 г.	270	589	452	109	177	94	96	66
2023 г.	232	642	498	78	219	85	180	51
2024 г.	323	578	415	74	245	111	114	45
2025 г.	314	738	465	141	186	179	238	44

⁹ www.statistik.at

Наибольшие объемы грузов, полученные из портов других стран (таблица 3.6):

Таблица 3.6

Год/страна (тыс. т)	DE	HU	RO	NL	BE	RS	SK	UA
2021 г.	295	574	244	467	52	196	1.225	847
2022 г.	249	539	427	374	67	225	1.165	383
2023 г.	265	431	757	278	50	110	822	10
2024 г.	218	498	581	296	209	222	697	270
2025 г.	258	336	239	369	38	69	625	398

3.3 ПОРТЫ СЛОВАКИИ

Общий грузооборот государственных портов (*public port*) Словакии¹⁰ определяется грузооборотом порта Братислава и Комарно (таблица 3.7), который составил в 2025 г. 1.700 тыс. т, или 115 % к грузообороту в 2024 г.

Таблица 3.7

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Погружено	1.674	1.769	1.310	1.316	1.419
Выгружено	172	165	199	157	281
Грузооборот	1.846	1.934	1.509	1.473	1.700

Основной объём грузов:

- около 25 % – железорудное сырье;
- около 20 % – нефтепродукты;
- около 15 % – кокс

3.4 ПОРТЫ ВЕНГРИИ

Общий грузооборот портов Венгрии¹¹ в 2025 г. составил 3.940 тыс. т, или 98% к объёму 2024 г. (таблица 3.8).

Таблица 3.8

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Погружено	3.109	1.924	2.062	2.385	1.698
Выгружено	2.606	2.139	1.542	1.633	2.242
Грузооборот	5.715	4.063	3.604	4.019	3.940

¹⁰ Port administrations of Bratislava and Komarno

¹¹ www.ksh.hu

Грузооборот основных портов Венгрии отражён в таблице 3.9.

Таблица 3.9

Год/порт (тыс. т / год)	Байя	Чепель	Дьёр – Гёнюю	Остальные
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
2025 г.	259	1.035	187	2.459

3.5 ПОРТЫ ХОРВАТИИ

Общий грузооборот речных портов Хорватии¹² (включая порты Савы) в 2025 г. составил 319 тыс. т, или 81 % к объёму 2024 г. (таблица 3.10).

Таблица 3.10

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Погружено: - экспорт	274	124	65	85	74
Выгружено: - импорт	394	420	272	307	246
Грузооборот с внутр.	697	583	364	392	319

12% грузооборота составляла продукция сельского хозяйства (группа 01), 65% - железорудное сырьё (группа 03), 15% – каменный и бурый уголь (группа 02).

3.6 ПОРТЫ СЕРБИИ

Общий грузооборот портов Сербии¹³ (включая порты Савы) в 2025 г. составил 13.313 тыс. т, или 104 % к объёму 2024 г. (таблица 3.11).

Таблица 3.11

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Погружено - экспорт	3.707	1.918	1.926	3.741	2.591
Выгружено - импорт	5.182	4.992	6.193	5.392	6.643
Ввоз/вывоз в пределах страны	4.721	5.113	3.912	3.683	3.046
Грузооборот	13.610	12.023	12.031	12.816	12.280

¹² <https://dzs.gov.hr>

¹³ www.stat.gov.rs

- 31 % объёмов грузов составляют строительные материалы (гравий и песок);¹⁴
- 10 % – железорудное сырьё;
- 4,8 % – зерновые грузы;
- 18 % – нефть и нефтепродукты.;
- 10 % – уголь.

Грузооборот основных портов Сербии отражён в таблице 3.12.

Таблица 3.12

Год/порт (тыс. т)	Панчево	Смедерево	Белград	Нови Сад	Прахово
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	89	918	1.054
2024 г.	2.222	2.749	101	1.374	1.360
2025 г.	1.290	3.068	142	787	1.428

3.7 ПОРТЫ РУМЫНИИ

Общий грузооборот дунайских портов Румынии¹⁵ 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 в 2025 г., представлен в таблице 3.13.

Таблица 3.13

Год/Порт (тыс. т)	Браила	Тульчеа	Галац
Грузооборот: – по речным судам			
2021 г.	512	1.329	3.350
2022 г.	825	479	2.302
2023 г.	364	167	915
2024 г.	132	122	745
2025 г.	208	100	469
– по морским судам			
2021 г.	340	3	2.496
2022 г.	278	10	2.110
2023 г.	152	-	1.431
2024 г.	134	-	1.296
2025 г.	436	9	1.333

¹⁴ Данные предоставлены Агентством по управлению портами Сербии

¹⁵ www.insse.ro

Грузооборот по морским судам формирует объём перевозок по Сулинскому каналу. В 2025 г. перевозки по Сулинскому каналу составили 7.471 тыс. т, или 75 % к объёму 2024 г.

Общий грузооборот портов Румынии в 2025 г. с учётом порта Констанца (12.967 тыс. т) по речным судам составил 19.499 тыс. т, или 82% к объёму 2024 г. (таблица 3.14).

Таблица 3.14

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Погружено:					
– международные перевозки	5.203	5.641	7.003	6.719	6.966
– внутренние перевозки	7.108	3.857	3.059	3.297	2.293
Выгружено:					
– международные перевозки	7.121	8.900	13.463	9.004	3.329
– внутренние перевозки	9.025	5.957	5.331	4.738	6.911
Грузооборот:	28.457	24.355	28.857	23.759	19.499

Наибольшие объёмы грузов по группам в % от грузооборота:

- металлические руды (группа 03) – 18 %;
- продукция сельского хозяйства (группа 01) – 40 %;
- химические вещества (группа 08) – 12 %;
- кокс и продукты нефтепереработки (группа 07) – 14 %;
- готовые металлические изделия (группа 10) – 3,5 %;
- каменный и бурый уголь (группа 02) – 5,1 %.

Структура грузооборота по направлениям в экспорте (погружено):

- в Австрию – 424 тыс. т;
- в Болгарию – 470 тыс. т;
- в Венгрию – 347 тыс. т;
- в Германию – 10 тыс. т;
- в Республику Молдова – 558 тыс. т;
- в Сербию – 3.787 тыс. т;
- в Украину – 1.239 тыс. т;

Структура грузооборота в импорте (выгружено):

- из Австрии – 214 тыс. т;
- из Болгарии – 986 тыс. т;
- из Венгрии – 320 тыс. т;
- из Республики Молдова – 137 тыс. т;
- из Сербии – 1.378 тыс. т;
- из Украины – 269 тыс. т.

3.8 ПОРТЫ БОЛГАРИИ

Общий грузооборот портов Болгарии¹⁶ с учётом всех терминалов, паромных и "ро-ро" перевозок в 2025 г. составил 5.997 тыс. т, что составляет 80 % к объёму 2024 г. (таблица 3.15).

Таблица 3.15

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Погружено – экспорт	3.707	3.354	3.839	3.667	2.535
Выгружено – импорт	2.666	2.979	2.215	2.815	2.381
Ввоз/вывоз – внутренние перевозки	738	771	972	1.038	1.081
Грузооборот	7.111	7.104	7.026	7.520	5.997

Состав экспорта:

- сыпучие грузы – 37 %,
- генеральные – 6,7 %,
- наливные – 5,9 %,
- перевозки "ро-ро" – 50 %.

Состав импорта:

- сыпучие грузы – 36 %,
- генеральные – 18 %,
- наливные – 12 %,
- перевозки "ро-ро" – 34 %.

3.9 ПОРТЫ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

Общий грузооборот порта Джурджулешть¹⁷ в 2025 г. составил 2.626 тыс. т, или 102 % к объёму 2024 г. (таблица 3.16).

Таблица 3.16

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Грузооборот	1.819	2.144	2.668	2.579	2.626

54 % грузооборота порта (1.425 тыс. т) составляют экспортные грузы (зерно, растительные масла, нефтепродукты, минеральные удобрения.). В импорте (1.198 тыс. т) 46 % составляют нефтепродукты, удобрения, зерно, песок, щебень и уголь.

¹⁶ Данные предоставлены морской администрацией Болгарии

¹⁷ Данные предоставлены Агентством водного транспорта Республики Молдова

По общей номенклатуре грузов основные товарные группы: зерновые – 48 %, песок и щебень – 17 %, нефтепродукты – 12 %, уголь – 5,8 %, минеральные удобрения – 7,5%, растительные масла – 3,6%.

3.10 ПОРТЫ УКРАИНЫ

Общий грузооборот дунайских портов Украины¹⁸ с учётом грузооборота по морским судам в 2025 г. составил 8.907 тыс. т, или 51 % к объёму в 2024 г. (Таблица 3.17).

Таблица 3.17

Год (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Грузооборот	5.505	16.505	32.021	17.396	8.907

Грузооборот основных дунайских портов Украины приведён в таблице 3.18.

Таблица 3.18

Порт/ период	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
2025 г.	7.625	1.098	184
2025 в % к 2024 г.	57 %	32 %	36 %

Состав основных товарных групп в портах Украины приведен в Таблице 3.19

Таблица 3.19

Год/товарная группа (тыс. т)	Зерновые грузы	Другие сыпучие грузы	Масло (наливные)
2025 г.	1.437	882	167
2024 г.	6.435	1.871	1.030
2025 в % к 2024 г.	22 %	47 %	16 %

Грузооборот дунайских портов Украины в экспорте приведен в Таблице 3.20.

Таблица 3.20

Товарная группа /порт (тыс. т)	Измаил	Рени	Усть-Дунайск
Зерновые	1.063	83	3,0
Другие сыпучие	706	43	21
Масло (наливные)	144	18	0,0

¹⁸ Данные предоставлены Администрацией морских портов Украины.

3.11 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ГРУЗОБОРОТА ДУНАЙСКИХ ПОРТОВ

Общий грузооборот всех дунайских портов в 2025 г. составил 63 млн. т, что составляет 81 % к объёму 2024 г. (Таблица 3.21).

Таблица 3.21

Грузооборот дунайских портов придунайских стран в 2021-2025 гг.

Порты (тыс. т)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.
Германия	2.999	2.410	2.228	2.047	2.266
Австрия	6.356	5.363	5.123	5.349	5.130
Словакия*	1.846	1.934	1.509	1.473	1.700
Венгрия	5.715	4.063	3.604	4.019	3.940
Хорватия**	697	582	364	392	319
Сербия**	13.610	12.023	12.031	12.816	12.280
Болгария	7.111	7.104	7.026	7.520	5.997
Румыния	28.457	24.355	28.857	23.759	19.499
Республика Молдова	1.819	2.144	2.668	2.579	2.626
Украина	5.505	16.505	32.021	17.396	8.907

* порты Братислава и Комарно

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

Раздел 4.

В ы в о д ы

1. В течение 2025 года полномасштабная военная агрессия России против Украины продолжала создавать реальные угрозы безопасности судоходства на Нижнем Дунае. Систематические атаки на инфраструктуру дунайских портов Украины существенно повысили риски для движения флота и проведения грузовых операций на Дунае, а также создавали угрозу жизни экипажей судов. Это негативно отразилось практически на всех основных секторах рынка дунайского судоходства в 2025 г. и на его общую динамику.
2. С учетом реальных угроз безопасности судоходства, приведенных в Разделе 1, а также в целом неблагоприятных навигационных условий в 2025 г., на рынке грузовых и пассажирских перевозок на судах с каютами отмечены существенные деформации. При этом имеют место изменения абсолютных значений и относительных соотношений номенклатуры грузов как в перевозках на судах, так и в грузообороте дунайских 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. Работа Дунайской Комиссии в рамках Инициативы направлена на активное использование потенциала дунайского судоходства для стабилизации перевозок на Нижнем Дунае, особенно в/из дунайских портов Украины, а также на обеспечение стабильного функционирования канальных сообщений Дунай - Чёрное море.
4. В краткосрочной перспективе деятельность Дунайской Комиссии, с учетом новых значительных международных инициатив в поддержку Украины, будет сосредоточена на обеспечении безопасности судоходства на Дунае и на стабилизации рынка, включая подготовку новых логистических схем перевозок грузов для восстановления транспортной и энергетической инфраструктуры Украины.



Составлено Секретариатом Дунайской Комиссии

Фото на обложке: @kelly

<https://www.pexels.com/@kelly/>

Отпечатано в типографии: Multiszolg Bt.

<http://www.multiszolgbt.hu>

Опубликовано Дунайской Комиссией

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