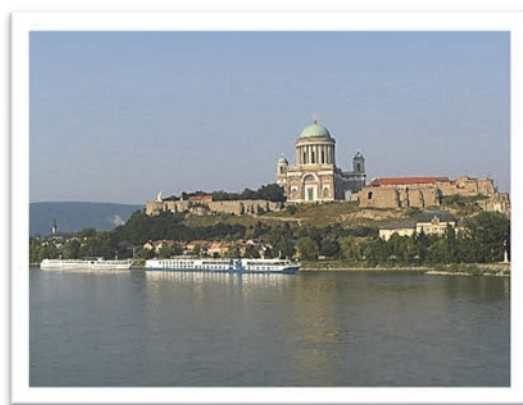




НАБЛЮДЕНИЕ ЗА РЫНКОМ ДУНАЙСКОГО СУДОХОДСТВА: ИТОГИ 2017 ГОДА



Будапешт 2018

Европейская Комиссия

Дунайская Комиссия

**НАБЛЮДЕНИЕ ЗА РЫНКОМ
ДУНАЙСКОГО СУДОХОДСТВА:
ИТОГИ 2017 ГОДА**

Будапешт 2018

This project has received funding from the European Union's CEF under the Grant Agreement No. MOVE/B4/SUB/2015-426/CEF/PSA/S12.719921



HU ISSN 2786-0701

Дунайская Комиссия, Будапешт 1068, ул. Бенцур 25

Пётр Семёнович Суворов – ответственный за публикацию

Олга Ротару – ответственный за процесс редактирования

С о д е р ж а н и е

Раздел 1.	Общая характеристика рынка дунайского судоходства	
1.1	Характеристика спроса на перевозки по Дунаю	5
1.1.1	Пассажирские перевозки	5
1.1.2	Грузовые перевозки	6
1.1.3	Навигационные условия	7
1.2	Характеристика предложения на перевозки по Дунаю	7
1.2.1	Пассажирские перевозки	7
1.2.2	Грузовые перевозки	8
1.2.3	Динамика рынка перевозок по Дунаю в 2017 г.	9
1.3	Динамика рынка перевозок по Дунаю в 2017 г.	9
Раздел 2.	Наблюдение за рынком дунайского судоходства: движение флота и грузов	
2.1	Навигационные условия на Дунае в 2017 г.	11
2.1.1	Навигационные условия в первом полугодии 2017 г.	11
2.1.2	Навигационные условия во втором полугодии 2017 г.	14
2.1.3	Выводы	14
2.2	Наблюдение за движением флота и грузопотоками	15
2.2.1	Пассажирские перевозки	15
2.2.2	Грузовые перевозки	18
2.2.3	Межбассейновые перевозки	34
Раздел 3.	Общая характеристика грузооборота дунайских портов	
3.1	Дунайские порты Германии	38
3.2	Порты Австрии	39
3.3	Порты Словакии	41
3.4	Порты Венгрии	42
3.5	Порты Хорватии	44
3.6	Порты Сербии	45
3.7	Порты Румынии	47
3.8	Порты Болгарии	49
3.9	Порты Республики Молдовы	50
3.10	Порты Украины	51

Раздел 4. Выводы

4.1	Водоносность	52
4.2	Изменение фрахтовых ставок	52
4.3	Прогноз рынка дунайских перевозок на 2018 г.	53

Р а з д е л 1

Общая характеристика рынка дунайского судоходства

1.1 Характеристика спроса на перевозки по Дунаю

Для дунайского бассейна спрос на перевозки формируется в основном на основе следующих факторов:

- перевозки пассажиров на круизных и экскурсионных судах: наличие развитой кластерной системы обслуживания пассажиров в традиционных центрах дунайского туризма;
- перевозки грузов: наличие в бассейне Дуная пяти металлургических предприятий потенциалом около 10,5 млн. т сталелитейной продукции в год и развитый аграрный сектор экономики в придунайских странах, а также возможности экспорта и импорта больших объемов массовых грузов, используя транзитный потенциал реки.

1.1.1 Пассажирские перевозки

На Дунае имеют место следующие основные виды перевозки пассажиров:

- международные круизные линии на судах с каютами (*river cruises*), основу которых составляют линии Верхнего Дуная и линии в дельту Дуная;
- короткие национальные и международные линии на судах без кают (*liner services*), основу которых составляют линии из центров концентрации (Вена, Будапешт, Братислава);
- перевозки на судах, работающих без расписания (*non-scheduled services*) в основных центрах туризма.

Пассажирские перевозки на судах с каютами являются самой динамично развивающейся частью дунайского судоходства; пассажиропоток на пассажирских судах с каютами в 2017 г. составил около 50% от объема таких перевозок в Европе, при этом рост пассажиропотока на линиях Верхнего Дуная за 2012-2017 гг. оставил 72%. Перевозки в направлении дельты Дуная являются стабильными и составляют в среднем 17-19% от пассажиропотока на линиях Верхнего Дуная; перевозки на/из портов Рейна составляют около 30% от общего объема пассажиропотока. Рынок данного вида перевозок характеризуется наличием стабильной грузовой базы, обеспечивающей рентабельную работу флота, а также наличием потенциала, допускающего насыщение рынка ввиду планируемого поступления новых судов в 2018-2019 гг.¹

Короткие национальные и международные линии наиболее развиты на Верхнем Дунае; они имеют стабильные показатели. Например, на линиях австрийского участка ежегодно перевозится 650-700 тыс. пассажиров, на венгерском – свыше 800 тыс.

¹ По сведениям *Danube tourist consulting*.

На судах, работающих без расписания, также перевозится большое количество пассажиров; например, в Австрии - стабильно 110-115 тыс.; на прогулочных судах и на судах внутригородского транспорта Венгрии – свыше 850 тыс.

1.1.2 Грузовые перевозки

Доля дунайского судоходства в общем объеме перевозок грузов по внутренним водным путям Европы в 2017 г. составила менее 10%.

Условно принимается, что динамика рынка транспортных перевозок соответствует изменению величины внутреннего валового продукта (ВВП) страны. В 2017 году в придунайских странах прирост ВВП составлял от 1,5 до 4,2% и, если следовать этой логике, то ожидался и соответственный рост рынка дунайских перевозок грузов.

По прогнозу, сделанному Дунайской Комиссией в конце 2016 г., в 2017 г. предполагался стабильный рынок сырья (свыше 40% общего объема дунайских перевозок) и продукции металлургической промышленности (около 6%), а также продукции аграрного сектора (свыше 20% общего объема перевозок). В первом случае это определялось устойчивым ростом спроса на металлопродукцию в первом полугодии 2017 г., во втором – хорошими результатами 2016-го сельскохозяйственного года.

Относительный подъем мировой экономики и рост спроса на готовую продукцию² вызвал рост объемов поставок сырья для металлургической промышленности (железная руда, окатыш, коксующийся уголь, металлический лом); был также отмечен рост цен на готовую продукцию (на плоский и длинномерный прокат в пределах 4-8%) в течение года. Позитивная динамика предположительно будет сохраняться по крайней мере в течение первого полугодия 2018 г., учитывая возрастающую активность комбинатов *ISD Dunaferr* (Венгрия) и *HBIS* (Сербия).

Объемы резервов продукции аграрного сектора на начало года позволили в первом полугодии 2017 г. приступить к активным перевозкам зерновых и других продовольственных грузов, однако из-за неблагоприятных погодных условий в придунайских странах-экспортерах в январе, апреле и мае прогнозы урожая зерновых (особенно кукурузы) и, соответственно, объемов перевозок были скорректированы в сторону уменьшения. Кроме того, на объемы поставок на экспорт зерновых из придунайских стран на традиционные рынки спроса (страны Ближнего Востока и Северной Африки) повлияли снижение цен на зерно и значительный рост объемов экспортных продаж стран Причерноморского региона.

Прогноз на 2018 г.³ предполагает для придунайских стран в целом улучшение показателей производства в аграрном секторе экономики по сравнению с 2017 годом.

В 2018 г., как и в 2017 г., предполагается стабильных рынок продукции химической промышленности (свыше 6% общего объема дунайских перевозок); ожидается

² По прогнозу Европейской Ассоциации черной металлургии (*Eurofer*) спрос на сталь в 2017 г. вырастет на 1,7%.

³ Ресурсы: *Strategie Grains*, *COCERAL*, *FAS USDA*

также незначительный подъем на рынке перевозок нефтепродуктов (свыше 8% общего объема).

1.1.3 Навигационные условия

В придунайских странах в прогнозе рынка, особенно рынка грузовых перевозок по Дунаю, напрямую следовать динамике ВВП было бы ошибочно. При оценке влияния общих тенденций в экономике придунайских стран на судоходство по Дунаю следует иметь в виду его особую чувствительность к изменению навигационных условий, особенно в периоды летне-осеннего мелководья, вследствие чего пропускная способность судоходного пути на критических участках значительно ухудшается. Эти факторы существенным образом влияют на доверие к рынку и тормозят внедрение скоростных технологий (контейнерные перевозки). Кроме этого, следует учитывать и другие не прогнозируемые метеорологические условия (ледовые явления, паводки), которые существенно влияют на рынок перевозок, прежде всего грузовых. Для рынка дунайского судоходства особое значение имеет систематическая работа по усовершенствованию инфраструктуры, прежде всего содержания судоходного пути, что снижает его чувствительность к изменению метеорологических условий.

1.2 Характеристика предложения на перевозки по Дунаю

1.2.1 Пассажирские перевозки

За последние 15 лет индустрия круизного отдыха на ВВП Европы существенно расширилась и имеет стабильную тенденцию роста. На Дунае это отразилось прежде всего на количестве пассажирских круизных судов: с 2010 г. по 2017 г. оно выросло на 70 единиц и составило 170 судов (Таблица 1.1).

Таблица 1.1.

Динамика потенциала круизных судов на Дунае

Год	Количество судов, ед.	Количество мест, ед.
2012	124	19.980
2013	137	22.300
2014	150	24.700
2015	170	28.100
2016	168	27.700
2017	170	28.100

Следует отметить, что флот пополняется в основном судами пассажироместимостью 158-169 пассажиров, длиной 135 м с максимальной осадкой до 1,8 м, что позволяет им стабильно работать даже в периоды критического мелководья.

Для судов постройки 1995-2017 гг. можно определить ряд основных факторов, влияющих на их эксплуатацию (Таблица 1.2)

Таблица 1.2

Факторы, влияющие на эксплуатацию пассажирских круизных судов

№	Факторы	Наличие возможности
1.	Суда	имеется
2.	Стабильная грузовая база, обеспечивающая рентабельную эксплуатацию флота	имеется
3.	Возможность длительной эксплуатации, обеспечивающей накопление капитальных вложений	имеется
4.	Квалифицированный экипаж	имеется
5.	Приспособленность к значительному мелководью	имеется
6.	Современная система коммуникации (РИС)	имеется

1.2.2 Грузовые перевозки

По данным Дунайской Комиссии, уточненным на основании опроса судоходных компаний придунайских стран-членов ДК, на Дунае на начало 2017 г. имелось в наличии свыше 3.800 судов общей грузоподъемностью свыше 4,1 млн. т, при этом:

- грузоподъемность самоходных судов для перевозки сухих грузов составляет свыше 500 тыс. т;
- грузоподъемность самоходных и несамоходных судов для перевозки наливных грузов составляет около 300 тыс. т;
- грузоподъемность несамоходных судов (барж) для перевозки сухих грузов составляет около 3.300 тыс. т;
- мощность тяги (толкачи и буксиры) составляет около 700 тыс. кВт.

При оценке имеющегося предложения по флоту следует использовать понятие "активный" или "пригодный для эксплуатации" флот, имея в виду количество судов, используемых для перевозки грузов и имеющих необходимые сертификаты согласно национальным Правилам классификации и надзора. Если учесть, что на Дунае работает значительное количество судов под флагами стран, не являющихся членами ДК (Нидерланды, Бельгия, Мальта и Панама), то определить количество "активного" флота возможно только по частоте заходов в порты или проходов шлюзов методом регистрации судов.

Дунайская Комиссия в своей работе по теме "Наблюдение за рынком дунайского судоходства" использует статистические данные со шлюзов Кельхейм, Йохенштейн, Габчиково, Железные Ворота 1 (данные Сербии) и порта Мохач, при этом количество "активного" грузового флота (суда с трюмами) ежегодно находится на уровне 1500-1600 единиц.

Значительный возраст флота, предназначенного для перевозки грузов, и отсутствие пополнения новыми судами в значительной степени определяется сложившимся с конца 90-х годов комплексом эксплуатационных факторов (Таблица 1.3).

Таблица 1.3.

**Факторы, влияющие на эксплуатацию
грузовых (включая толкачи и баржи) судов**

№	Факторы	Наличие возможности
1.	Суда "активного" флота	ограничена
2.	Стабильная грузовая база, обеспечивающая рентабельную эксплуатацию флота	ограничена
3.	Возможность длительной эксплуатации, обеспечивающей накопление капитальных вложений	ограничена
4.	Квалифицированный экипаж	ограничена
5.	Приспособленность к значительному мелководью	ограничено
6.	Современная система коммуникации (РИС)	имеется
7.	Речной надзор	имеется

1.2.3 Общая характеристика грузооборота дунайских портов.

Значение каждого из портов дунайского судоходства определяется заинтересованностью соответствующей страны в его активности, которая зависит прежде всего от грузооборота отправленных и полученных грузов на судах, номенклатуры переработанных (погруженных и выгруженных) грузов и его логистических характеристик.

Согласно Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП / AGN), в Перечень портов внутреннего плавания международного значения (порты категории "Е") включено 46 портов (класс Р80-хх), расположенных на Дунае, включая Килийское гирло и канал Дунай - Черное море. При этом предполагается, что общий грузооборот каждого из этих портов должен достигать по крайней мере 0,5 млн. т в год.

В целом на Дунае функционирует около 70 портов, включая порты со значительным грузооборотом (грузооборот свыше 1 млн. т), а также портопункты в структуре основных портов и отдельные частные терминалы (зерновые, нефтеперевалочные), сформировавшиеся из спроса, сложившегося на Дунае с конца 90-х годов.

Наибольший грузооборот портов обеспечивают порты, формирующие рынок металлургической промышленности: Линц (грузооборот 4,25 млн т.), Братислава (около 2 млн. т), Смедерево (3,16 млн. т), Галац (4,33 млн. т), Измаил (свыше 5,1 млн. т).

1.3 Динамика рынка перевозок по Дунаю в 2017 г.

1.3.1 В первом квартале (Q₁) 2017 г. по причине экстремальных гидрометеорологических факторов, а именно значительных ледовых явлений в январе – феврале, имели место длительные периоды полной остановки движения флота, и, следовательно,

существенные потери грузопотоков. В целом ледовая компания на Дунае продолжалась 42 суток. По этой причине объемы перевозок грузов и грузооборот портов в первом квартале (Q_1) были значительно ниже, чем в аналогичный период 2016 г.

В январе - феврале 2017 г. объемы перевозок грузов на Верхнем Дунае составили всего 41% от показателя в аналогичный период 2016 г.; падение в основном определяли перевозки железорудного сырья вверх (всего 40% от показателя в аналогичный период 2016 г. из-за остановки караванов и прекращения отгрузки в устьевых портах).

Объемы перевозок грузов на Среднем Дунае в январе - феврале 2017 г. составили 37% от показателя в аналогичный период 2016 г.; падение в основном определяли перевозки железорудного сырья вверх (всего 22,3% от показателя в аналогичный период 2016 г. из-за остановки караванов и прекращения отгрузки в устьевых портах).

- 1.3.2 Стабилизация навигационной обстановки и обеспечение рабочих осадок около 2,5 м в марте – мае привели к относительному выравниванию ситуации на рынке перевозок, что отразилось на стабилизации грузооборота портов к концу первого (Q_1+Q_2) полугодия.
- 1.3.3 Несмотря на провальные результаты перевозок в первом квартале (Q_1) и нестабильные навигационные условия, в целом за 9 месяцев 2017 г. ситуация на рынке ощутимо выровнялась (Таблица 1.4).

Таблица 1.4

Грузооборот портов придунайских стран

Год, тыс.т; % Порты	2014	2015	2016	2017 ($Q_1+Q_2+Q_3$)	В % к ($Q_1+Q_2+Q_3$) 2016 г.
Германия	4.031	3.257	2.958	2.606	120,1%
Австрия	8.611	7.449	7.493	5.818	99,3%
Словакия	1.800	2.009	2.020	1.560	105,9%
Венгрия	5.673	5.978	5.439	4.288	103,2%
Хорватия	491	566	677	512	84%
Сербия	7.270	6.504	7.269	6.132	91,3%
Болгария	5.689	6.114	7.013 ⁴	4.211	

⁴ С учетом объемов паромных перевозок Болгария - Румыния.

Румыния	23.406	24.462	25.096	17.308	91,5%
Республика Молдова	678	840	876	333	
Украина	4.547	5.754	6.680	4.433	92,1%

1.3.4 В четвертом квартале (Q4) рабочие осадки грузовых судов составляли 2,3-2,2 м, и объемы перевозок на всем Дунае по основной номенклатуре грузов снизились, за исключением перевозок сырья для металлургической промышленности и удобрений.

Р а з д е л 2

Наблюдение за рынком дунайского судоходства: движение флота и грузов

2.1 Навигационные условия на Дунае в 2017 г.

2.1.1 Навигационные условия в первом полугодии 2017 г.

В декабре 2016 г. на всем Дунае наблюдалось стабильное мелководье со значениями уровней ниже СУ (MW) на 100-150 см, и к началу января 2017 г. уровни на Верхнем и Среднем Дунае на отдельных постах были стабильно ниже НСПУ (RNW).

В начале первой декады января 2017 г. в связи с вторжением арктических воздушных масс, резким похолоданием и понижением температуры при низких уровнях воды начались ледовые явления, прежде всего на Среднем и Нижнем Дунае. В первой фазе основу ледовых явлений составлял рыхлый лед сплоченностью 40-50%, переходящий в мелко битый лед толщиной 7-10 см и сплочённостью до 8 баллов. Соответственно, в период с 8 по 11 января последовательно было объявлено о прекращении судоходства на сербском, венгерском, румынском и словацком участках Дуная.

Быстрое замерзание реки привело к тому, что не весь флот смог вовремя разместиться в убежищах; некоторые суда остались в ледовых полях, для их вызволения требовалась работа ледоколов. Вызывать ледоколы потребовалось также для освобождения снесенных во время движения льда понтонов и причалов, которые могли представить угрозу судам в период ледохода.

В начале первой декады февраля ледовая обстановка на Дунае представляла собой чередующиеся участки ледохода (10-30 %), прибрежных ледяных полей и участков чистой воды; к концу декады ледоход (20-50%) продолжался на Нижнем Дунае.

С начала второй декады февраля на участках Верхнего и Среднего Дуная начаты работы по восстановлению навигационной обстановки и движению флота.

Полностью ледовая компания на Дунае завершилась 22-23 февраля.

В первой декаде марта уровни воды на всем Дунае находились вблизи значений СУ (MW) и эпизодически превышали его на 20-30 см на Верхнем и на 60-80 см на Нижнем Дунае (рис. 1, 2 и 3).

В апреле уровни воды в целом соответствовали средним многолетним значениям; подъем воды в начале мая на всем Дунае не обеспечил стабилизацию уровней близ значений СУ (MW).

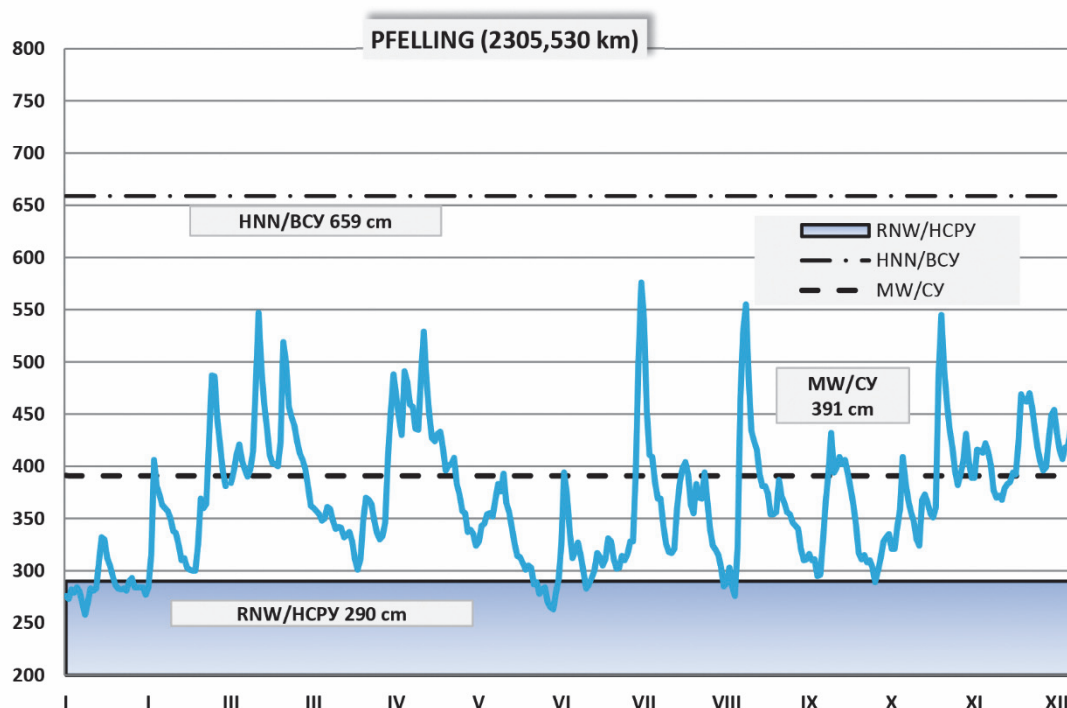


Рис. 1. Среднесуточные значения уровней воды для водомерных постов на Верхнем Дунае в 2017 г. в см

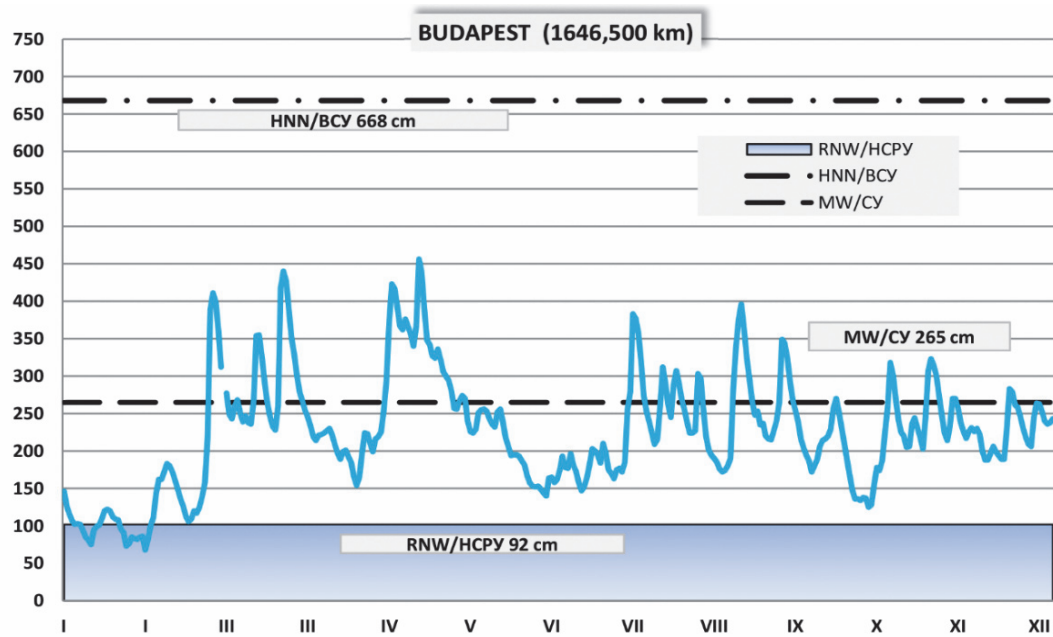


Рис. 2. Среднесуточные значения уровней воды для водомерных постов на Среднем Дунае в 2017 г. в см

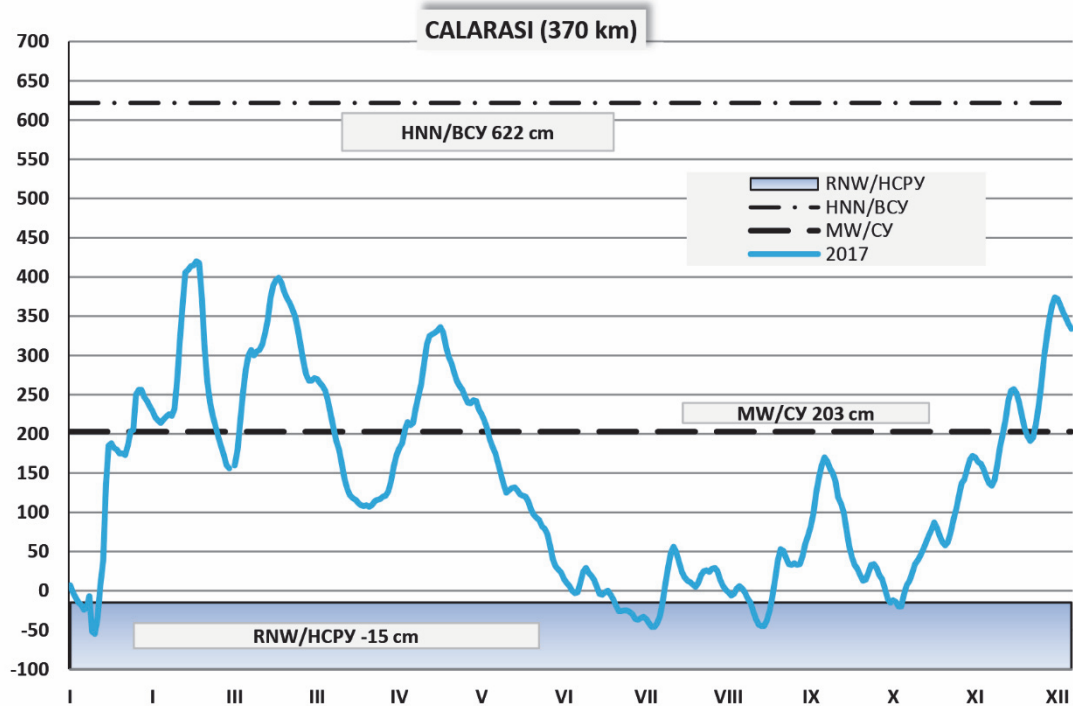


Рис. 3. Среднесуточные значения уровней воды для водомерных постов на Нижнем Дунае в 2017 г. в см

В июне уровни воды на всем Дунае были в основном ниже средних многолетних значений; в течение всего месяца наблюдалось устойчивое

падение уровней ниже СУ на 80-100 см; это падение на отдельных участках Верхнего и Нижнего Дуная эпизодически достигало значений НСПУ (RNW).

2.1.2 Навигационные условия во втором полугодии 2017 г.

В июле уровни воды на всем Дунае были ниже значений СУ (MW):

- на Верхнем Дунае на 50-60 см с эпизодическим резким подъемом в конце месяца с амплитудой до 2 м и последующим таким же резким падением ниже СУ (MW);
- на Среднем Дунае на 100-150 см и с эпизодическим резким подъемом в конце месяца с амплитудой около 2 м и последующим таким же резким падением ниже СУ (MW);
- на Нижнем Дунае – на 2-2,5 м и снижением до значений ниже НСПУ (RNW).

В августе и в сентябре уровни воды были стабильно низкими.

В октябре уровни воды на всем Дунае продолжали находиться ниже СУ (MW); эпизодические незначительные подъемы сопровождались падением и приближениям уровней к НСПУ (RNW).

В ноябре начался постепенный подъем воды на всем Дунае, однако лишь на Верхнем и Среднем Дунае имели место эпизодические превышения значений СУ (MW).

В декабре уровни воды на Верхнем и Среднем Дунае были нестабильными и колебались близ значений СУ (MW); на Нижнем Дунае уровни были выше значений СУ (MW).

2.1.3 Выводы

Быстрое по времени развитие ледовых явлений в начале года привело к тому, что на отдельных участках реки было зажато во льдах достаточное количество судов. Причины такой ситуации (как и в аналогичном периоде 2012 г.) видятся в недостаточном внимании как со стороны отдельных судовладельцев, так и со стороны судоводителей к официальной информации компетентных органов об угрозе судоходству от ледовых явлений и об их последствиях.

В отличие от устойчивого состояния уровней в наиболее активных для судоходства месяцах: мае - июне (в том числе и в предшествующем 2016 г.), наступление фазы летнего мелководья в 2017 г. произошло значительно раньше (фактически в середине июня), что привело к более раннему ограничению рабочих осадок судов.

Относительная стабилизация уровней воды в марте - апреле позволила судоходству работать на осадке 2,5 м и выше, но в июне рабочая осадка уменьшилась до 2,2 - 2,3 м.

В середине июня на всем Дунае произошло резкое падение уровней значительно ниже средних многолетних значений. С середины июля и до конца

сентября на Верхнем и Среднем Дунае имели место резкие колебания уровней относительно средних многолетних значений, а на Нижнем Дунае – относительно стабильное мелководье.

В целом во втором полугодии текущего года период мелководья составил около 80 суток, что периодически приводило к остановке движения на Нижнем Дунае и существенным потерям судовладельцев грузового флота.

Рабочая осадка грузовых судов в этот период составляла 2,2 - 2,3 м.

2.2 Наблюдение за движением флота и грузопотоками

2.2.1 Пассажирские перевозки

2.2.1.1 Перевозки на Верхнем Дунае

Стабильные перевозки пассажиров на круизных судах с каютами (*river cruises*) в 2017 г. начались в конце марта.

Таблица 2.1

Динамика пассажирских перевозок⁵

Линии	Год						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	В % к 2016
Верхний Дунай	328	493	486	534	564,7	595,5	105,4%
В дельту Дуная	82	84	89	83	86,9	97,7	112,4%

Основу перевозок пассажиров на судах с каютами составили "короткие", длительностью 5–7–8 суток, рейсы Пассау – Вена – Братислава – Будапешт – Пассау, Вена - Братислава - Будапешт, а также рейсы из/в порты Рейна и Майна.

- Через гидроузел Кельхейм (рейсы в/из портов Рейна и Майна) зафиксировано 1.106 судопроходов, что на 7,14% больше, чем в 2016 г. (данные за 11 месяцев).
- На судах, прошедших через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия / Словакия HU / SK) (рис. 4) зафиксировано 4.210 судопроходов, что составило 106,7% к показателю 2016 г.; перевезено 595,5 тыс. пассажиров, что составляет 105,4% к показателю 2016 г. (таблица 2.1).
- Распределение объемов перевозки пассажиров на Верхнем Дунае по странам флага приведено в таблице 2.2.

⁵ Собственные расчеты Секретариата Дунайской Комиссии на базе данных Габчиково и Мохача.

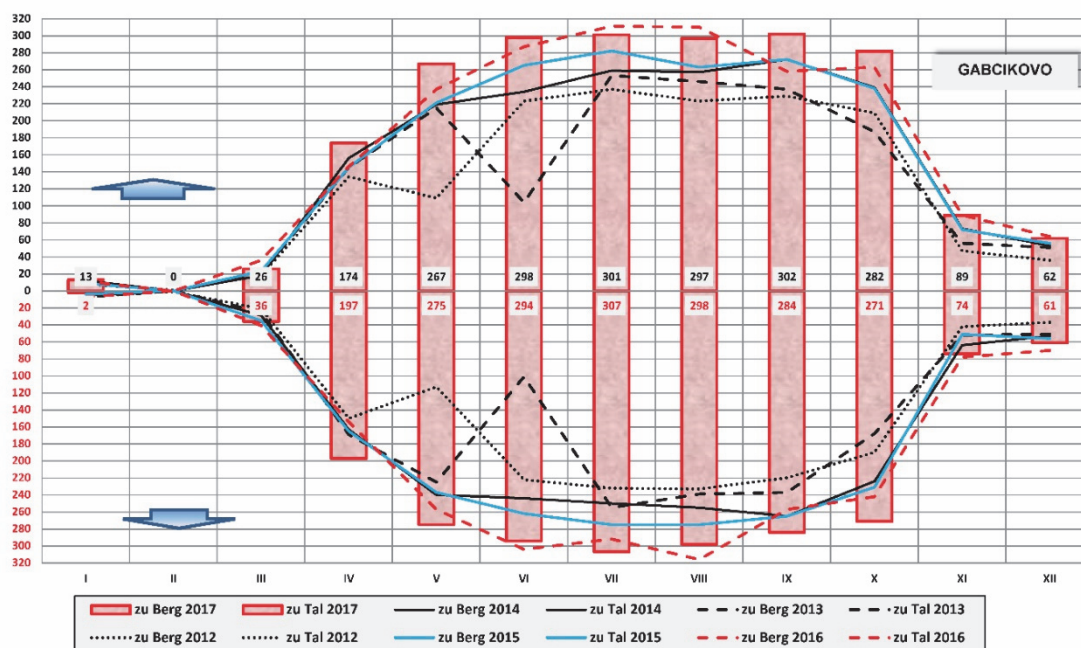


Рис. 4. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2012 - 2017 гг. по месяцам

Таблица 2.2

Распределение объемов перевозки пассажиров на Верхнем Дунае судами по странам флага

Страна флага	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Германия	17%	20%	16,5%	17,4%	15%	18,9%
Болгария	6%	5%	6%	4,3%	6,9%	5,1%
Украина	4,7%	2,5%	2%	1,8%	3,9%	5,0%
Румыния	6,2%	5,3%	3%	1,9%	1,3%	
Страны - не члены ДК	60%	64%	72%	74%	70,5%	68,5%

Наибольшая интенсивность движения судов отмечена в июне - октябре (рис. 4).

Всего в 2017 г. в отношении судопроходов пассажирских судов через гидроузел Габчиково зафиксировано следующее:

- суда длиной 110 м: 1.312 судопроходов, что составило 103,2% к аналогичному показателю в 2016 г.; перевезено 27,2% пассажиропотока на Верхнем Дунае;
- суда длиной 135 м: 1.673 судопрохода, что составило 113,2% к аналогичному показателю в 2016 г., из них 5,2% судами под флагом Германии, остальные - под флагами стран, не являющихся членами ДК; всего судами длиной 135 м перевезено 42,9% пассажиропотока на Верхнем Дунае.

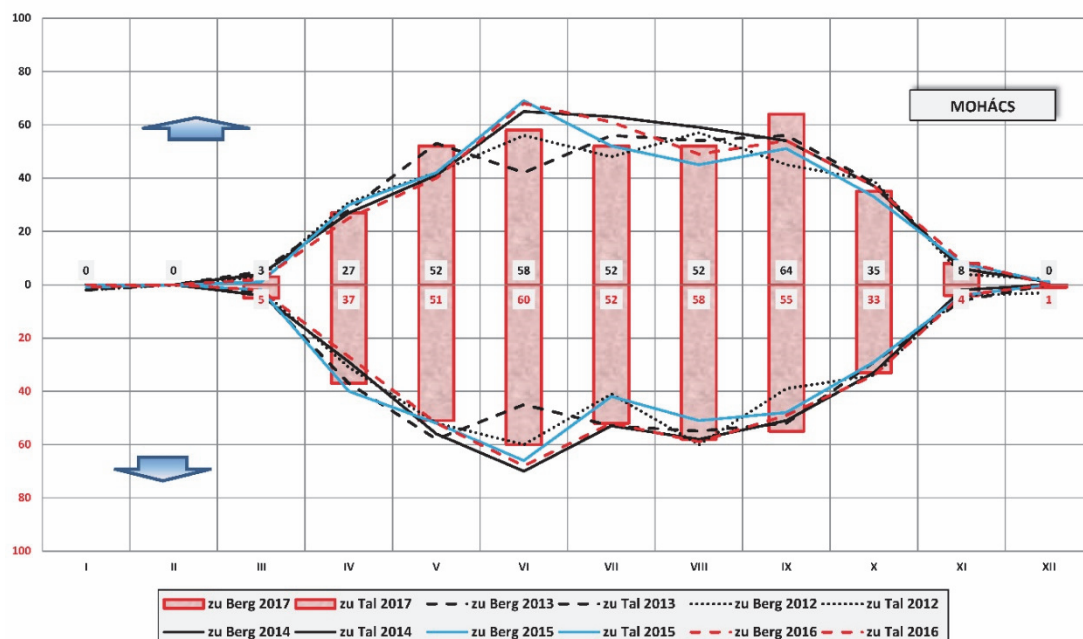


Рис. 5. Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2012 - 2017 гг. по месяцам

Средняя загрузка в июне составила для судов длиной:

- 110 м: 128 пассажиров;
- 135 м: 160 пассажиров.

2.2.1.2. Перевозки в дельту Дуная: трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS) (статистика контрольного пункта Мохач)

Движение пассажирских судов с каютами (в основе этих перевозок лежат линии от Пассау и от Вены в направлении дельты Дуная длительностью 14-15-16 суток) было начато в конце марта (рис. 5). Было совершено 707 судопроходов, что составило 102% к показателю 2016 г.

Всего на судах с каютами перевезено около 97,7 тыс. пассажиров, что составляет 112,4% к аналогичному показателю 2016 г. (таблица 2.1).

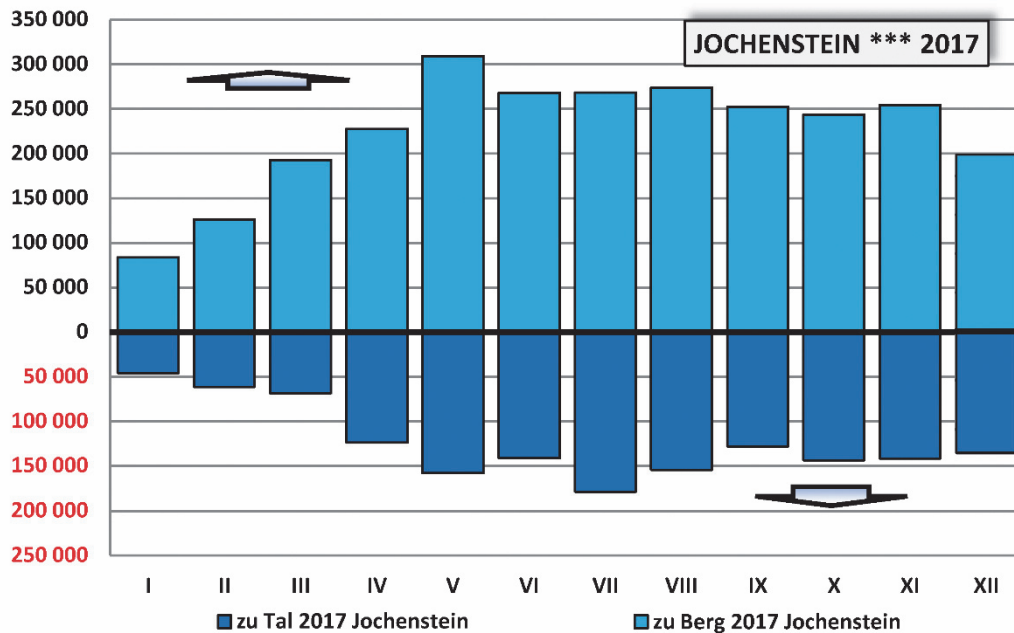


Рис. 6. Объёмы перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ЙОХЕНШТЕЙН в 2017 г. по месяцам в тоннах

2.2.2 Грузовые перевозки

2.2.2.1 Перевозки на Верхнем Дунае

Объём перевозок

Объём перевозок грузов в трансграничном сообщении Германия/Австрия (DE/AT) составил 4.339 тыс.т, из них вверх 2.620 тыс т (по данным контрольного пункта Пассау⁶). Наибольшие объёмы грузов по группам:

- вверх - продукция сельского хозяйства (группа 01 по номенклатуре NST-2007) – 38,8%, готовые металлические изделия (группа 10) – 24,1%, химические вещества (группа 08) – 11,5%;
- вниз - металлические руды (группа 03 по NST-2007) – 29,5%, каменный и бурый уголь (группа 02) – 18%, пищевые продукты (группа 04) - 16%, (группа 08) – 14,4%.

Динамика движения грузов по месяцам (шлюз Йохенштейн) показана на рис. 6.

Объём перевозок через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия (HU/SK)) в 2017 г. составил 5.495 тыс. т, что составляет 103,8% к объёму 2016 г. (рис. 7). Транзит вверх составил около 3.591 т, или 64,8% от общего объёма (в 2012 г. и в 2013 г. – 73%, в 2014 г. – 75%, в 2015 г. – 66%, в 2016 г. – 65%).

Сухих грузов перевезено 4.588 тыс. т, из них:

- вверх – 3.276 тыс. т;
- вниз – 1.312 тыс. т., т.е. в соотношении 2,5 : 1.

⁶ www.destatis.de

Наливных грузов перевезено 907 тыс. т, из них:

- вверх – 292 тыс. т;
- вниз – 615 тыс. т, т.е. в соотношении 0,47 : 1 (в 2016 г. – 0,45 : 1).

Движение флота

При анализе статистической загрузки флота через гидроузлы Йохенштейн и Кельхейм принимается условная группа из *"fleet families"* – "грузовое судно" (основу флота составляют одиночные самоходные суда и состав: самоходное судно + баржа "Европа II").

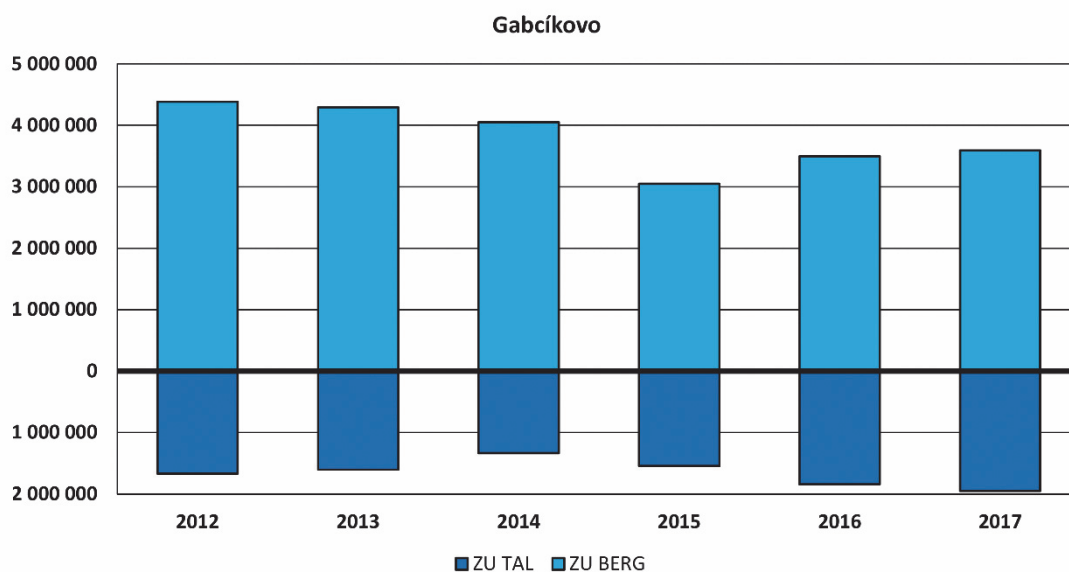


Рис. 7. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через шлюз Габчиково по годам в тоннах

Перевозки толкаемыми составами (статистика гидроузла Габчиково)

Всего в 2017 г. толкаемыми составами перевезено 3.227 тыс. т, что составляет около 108,1% от объема в 2016 г. и 58,7% (в 2014 г. и в 2015 г. – 52%, в 2016 г. - 56%) от общего объема грузов, прошедших через гидроузел Габчиково, включая наливные.

В периоды стабильных судоходных условий через гидроузел Габчиково проходило в среднем 125-140 караванов в месяц.

Перевозки толкаемыми составами (рис. 8) в основном осуществлялись судами под флагами: Германии – 28,6% сухих грузов и 8,7% наливных, Австрии – 22,9% сухих грузов и 33% наливных, Украины – 15,6% сухих грузов, Румынии – 13,2% сухих грузов, Словакии – 42,1% наливных грузов и 7,7% сухих грузов.

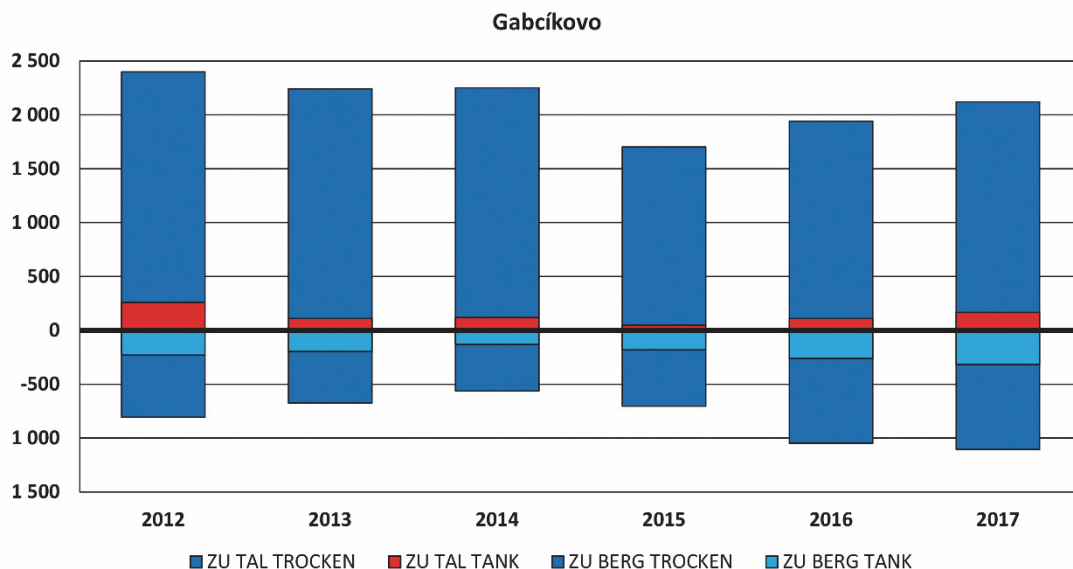


Рис. 8. Объемы перевозок грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через шлюз Габчикуво по годам в тоннах

а) По объемам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 2.747 тыс. т (рис. 9), из них:

- вверх – 1.955 тыс. т, что составляет 59,7% (в 2014 г. – 58%, в 2015 г. – 55%, в 2016 г. – 58%) от объема сухих грузов, перевезенных вверх;
- вниз – 792 тыс. т, что составляет 60,4% от объема сухих грузов, перевезенных вниз.

Всего в толкаемых составах прошло вверх 2.003 несамоходных сухогрузных баржи, из них только 17% (в 2014 г. – 10%, в 2015 г. – 14%, в 2016 г. – 17,6%) в балласте. В то же время из 2.040 сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 51% – в балласте (в 2013 г. – 63%, в 2014 г. – 66%, в 2015 г. – 56%, в 2016 г. 45%), что свидетельствует о сохраняющейся несбалансированности грузовой базы для перевозок толкаемыми составами на Верхнем Дунае.

б) По объемам наливных грузов несамоходными баржами-танкерами в составе караванов перевезено 483 тыс. т (рис. 9), из них:

- вверх – 167 тыс. т (141% к объему в 2016 г.);
- вниз – 316 тыс. т (121% к объему в 2016 г.).

Всего вверх в толкаемых составах прошло 156 груженых и 8 балластных несамоходных танкера; вниз – 474 груженный и 41 балластный танкер.

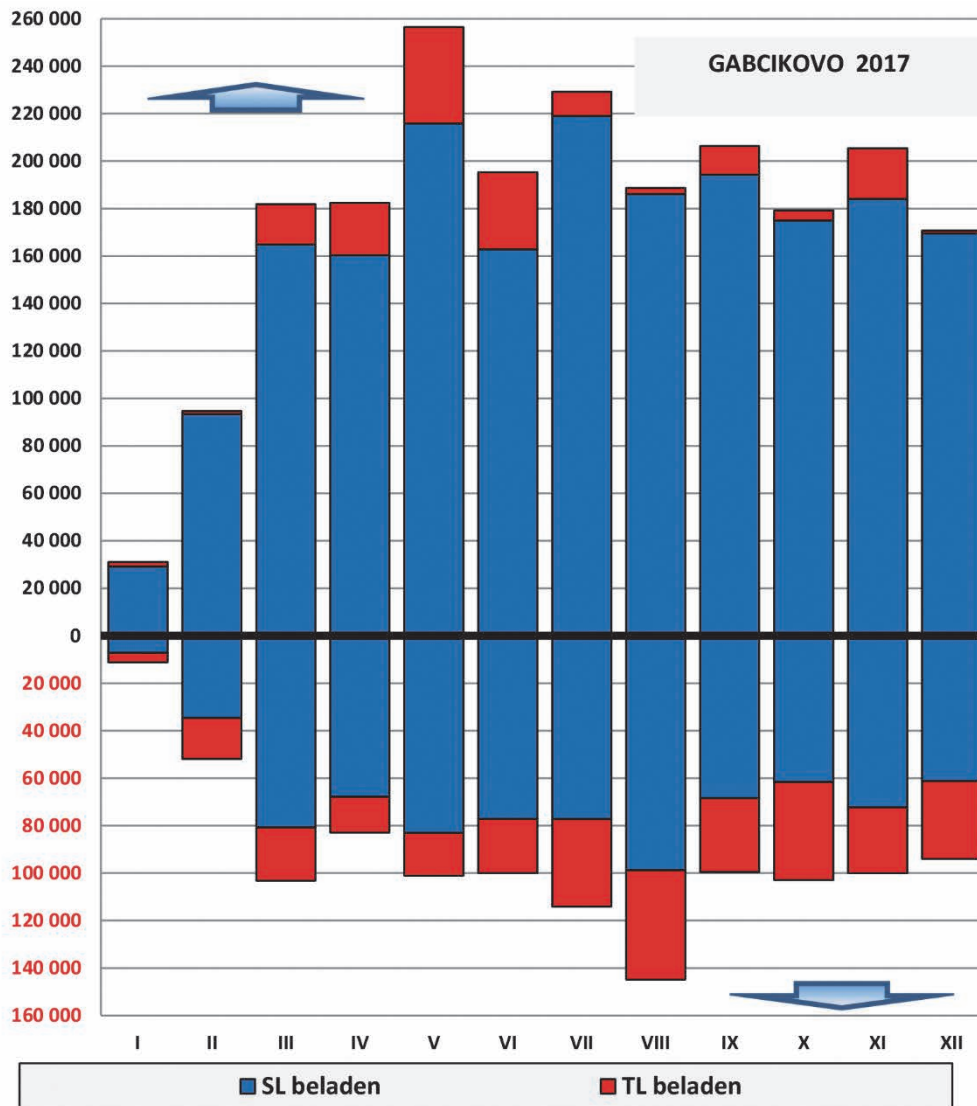


Рис. 9. Объёмы перевозок грузов несамоходными танкерами и сухогрузными баржами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2017 г. по месяцам в тоннах

Перевозки самоходными судами

Всего в 2017 г. самоходными судами перевезено 2.267 тыс. т, что составляет 41,3% (в 2012 г. – 47%, в 2013 г. – 51%, в 2014 г. и в 2015 г. – 48%, в 2016 г. – 44%) от общего объема грузов, из них

- вверх – 1.445 тыс. т,
- вниз – 822 тыс. т,

т.е. в соотношении 1,76 : 1 (в 2013 г. это соотношение составило 2,8 : 1, в 2014 г. – 2,3 : 1, в 2015 г. – 1,63 : 1, в 2016 г. – 1,93 : 1).

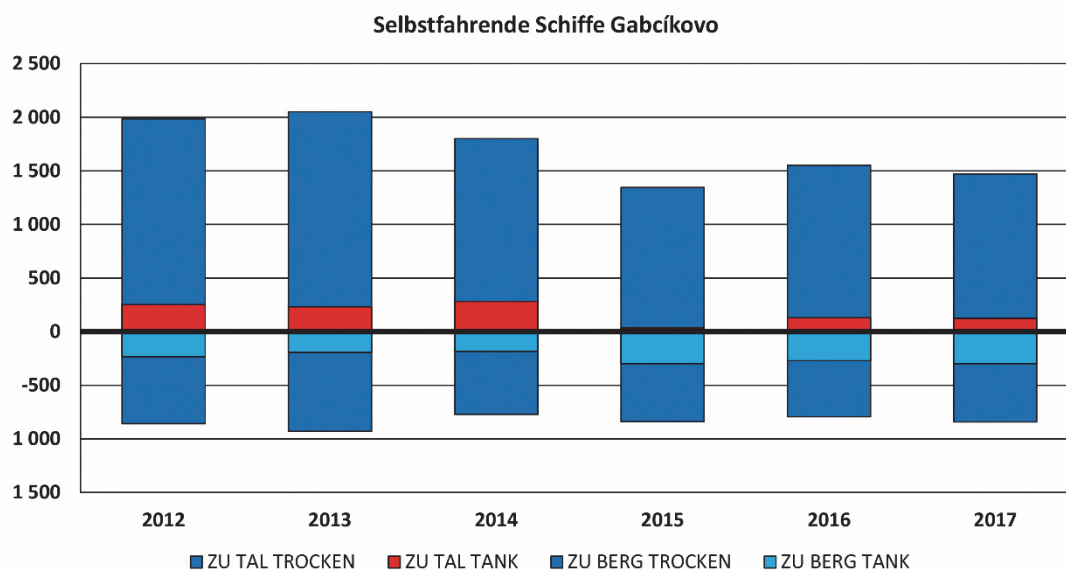


Рис. 10. Объемы перевозок грузов самоходными судами вверх/вниз по Дунаю через шлюз Габчикуво по годам в тоннах

Перевозки самоходными судами (рис. 10) осуществлялись судами под флагами Германии – 38,9% всех грузов, 40,7% сухих грузов и 31% наливных грузов, Болгарии – 11,9% сухих грузов, Словакии – 3,8% сухих грузов и 37,7% наливных грузов; Венгрии – 4,4% сухих грузов, Сербии – 17,7% наливных грузов, Румынии – 5,4% сухих грузов; судами под флагами стран, не являющихся членами ДК, перевезено 19% сухих грузов.

а) Самоходными сухогрузными судами перевезено всего 1.841 тыс. т (рис. 11), из них:

- вверх – 1.321 тыс. т;
- вниз – 520 тыс. т.

Всего в 2017 г. вверх прошло 1.356 самоходных сухогрузных судна, вниз – 1.360 судов, что свидетельствует о стабильном составе самоходных сухогрузных судов на Дунае.

Показатели движения (соотношение) самоходных сухогрузных судов представлены в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Показатели движения (соотношение) самоходных сухогрузных судов на Верхнем Дунае

Соотношение	2013	2014	2015	2016	2017
Груженные вверх/вниз	2:1	2:1	2,1:1	2,4:1	2,16:1
Груженные/балластные вверх	18:1	18:1	8,8:1	13,7:1	16,3:1
Груженные/балластные вниз	0,77:1	0,76:1	0,76:1	0,64:1	0,76:1

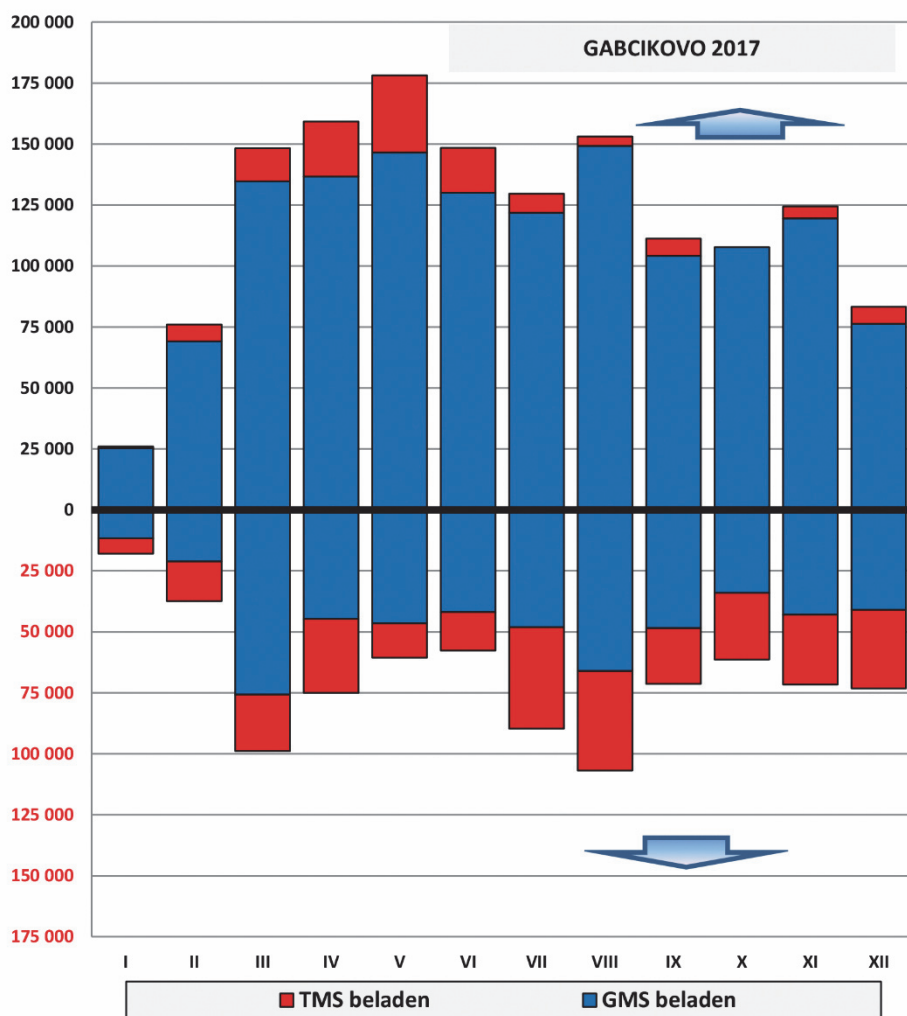


Рис. 11. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами и сухогрузными судами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2017 г. по месяцам в тоннах

Таким образом, вверх в балласте проследовало только 6,1% самоходных сухогрузных судов, в то же время вниз в балласте проследовало 23,6%.

В 2017 г. через гидроузел Габчиково прошло сухогрузных судов большой длины:

- длиной 110 м – 264 груженых единиц (рис. 12), которыми перевезено всего 317 тыс. т, и 151 единица в балласте (рис. 13);
- длиной 135 м ("большое европейское судно") – 85 груженых единиц (рис. 12), которыми перевезено (рис. 13) всего 145 тыс. т (103% по сравнению с 2016 г.), и 40 единиц в балласте;
- специализированных судов ("ро-ро", контейнеровозы и др.) – всего 131 судно.

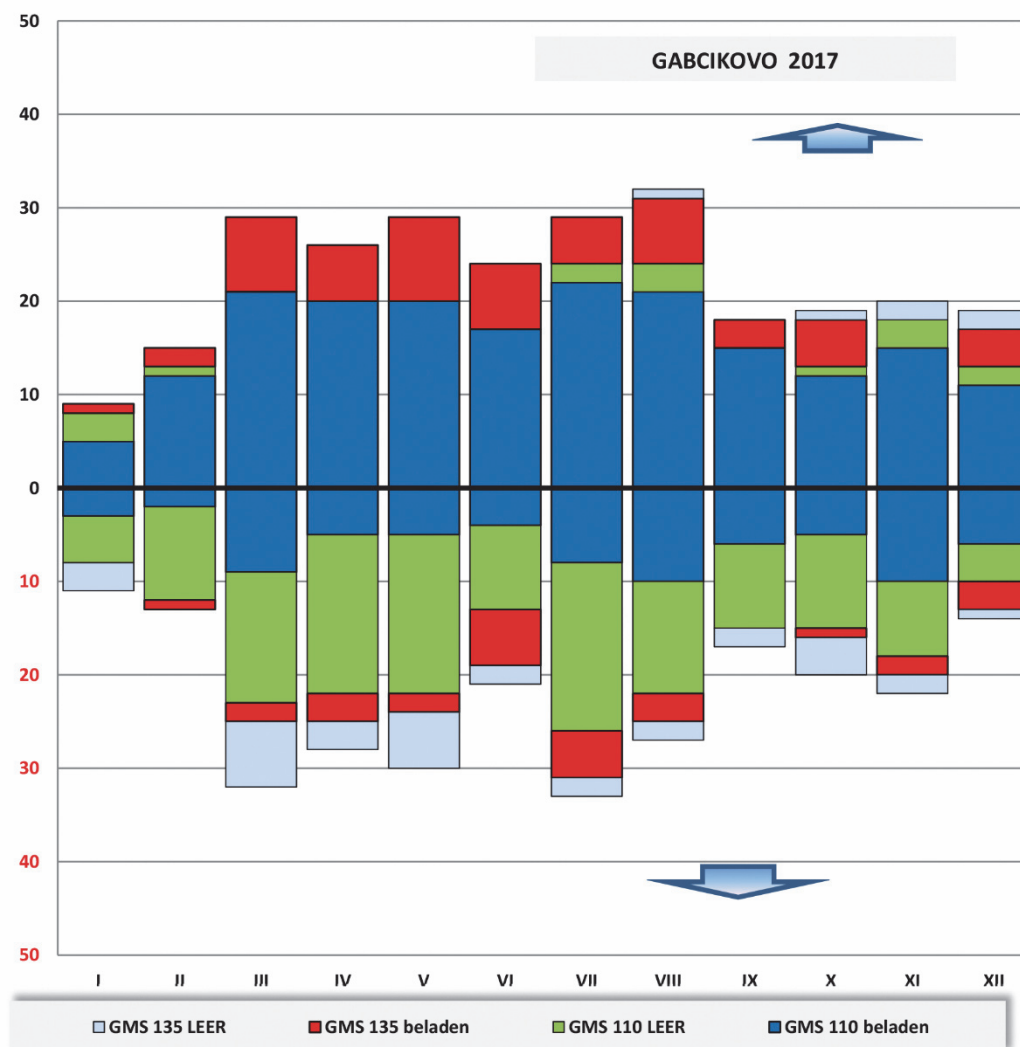


Рис. 12. Судопроходы (в грузу и порожнем) самоходных судов большой длины вверх/вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2017 г. по месяцам

б) Самоходными танкерами перевезено всего 424 тыс. т наливных грузов (рис. 11), что составляет 106% к объему в 2016 г., из них:

- вверх – 125 тыс. т;
- вниз – 299 тыс. т.

В среднем через гидроузел Габчиково проходило в апреле-июле 50-60 танкеров, в августе-декабре – 60-70 танкеров.

Всего в 2017 г. вверх прошло 364 самоходных танкера, вниз – 367, что свидетельствует о стабильном составе самоходных танкеров, работающих на Дунае.

Показатели соотношения движения самоходных танкеров представлены в таблице 2.4.

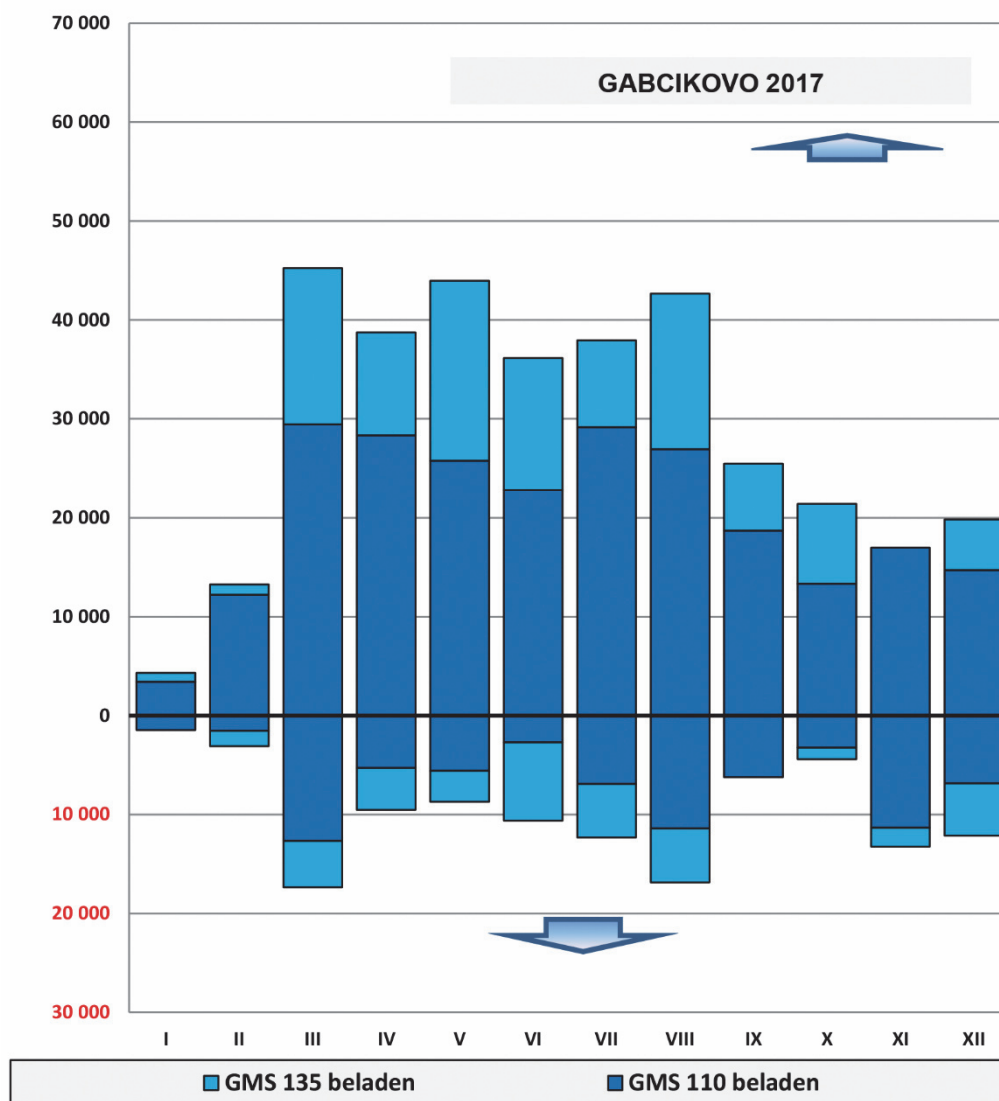


Рис. 13. Объёмы перевозок грузов самоходными судами большой длины вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2017 г. по месяцам в тоннах

Таблица 2.4

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

Соотношение	2013	2014	2015	2016	2017
Груженные вверх/вниз	2:1	2:1	0,13:1	0,48:1	0,41:1
Груженные/балластные вверх	2,3:1	2,3:1	0,1:1	0,48:1	0,44:1
Груженные/балластные вниз	0,37:1	0,37:1	8,5:1	2,1:1	2,7:1

Таким образом, вверх в груженом состоянии проследовало 44% самоходных танкеров; в то же время вниз проследовало 63,5% танкеров в груженом состоянии.

При этом основной объём перевозки наливных грузов вниз осуществлен во втором полугодии 2017 г.

Номенклатура грузов (статистика гидроузла Габчиково):

Наибольшие объёмы перевозок через гидроузел Габчиково составили: продовольственные грузы, железорудное сырьё, наливные грузы и металлопродукция (рис. 14). Процентное соотношение объёмов грузов при движении вверх и вниз (трансграничное сообщение Венгрия/Словакия HU/SK) представлено в таблицах 2.5 и 2.6; оно примерно соответствует структуре перевозок в 2012-2016 гг.

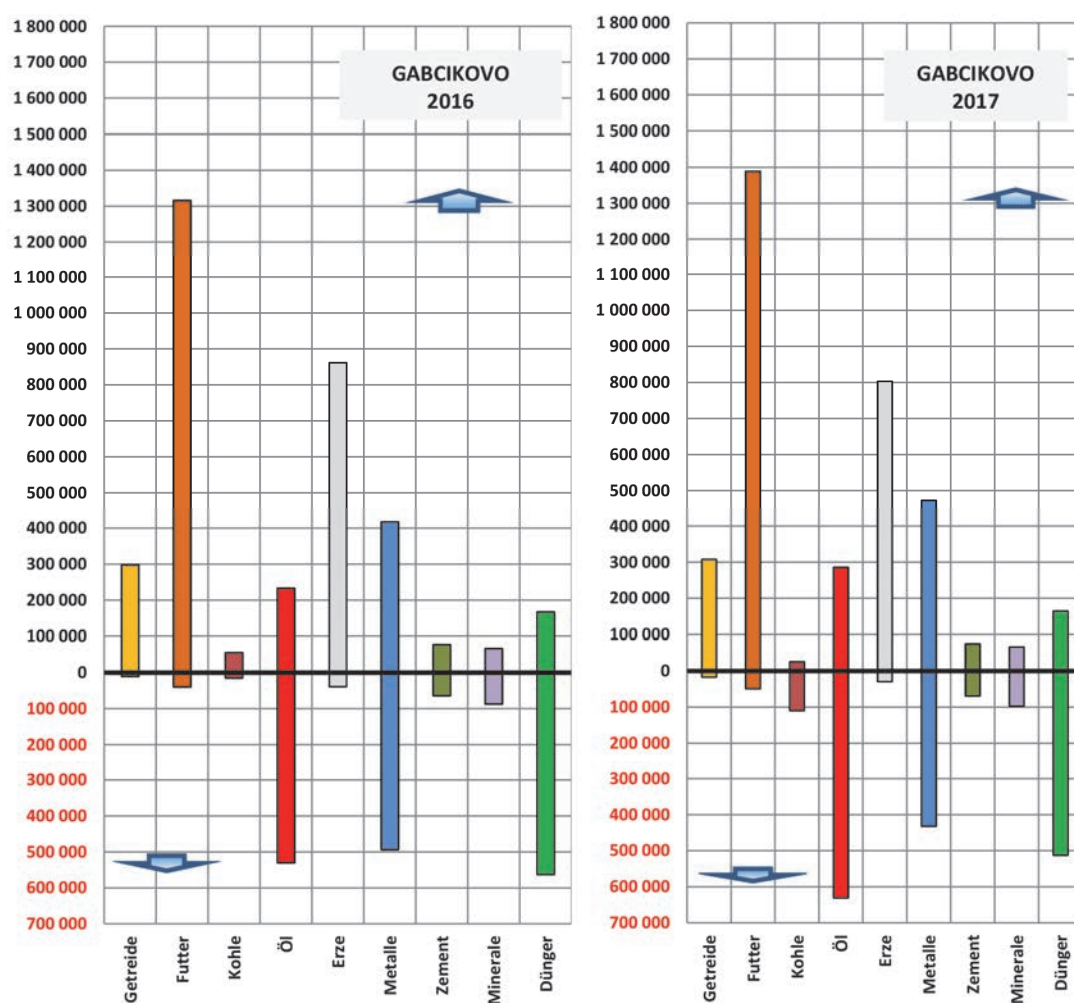


Рис. 14. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2016 -2017 гг. в тоннах

Таблица 2.5

**Объемы грузов (по номенклатуре),
перевезенных в трансграничном сообщении HU/SK: вверх**

Год, тыс. т Товарная группа	2012	2013	2014	2015	2016	2017	В % к 2016 г.
Продовольственные грузы и корма	1.660 38% ⁷	1.250 29%	1.440 35%	1.283 42%	1.316 37,8%	1.389 38,7%	105,6%
Железорудное сырье	1.130 26%	1.250 29%	1.080 26%	749 24,6%	862 24,8%	803 22,3%	93%
Зерновые грузы	514 8,6%	514 12%	206 5%	200 6,5%	298 8,6%	308 8,5%	103,2%
Металлопродукция	391 8,9%	425 9%	376 9%	358 11,7%	417 12%	473 13,1%	113,4%
Нефтепродукты	505 11,%	339 7,9%	406 10%	84 2,7%	233 6,7%	286 7,9%	122,7%
Натуральные и искусственные удобрения	280 6,4%	250 5,8%	238 5,8%	171 5,6%	167 4,8%	165 4,6%	98,8%

Таблица 2.6

**Объемы грузов (по номенклатуре),
перевезенных в трансграничном сообщении HU/SK: вниз**

Год, тыс. т Товарная группа	2012	2013	2014	2015	2016	2017	В % к 2016 г.
Натуральные и искусственные удобрения	557 33% ⁸	501 31%	434 33%	414 26,8%	563 30,5%	513 26,6%	91,1%
Нефтепродукты	452 27%	389 24%	323 24%	480 31%	530 28,7%	631 32,7%	119%
Металлопродукция	280 16,8%	374 23%	290 22%	399 25,8%	493 26,7%	432 22,4%	87,6%

⁷ В % от общего объема, перевезенного вверх.

⁸ В % от общего объема, перевезенного вниз.

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

Объем перевозок

Объем перевозок через Мохач в 2017 г. составил свыше 5.748 тыс. т, или 91,8% от объема грузов, перевезенных в 2016 г. (рис. 15) (снижение объемов произошло вследствие уменьшения количества перевозок вниз зерна), из них транзит вверх – 2.766 тыс. т, т.е. 47,8% (в 2012 г. – 51%, в 2013 г. – 58%, в 2014 г. – 51%, в 2015 г. – 39%, в 2016 г. – 46%).

Сухих грузов перевезено 5.047 тыс. т, из них:

- вверх – 2.573 тыс. т,
- вниз – 2.474 тыс. т.

Наливных грузов перевезено 727 тыс. т, из них:

- вверх – 170 тыс. т,
- вниз – 557 тыс. т.

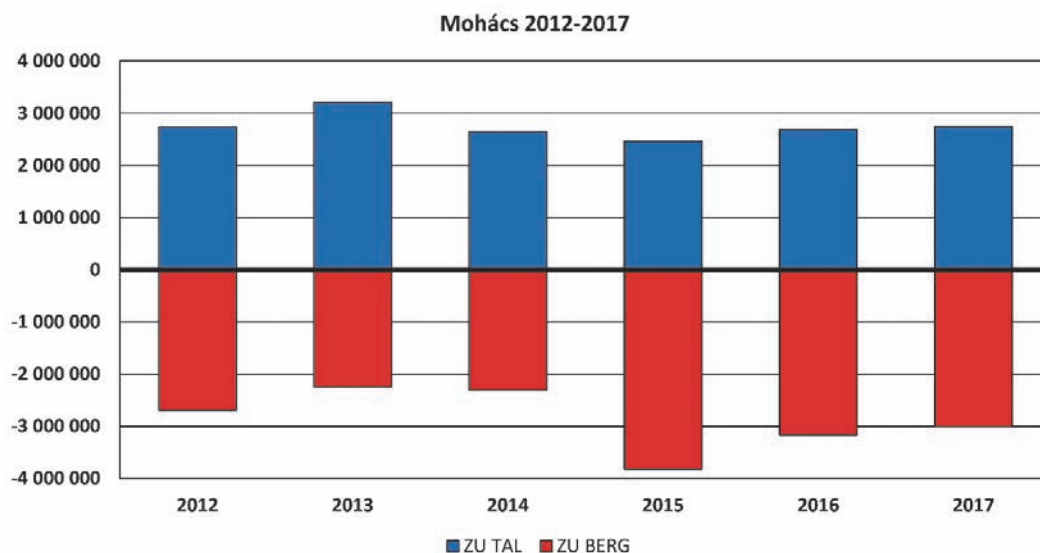


Рис. 15. Объемы перевозок грузов вверх/вниз по Дунаю через Мохач по годам в тоннах

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами

Всего в 2017 г. толкаемыми составами через контрольный пункт Мохач перевезено свыше 4.483 тыс. т, (рис. 16) что составляет 78% от общего объема грузов, включая наливные грузы (в 2013 г. – 75%, в 2014 г. – 75%, в 2015 г. – 81,7%, в 2016 г. – 79%).

В периоды стабильных судоходных условий через контрольный пункт Мохач проходило в среднем 70–85 караванов в месяц, в июне – 37 караванов.

Перевозки толкаемыми составами в основном осуществлялись судами под флагами: Румынии – 28,2% сухих грузов, Германии – 30,6% сухих грузов, Украины – 15,4% сухих грузов, Болгарии – 5,9%, Республики Молдовы – 4,3% сухих грузов; Сербии – 48,8% наливных грузов, Словакии – 6,6% сухих и 28,8% наливных грузов, Австрии – 3,4% сухих грузов.

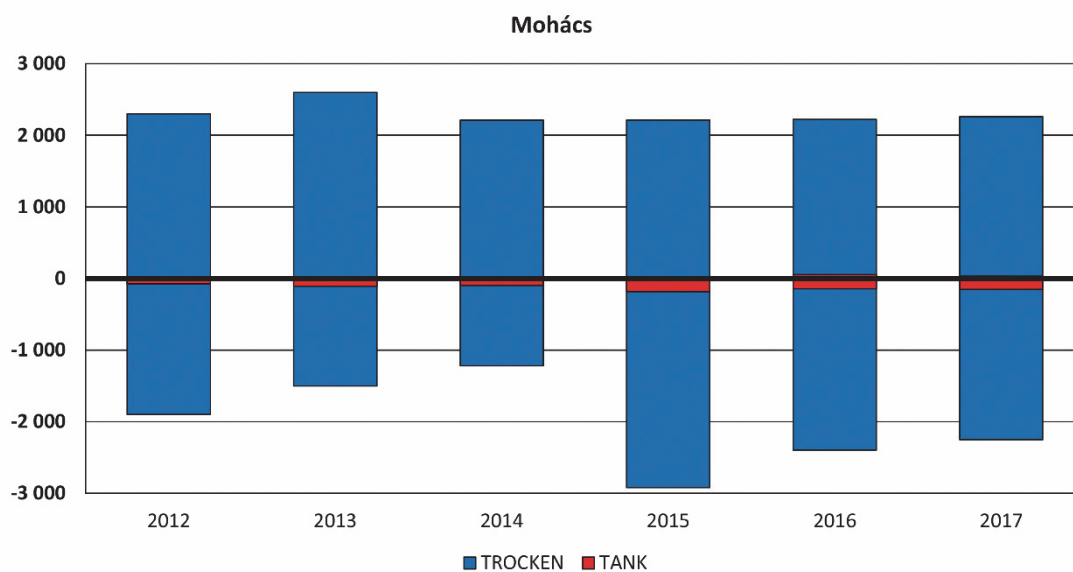


Рис. 16. Объемы перевозок грузов толкаемыми составами вверх/вниз по Дунаю через Мохач по годам в тоннах

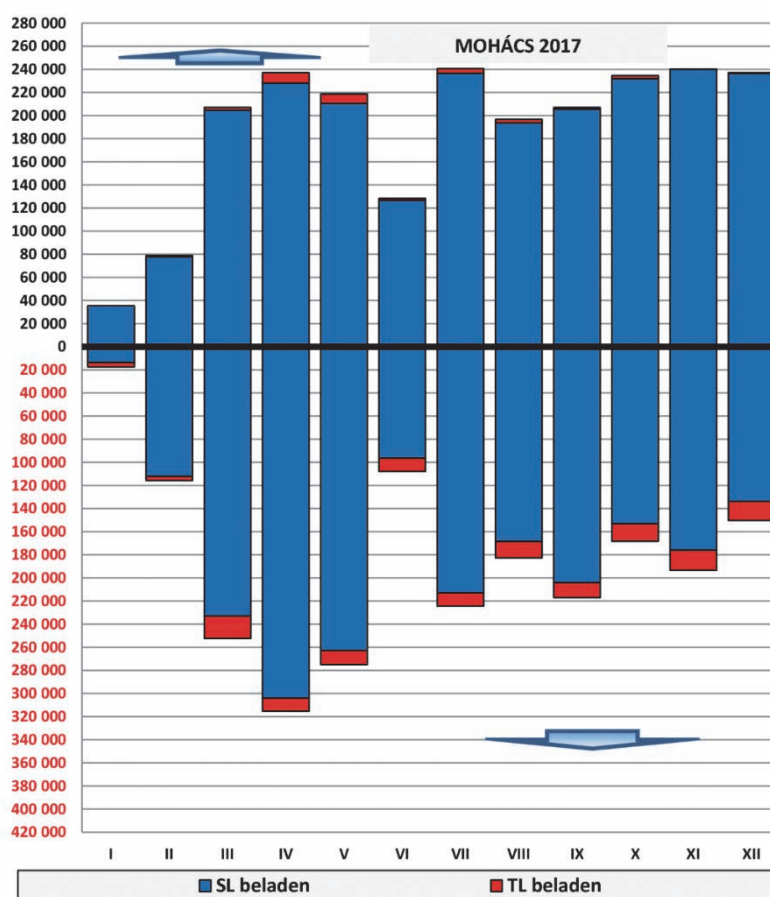


Рис. 17. Объемы перевозок грузов несамоходными танкерами и сухогрузными баржами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2017 г. в тоннах по месяцам

а) По объемам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 4.295 тыс. т (рис. 17), из них:

- вверх – 2.227 тыс. т, что составляет 85,6% (в 2014 г. – 86%, в 2015 г. – 91,4%, в 2016 г. – 86,5%) от объема сухих грузов, перевезенных вверх;
- вниз – 2.068 тыс. т, что составляет 83,6% (в 2014 г. – 76%, в 2015 г. – 85%, в 2016 г. – 84,4%) от объема сухих грузов, перевезенных вниз.

Всего в 2017 г. в толкаемых составах прошло вверх 2.522 несамоходных сухогрузных баржи, из них 27,8% (в 2014 г. – 18%, в 2015 г. – 42,7%, в 2016 г. – 31%) в балласте. В то же время из 2.469 сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 23,5% единиц спускались в балласте (в 2016 г. – 18,6%).

б) По объемам наливных грузов несамоходными баржами–танкерами в составе караванов перевезено 186 тыс. т (рис. 17), из них:

- вверх – 34 тыс. т;
- вниз – 152 тыс. т.

Всего в толкаемых составах вверх прошло 152 несамоходных танкера (из них 24,3% груженых); вниз – 155 танкеров (из них 83,8% груженых), что свидетельствует о стабильном составе несамоходных танкеров на Дунае.

Перевозки самоходными судами

Всего самоходными судами (рис. 18) перевезено 1.288 тыс. т, что составляет 22% (в 2013 г. – 25%, в 2014 г. – 24%, в 2015 г. – 18,3%, в 2016 г. – 21%) от общего объема, перевезенного через контрольный пункт Мохач, из них:

- вверх – 478 тыс. т,
- вниз – 810 тыс. т.

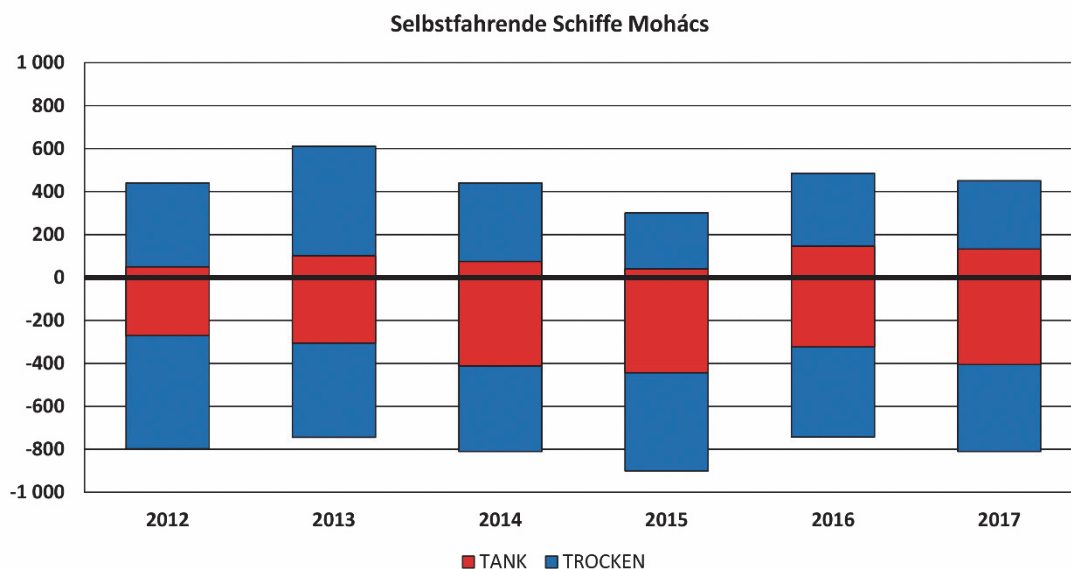


Рис. 18. Объемы перевозок грузов самоходными судами вверх/вниз по Дунаю через Мохач по годам в тоннах

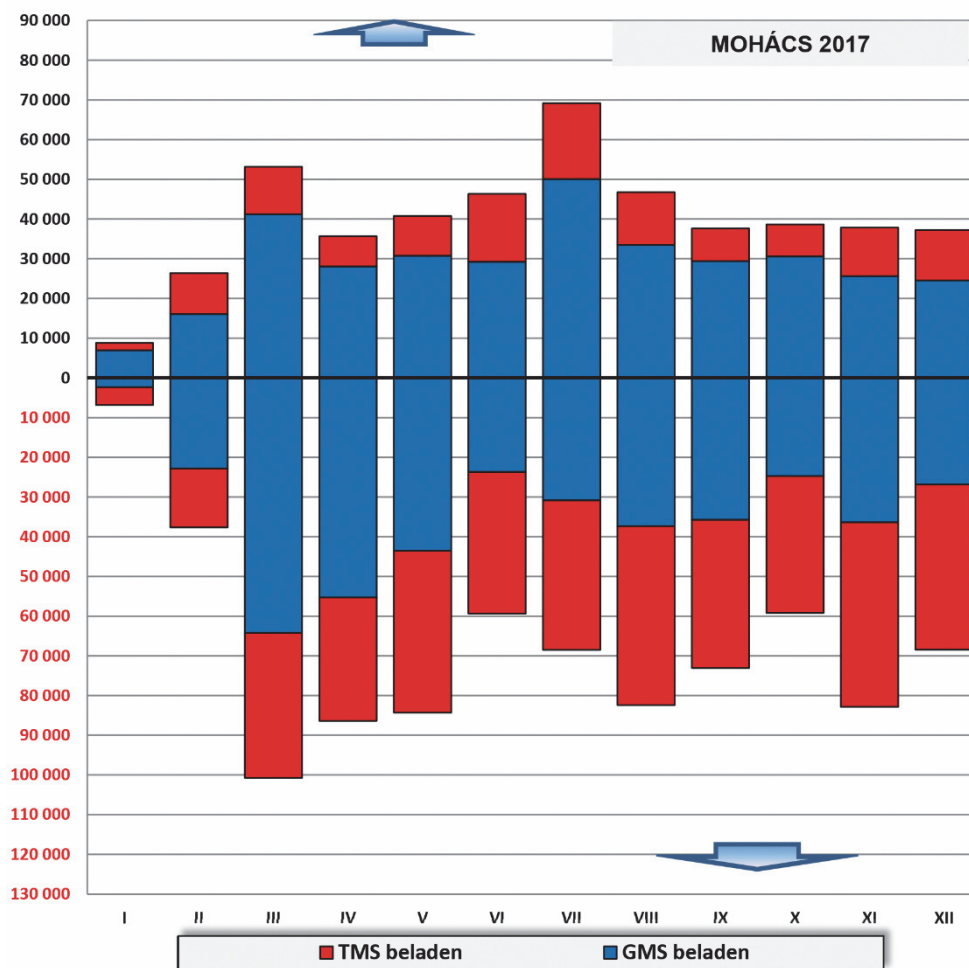


Рис. 19. Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами и сухогрузными судами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2017 г. по месяцам в тоннах

В среднем через контрольный пункт Мохач ежемесячно проходило 60-70 груженых самоходных судов.

Перевозки самоходными судами осуществлялись под флагами Германии – 23% сухих грузов, Болгарии – 33,3% сухих грузов; Сербии – 51,5% наливных грузов, Румынии – 23% наливных грузов, Словакии – 20,2% наливных грузов; под флагами стран, не являющихся членами ДК, было перевезено 13,6% сухих грузов.

а) Самоходными сухогрузными судами перевезено 752 тыс. т (рис. 19), из них:

- вверх – 346 тыс. т;
- вниз – 406 тыс. т.

б) Самоходными танкерами перевезено 538 тыс. т наливных грузов (рис. 19), из них:

- вверх – 133 тыс. т.
- вниз – 405 тыс. т.

В среднем через контрольный пункт Мохач ежемесячно проходило 35-40 погруженных танкеров.

- с) Всего в 2017 г. через контрольный пункт Мохач прошло самоходных судов большой длины: длиной 135 м – 46 единиц (54% от общего количества работающих на Дунае).

Номенклатура грузов

Наибольшие объемы перевозок через контрольный пункт Мохач составили зерновые грузы вниз, железорудное сырье вверх, продукция металлургической и химической промышленности (рис. 20). Процентное соотношение объемов грузов при движении и вверх и вниз (трансграничное сообщение Венгрия/Хорватия/Сербия HU/HR/RS) представлено в таблицах 2.7 и 2.8.

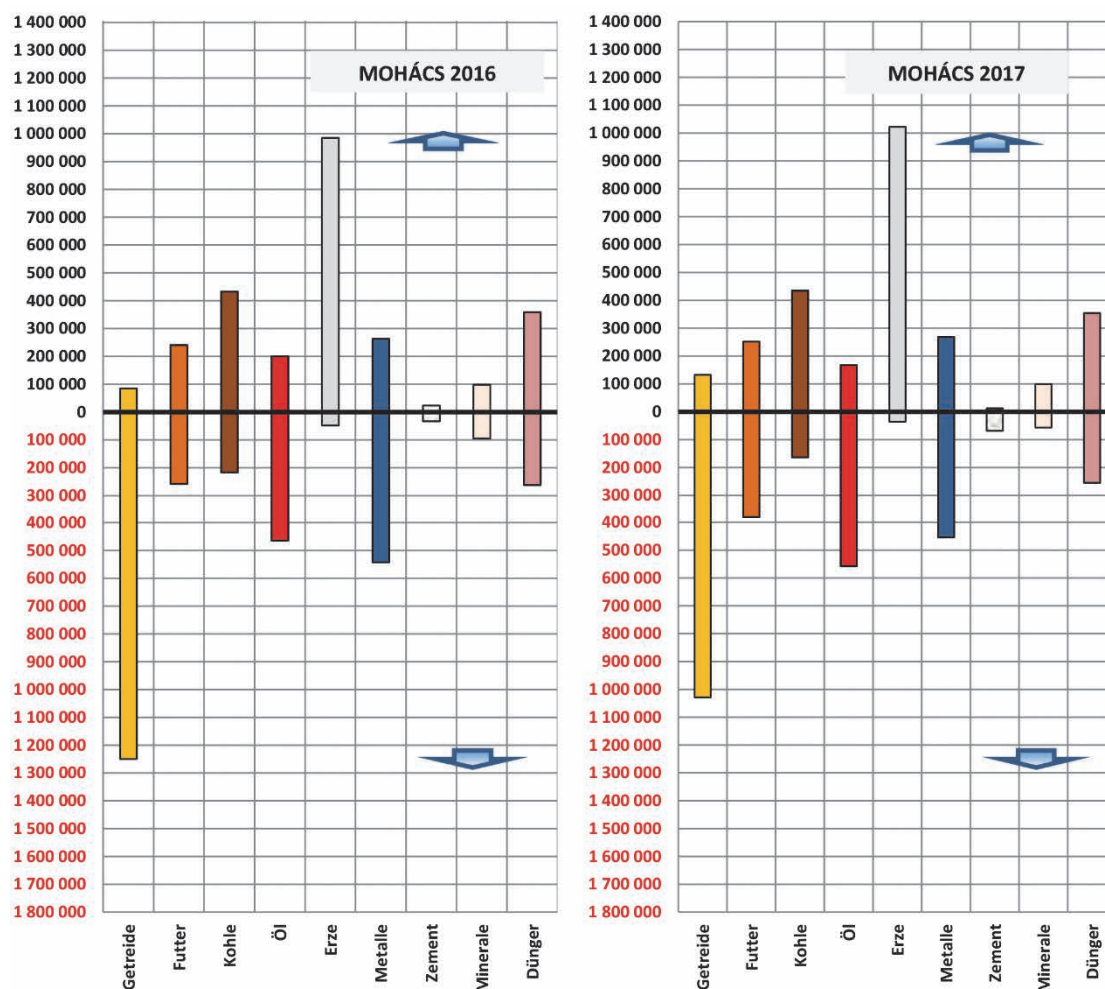


Рис. 20. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2016-2017 гг. в тоннах

Таблица 2.7

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

Год, тыс. т Товарная группа	2012	2013	2014	2015	2016	2017	В % к 2016 г.
Железорудное сырье	1.300 44,8%	1.350 42%	1.010 41%	933 38%	985 36,6%	1.023 37%	103,8%
Уголь (кокс)	636 23%	879 27%	600 23%	605 24%	433 16,1%	435 15,7%	100,5%
Удобрения	237 8,6%	241 7,5%	344 13%	395 16%	359 13,3%	354 9,2%	98,6%
Нефтепродукты	<5%	<5%	<5%	<5%	200 7,4%	168 6,1%	84%
Металлопродукция	156 5,7%	190 6%	176 6,9%	175 7,1%	264 9,8%	269 9,7%	101,9%

Таблица 2.8

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

Год, тыс. т Товарная группа	2012	2013	2014	2015	2016	2017	В % к 2016 г.
Зерновые грузы	1.100 41%	637 28%	674 29%	1.700 44,5%	1.249 39,8%	1.028 34,5%	82,3%
Нефтепродукты	318 12,3%	424 19%	520 22,5%	613 16%	465 14,8%	558 18,7%	120%
Металлопродукция	275 10,7%	334 15%	276 12%	389 10%	543 17,3%	454 15,2%	83,6%
Продовольственные товары и корма	354 13,8%	194 8,6%	430 18,6%	687 17,2%	257 8,2%	382 12,8%	148%
Удобрения	<5%	<5%	182 7,9%	234 6,1%	261 8,3%	255 8,5%	97,7%

Соотношение основных объемов при перевозках как вверх, так и вниз, отличается от соотношений, достигнутых в 2012-2015 гг. (рис. 21) Кроме того, это соотношение отличается от соотношений, достигнутых в 2016 г., за счет относительного уменьшения объема перевозок зерна и металлопродукции вниз.

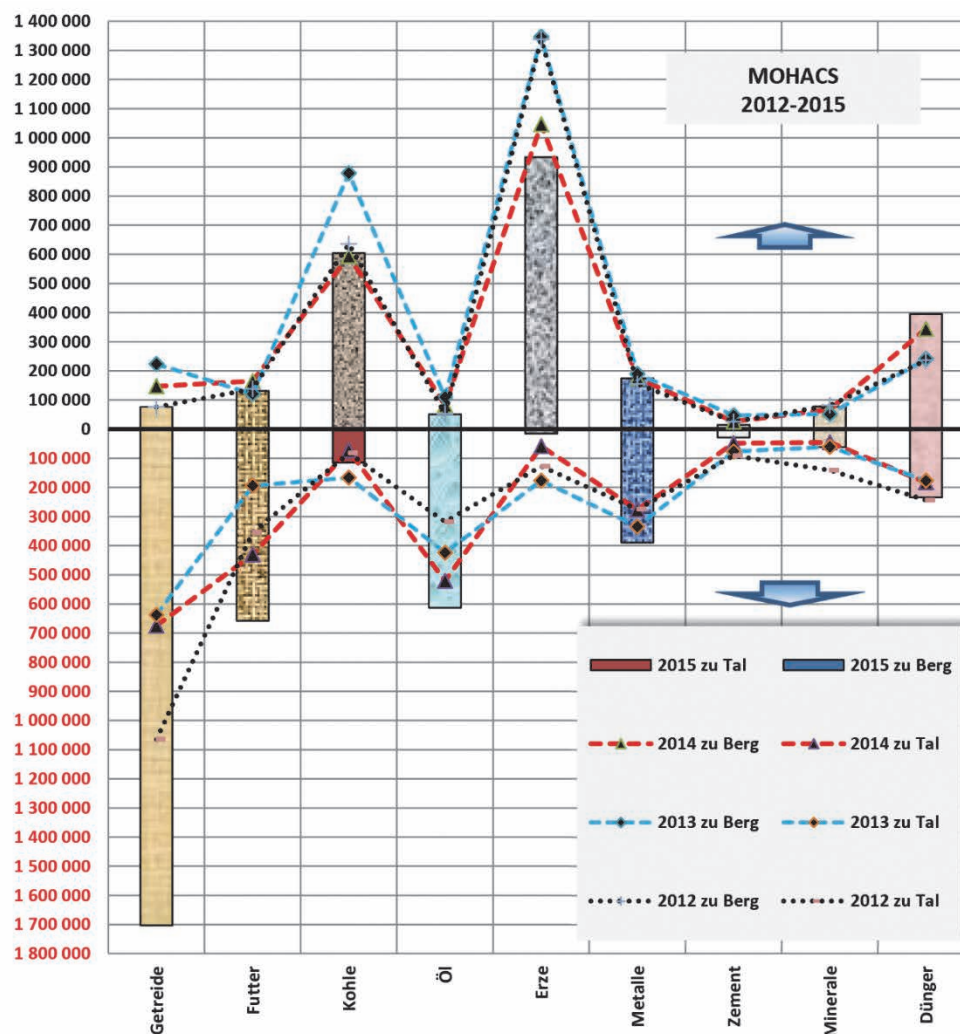


Рис. 21. Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2012-2015 гг. в тоннах

2.2.3 Межбассейновые перевозки

2.2.3.1 Перевозки через канал Рейн–Майн–Дунай

Через шлюз Кельхейм в 2017 г. перевезено 4.177 тыс. т грузов. За 11 месяцев 2017 г. прошло вверх 1.847 грузовых судов, из них около 87% – в погруженном состоянии, вниз – 1.760 судов, из них 94,4% в погруженном состоянии.

Перевезено 3.826 тыс. т, из них:

- на Дунай (вниз) – 1.902 тыс. т, что на 6% больше, чем в 2016 г.
- с Дуная (в порты Майна и Рейна) – 1.924 тыс. т, что на 5,42% больше, чем в 2016 г.

Динамика перевозок грузов по месяцам в сравнении с 2011-2016 гг. показана на рис. 22; динамика перевозок по годам приведена в таблице 2.9.

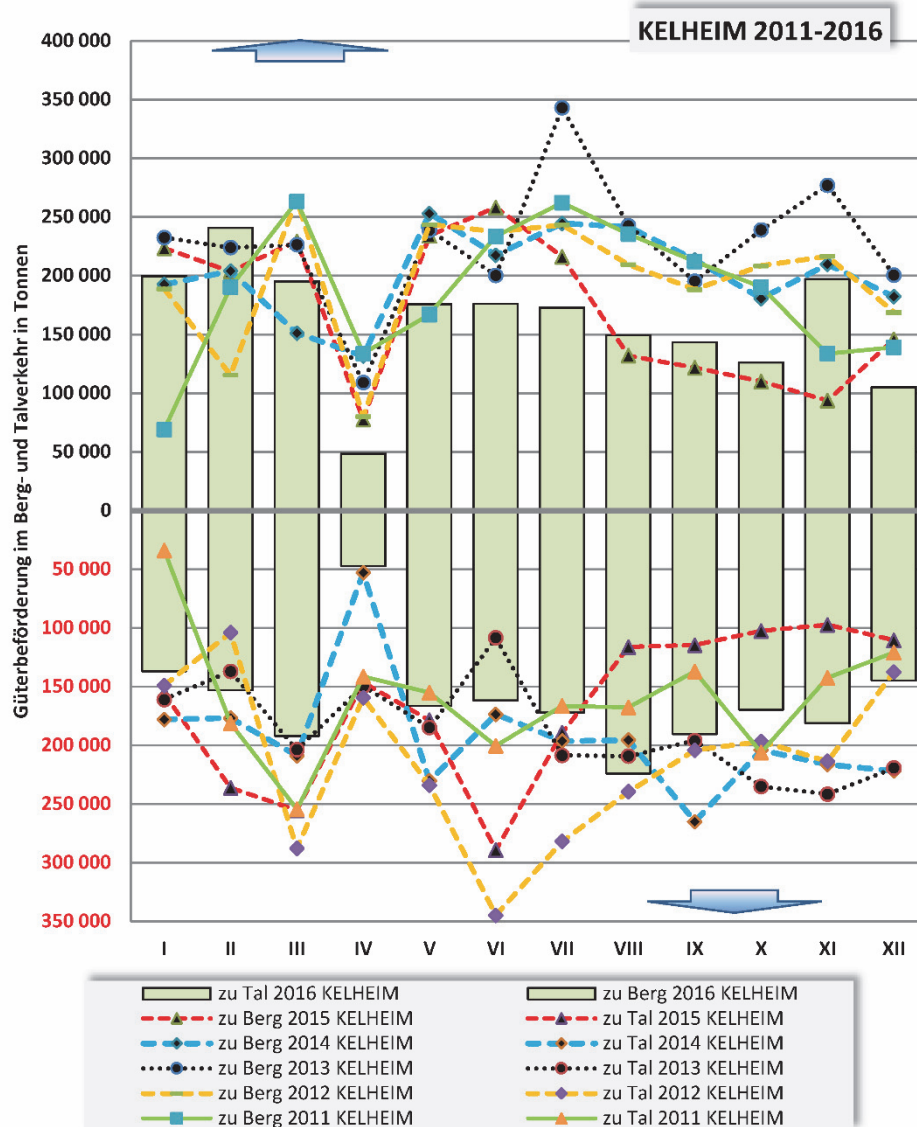


Рис. 22. Объёмы перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз КЕЛЬХЕЙМ в 2011-2016 гг. по месяцам в тоннах

Таблица 2.9

Объёмы перевозок грузов через Кельхейм по годам

Год, млн. т	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Грузооборот	4,91	4,98	4,74	4,04	3,87	3,82
На Дунай	2,36	2,26	2,32	1,99	1,93	1,90
С Дуная	2,55	2,72	2,42	2,045	1,94	1,92

* 11 месяцев

Объемы перевозок через Кельхейм в системе гидроузлов канала Рейн-Майн-Дунай показаны на рис. 23 (11 месяцев 2017 г.)⁹.

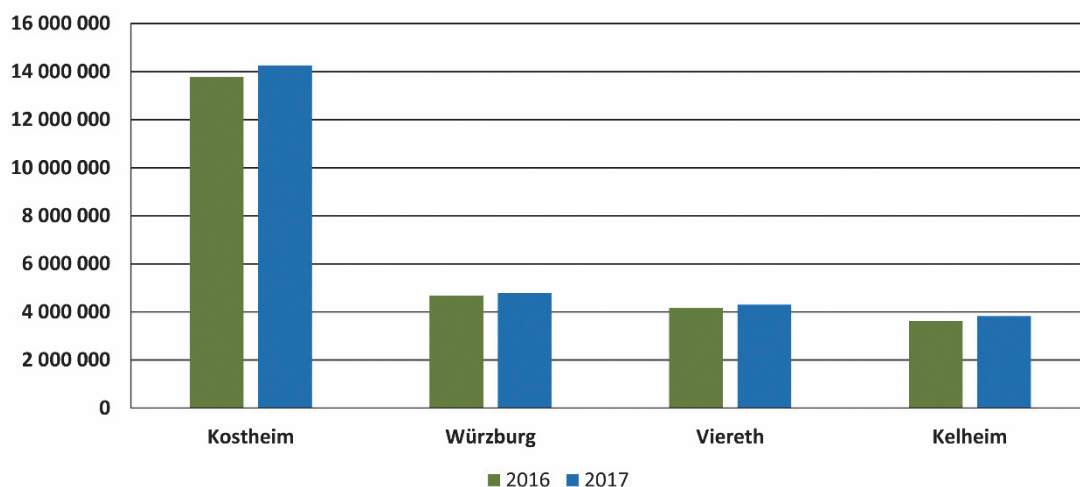


Рис. 23. Объемы перевозок грузов через шлюз Кельхейм в системе канала Рейн-Майн-Дунай в 2017 г. в тоннах

2.2.3.2 Перевозки по каналу Дунай - Черное море

Объем перевозок по каналу Дунай - Черное море составил 13,77 млн. т, то есть 94,6% от аналогичного показателя в 2016 г. При этом объем международных перевозок составил всего 86,1% от аналогичного показателя в 2016 г. (таблица 2.10).

Динамика перевозок по месяцам показана на рис. 24; начиная с октября объемы как международных, так и внутренних перевозок начали резкое снижение.

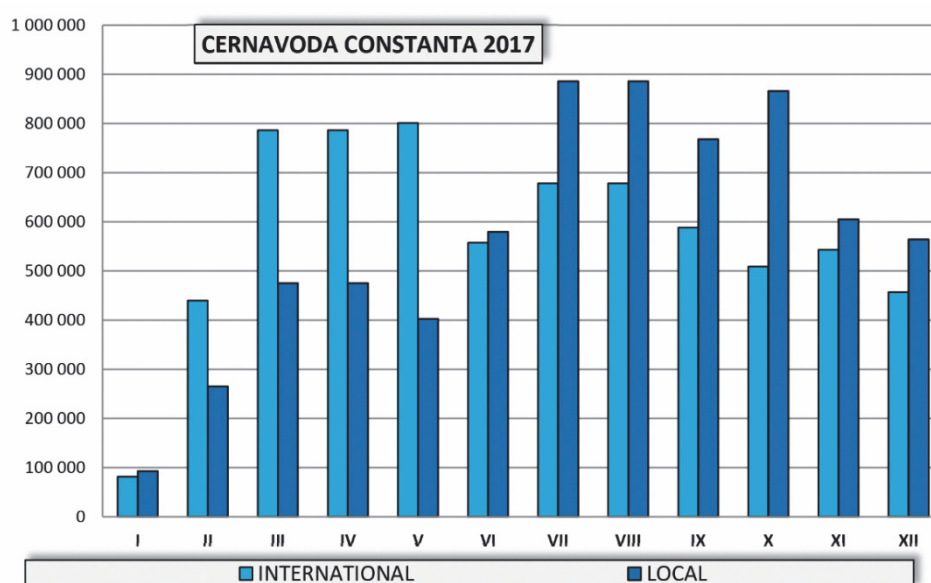


Рис. 24. Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНОВОДА-КОНСТАНЦА в 2017 г. по месяцам в тоннах

⁹ Данные предоставлены Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Standort Würzburg

Таблица 2.10

Объемы перевозок грузов по каналу Дунай - Черное море по годам

Год, млн. т	2012	2013	2014	2015	2016	2017	В % к 2016
Общий грузооборот	13,72	13,96	14,43	14,02	14,55	13,77	94,6%
Международные перевозки	8,43	8,63	7,90	8,62	8,03	6,91	86,1%
Внутренние перевозки	5,29	5,33	6,53	5,40	6,52	6,86	105,2%

2.2.3.3 Перевозки по Сулинскому каналу в 2017 г. составили всего 4.307 тыс. т, что составляет 114% к аналогичному показателю в 2016 г., из них по направлениям (рис. 25):

- море – Дунай – 701 тыс. т (136,6% к объему 2016 г.);
- Дунай – море – 3.606 тыс. т, что составляет 111% к объему, перевезенному в 2016 г., из которых 40% перевезено в четвертом квартале 2017 г.

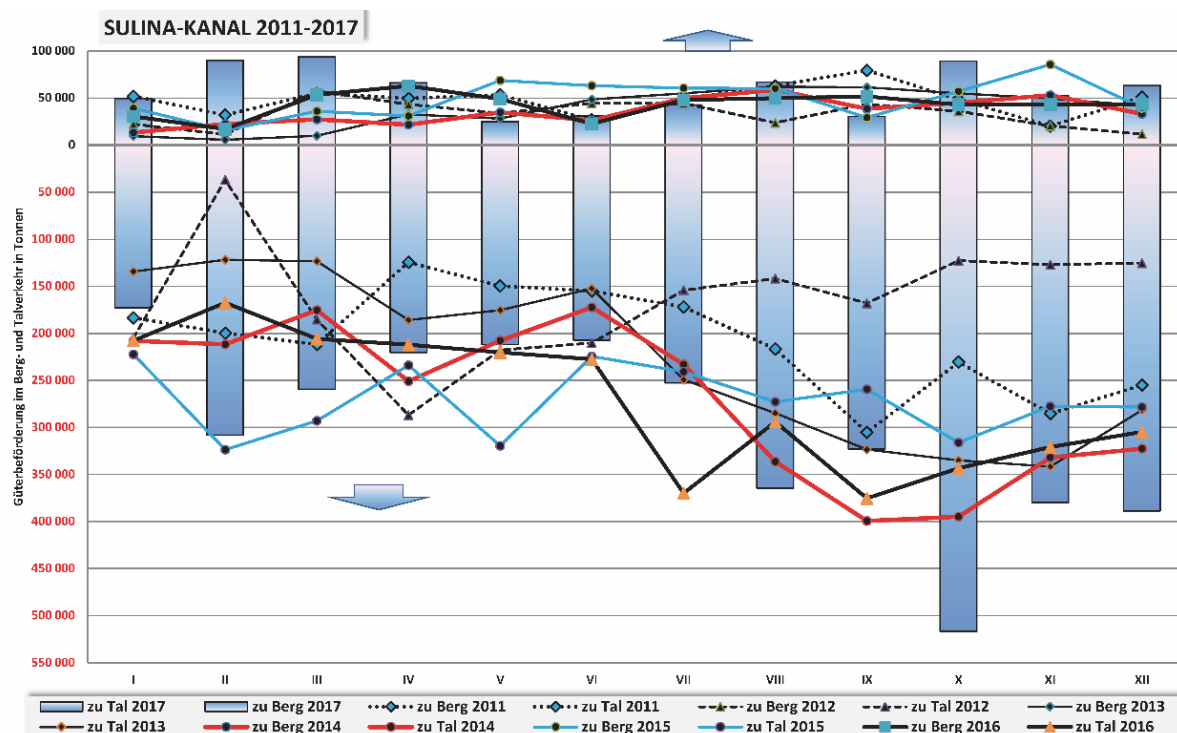


Рис. 25. Объемы перевозок грузов вверх/ вниз по Сулинскому каналу в 2011-2017 гг. по месяцам в тоннах

Р а з д е л 3

Общая характеристика грузооборота дунайских портов

3.1 ДУНАЙСКИЕ ПОРТЫ ГЕРМАНИИ

3.1.1 Общий грузооборот дунайских портов Германии в 2017 г.¹⁰ составил 3.314 тыс. т, или +12% к грузообороту 2016 г. (таблица 3.1).

Таблица 3.1

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	В % к 2016 г.
Грузооборот	4.031	3.257	2.958	3.314	112%

3.1.2 Грузооборот основных дунайских портов Германии отражен в таблице 3.2

Таблица 3.2

Порты (тыс. т)	Кельхейм	Регенс- бург	Штраубинг- Занд	Дегген- дорф	Пассау	Остальные
2016 г.	352,2	1.350	621	217,7	292	125,7
2017 г.	347,5	1.502	795	235,5	328	106,7
В % от 2016 г.	-1,3%	+11,3%	+28,1%	+8,2%	+12,1%	-15,1%

В 2017 г. 86,2% всего грузооборота составили грузы основных 5 групп по NST 2007 (таблица 3.3).

Таблица 3.3

Группы (тыс. т)	01	04	08	10	03
Погружено	499	200	50,1	106,5	93
Выгружено	666	239,8	424,7	344,2	234
Всего	1.165	440	474,8	450,7	327
В % от объема 2016 г.	109,8%	119%	94,2%	147,4%	141,6%

Загрузка портов в 2017 г. по месяцам была неравномерной; в первом квартале активность портов была низкой, во втором квартале начался подъем как по принятым (выгруженным), так и по отправленным (погруженным) грузам (рис. 26).

¹⁰ www.statistik.bayern.de.

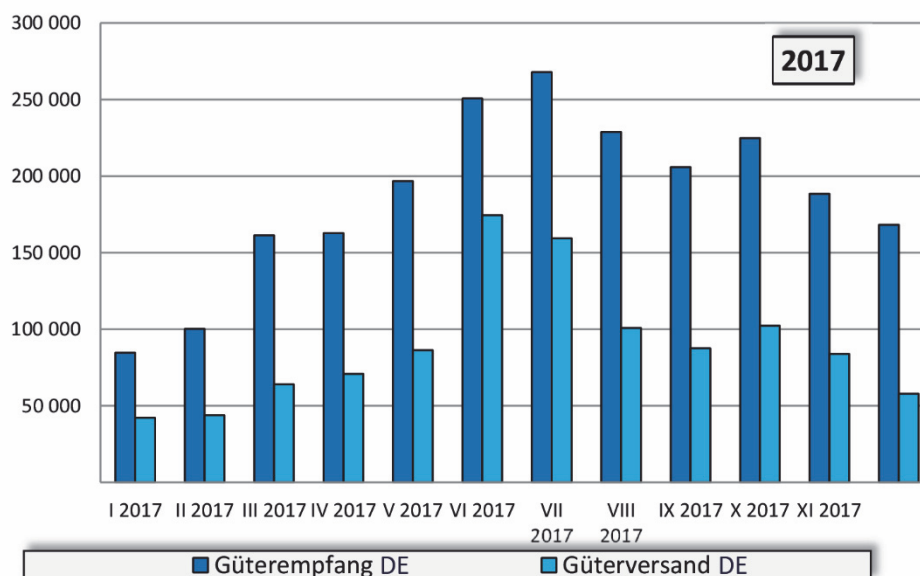


Рис. 26. Грузооборот дунайских портов Германии в 2017 г. по месяцам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.2 ПОРТЫ АВСТРИИ

3.2.1 Общий грузооборот портов Австрии в 2017 г.¹¹ составил 7.981 тыс. т, или 106,5% к грузообороту 2016 г. (таблица 3.4).

Таблица 3.4

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	В % к 2016 г.
Погружено	2.830	2.444	2.584	2.770	107,2%
Выгружено	5.781	5.005	4.909	5.211	104,4%
Грузооборот	8.611	7.449	7.493	7.981	106,5%

Общий объем грузов, перевезенных внутри страны, составил 389 тыс. т.

Динамика грузооборота портов по месяцам показана на рис. 27.

¹¹ www.statistik.at.

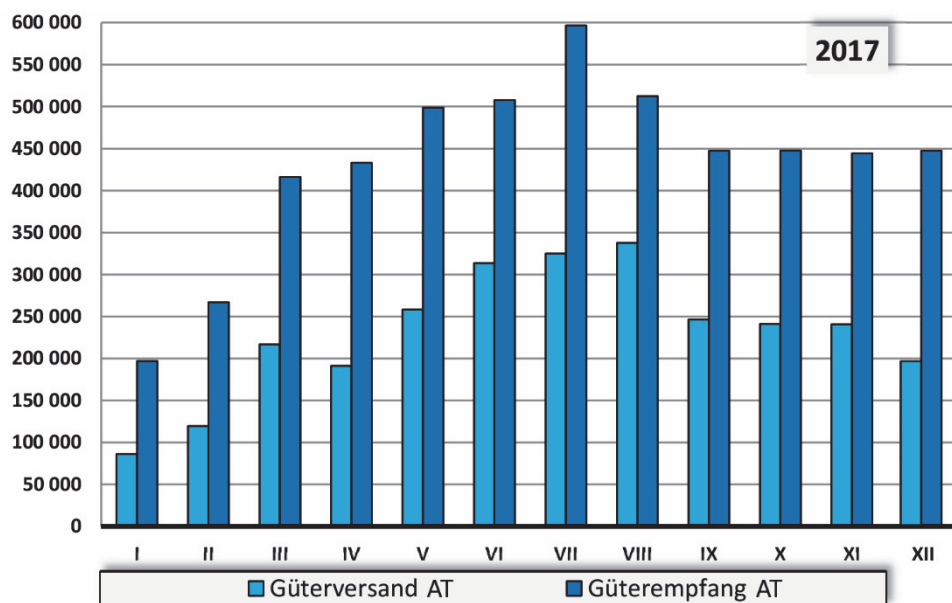


Рис. 27. Грузооборот дунайских портов Австрии в 2017 г. по месяцам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.2.2 Грузооборот основных портов Австрии в 2017 г. отражен в таблице 3.5.

Таблица 3.5

Порты (тыс. т)	Вена	Линц	Кремс	Энс
Погружено	796	1.399	145	174
Выгружено	333	2.850	392,4	499,5
Грузооборот 2016 г.	1.068	3.994	467,3	596,1
Грузооборот 2017 г.	1.129	4.249	537,4	673,5

3.2.3 Грузооборот в экспорте и импорте в 2017 г.:

- экспорт из портов Австрии – 2.380,8 тыс. т.
- прибыло в порты Австрии (импорт): 4.822 тыс. т;

При этом отправлено на экспорт в порты других стран (таблица 3.6):

Таблица 3.6

Страна (тыс. т)	Германия	Венгрия	Румыния	Нидерланды	Бельгия	Сербия
Отправлено в порты	450,8	560,1	487,2	272,8	297,2	181,9

Получено в импорте из портов других стран (таблица 3.7):

Таблица 3.7

Страна (тыс. т)	Словакия	Нидер- ланды	Украина	Венгрия	Германия	Румыния
Получено из портов	1.653	762,6	973,8	674,6	330,9	201

3.3 ПОРТЫ СЛОВАКИИ

3.3.1 Общий грузооборот портов Словакии определялся в 2017 г. в основном (около 95%) грузооборотом порта Братислава (таблица 3.8).

Таблица 3.8

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	В % к 2016 г.
Погружено	1.652	1.922	1.879	1.952	103,9%
Выгружено	63,4	87,2	115	175	152%
Грузооборот	1.715	2.009	1.969	2.127	108%

Динамика грузооборота порта Братислава по месяцам показана на рис. 28.

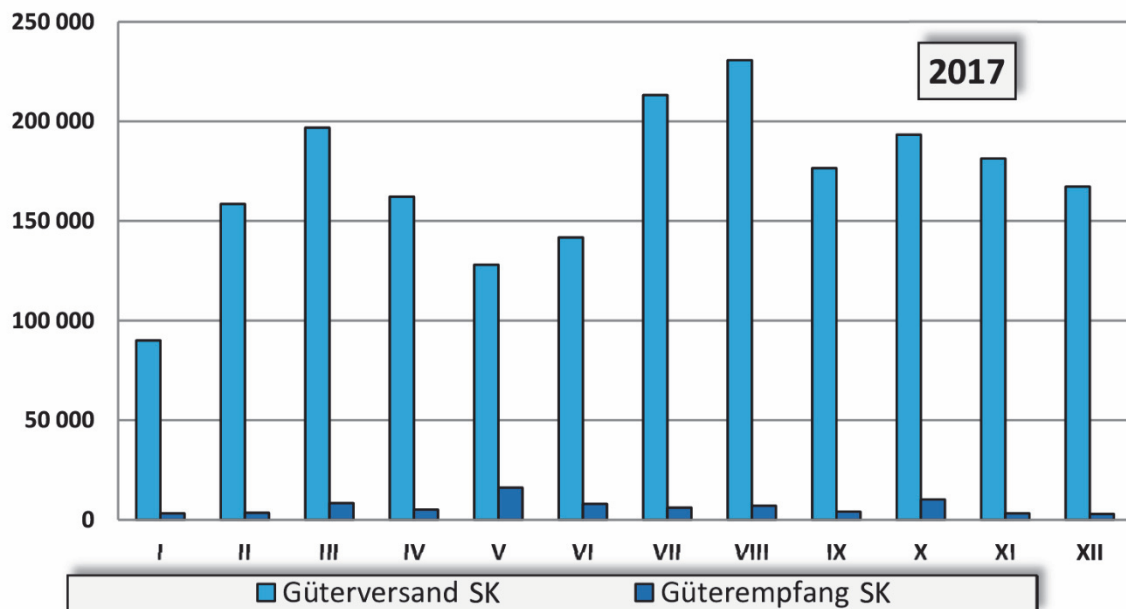


Рис. 28. Грузооборот дунайского порта Братислава в Словакии в 2017 г. по месяцам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.3.2 Основной объем грузов (91,8%) составляли погруженные, из них отправлено:

- свыше 65% - железорудное сырье (окатыш, аглоруда) в Австрию, 20% - нефтепродукты и продукция химической промышленности в Австрию, Венгрию и порты Рейна.

Грузооборот портов Комарно и Клижска Нема составляет соответственно 170 и 254 тыс. т. (данные 2016 г.).

3.4 ПОРТЫ ВЕНГРИИ

3.4.1 Общий грузооборот портов Венгрии в 2017 г.¹² составил 5.779 тыс. т, или 106,2% к объему 2016 г. (таблица 3.9).

Таблица 3.9

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	В % к 2016 г.
Погружено	3.917	4.190	3.602	3.692	102,5%
Выгружено	1.756	1.788	1.836	2.107	114,8%
Грузооборот	5.673	5.978	5.439	5.799	106,9%

Общий объем грузов, перевезенных внутри страны, составил около 280 тыс. т.

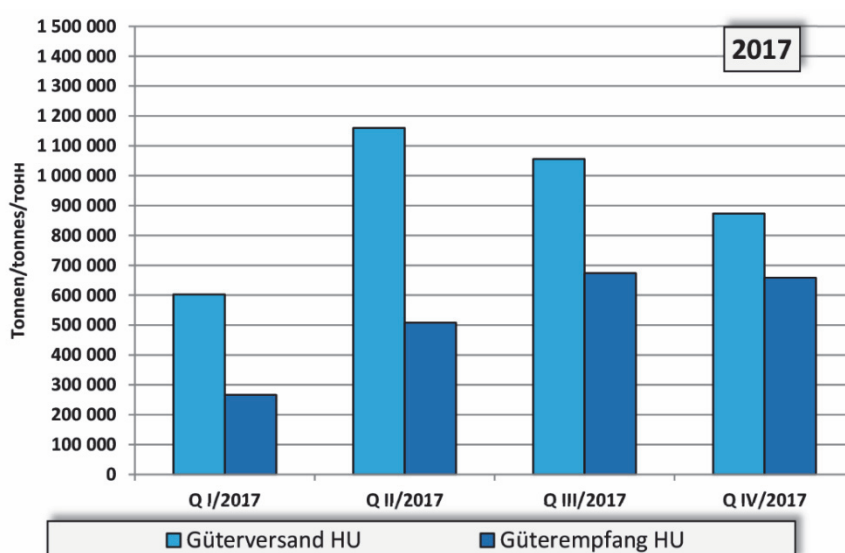


Рис. 29. Грузооборот дунайских портов Венгрии в 2017 г. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

¹² www.ksh.hu

3.4.2 Грузооборот основных портов Венгрии отражен в таблице 3.10.

Таблица 3.10

Порты год / тыс. т	Байя	Чепель	Дьёр- Гёню	Остальные
2014 г.	655	758,5	221	4.038
2015 г.	722,5	846,9	336	4.072
2016 г.	506,5	1.045	164,3	3.722
2017 г.	644	1.122	167	3.865
В % 2016 г.	127,3%	107,4%	101,6%	103,8%

3.4.3 Основная номенклатура погруженных грузов (экспорт):

- продукция сельского хозяйства – 2.162 тыс. т, что составляет 58,6% от всего объема погруженных грузов и 105,9% к объему 2016 г.;
- кокс и продукты нефтепереработки – 681 тыс. т, что составляет 18,4% от всего объема погруженных грузов и 92,4% от объема 2016 г.;
- пищевые продукты - 226 тыс. т, что составляет 6,1% от всего объема погруженных грузов.

При этом на экспорт отправлено в порты других стран (таблица 3.11):

Таблица 3.11

Страны (тыс. т)	Румыния	Германия	Сербия	Австрия	Нидер- ланды	Бельгия
2015 г.	2.290	482	423,8	357	173	69
2016 г.	1.455	654,7	459,7	467	190,4	57,8
2017 г.	1.433	730,7	393	608	79	55

Наибольшие объемы: 38,8% составляют зерновые грузы, перевезенные в направлении портов Румынии (Констанца).

Динамика грузооборота портов Венгрии по кварталам показана на рис. 29.

3.4.4 Основная номенклатура выгруженных грузов (импорт)

- уголь – 436,5 тыс. т, что составляет 20,7% от всего объема выгруженных грузов и 92% от объема 2016 г.;
- продукты нефтепереработки – 664,7 тыс. т, что составляет 31,5% от всего объема выгруженных грузов и 118,6% к объему 2016 г.;

- металлические руды – 398 тыс. т, что составляет 18,9% от объема выгруженных грузов и 139% к объему 2016 г.

Наибольшие объемы импортных грузов были получены из портов Румынии и Австрии (таблица 3.12).

Таблица 3.12

Страны (тыс. т)	Румыния	Австрия	Нидерланды	Бельгия	Словакия
2015 г.	843,8	382,7	95,8	46	49,3
2016 г.	694	475,8	67,4	81,2	62,2
2017 г.	708	566,7	97,7	40,4	91,9

Кроме того, из портов Сербии поступило 204 тыс. т.

3.5 ПОРТЫ ХОРВАТИИ

- 3.5.1 Общий грузооборот речных портов Хорватии в 2017 г.¹³ составил 631,6 тыс. т, или 93,3% от объема 2016 г. (таблица 3.13).

Таблица 3.13

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	В % к 2016 г.
Погружено: - экспорт	205,0	346,4	380,5	335,9	88,3%
Выгружено: - импорт	236,0	168,4	200,5	180,7	90,1%
Грузооборот с учетом перевозок в пределах страны	491,0	566,0	677,0	631,6	93,3%

- 3.5.2 Свыше 20% грузооборота портов составляла продукция химической промышленности (группа 08), 29% - железорудное сырье (группа 03), 20,7% – кокс и нефтепродукты (группа 07).

Динамика грузооборота портов по месяцам показана на рис. 30.

¹³ www.dzs.hr.

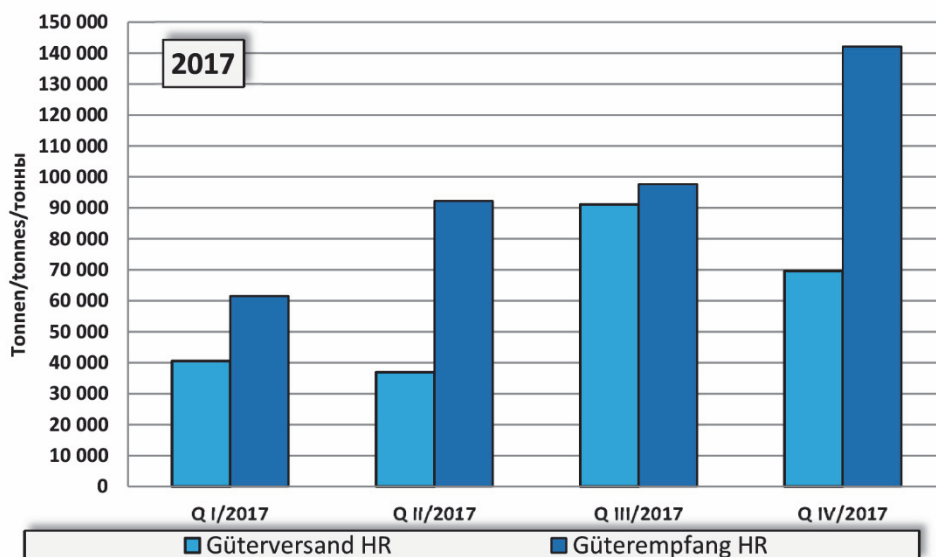


Рис. 30. Грузооборот дунайских портов Хорватии в 2017 г. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.6 ПОРТЫ СЕРБИИ

3.6.1 Общий грузооборот портов Сербии¹⁴ в 2017 г. составил 6.390 тыс. т, или 87,9% от объема 2016 г. (таблица 3.14). Динамика грузооборота по кварталам показана на рис. 31.

Таблица 3.14

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	В % к 2016 г.
Погружено - экспорт	2.288	1.937	2.451	1.917	78,2%
Выгружено - импорт	2.373	3.195	3.675	3.754	102,1%
Ввоз/вывоз в пределах страны	1.301	677	1.143	718	62,8%
Грузооборот	7.263	6.486	7.269	6.390	87,9%

Основные объемы в грузообороте портов и терминалов Сербии, включая порты на Саве и Тисе (7% от общего грузооборота) составляют следующие грузы¹⁵: продукция горнодобывающей промышленности (28%), рудные (19%), нефтепродукты (16%), зерно (13%).

¹⁴ webrzs.stat.gov.rs; www.rzs.rs.ba

¹⁵ Данные предоставлены Port Governance Agency, Сербия.

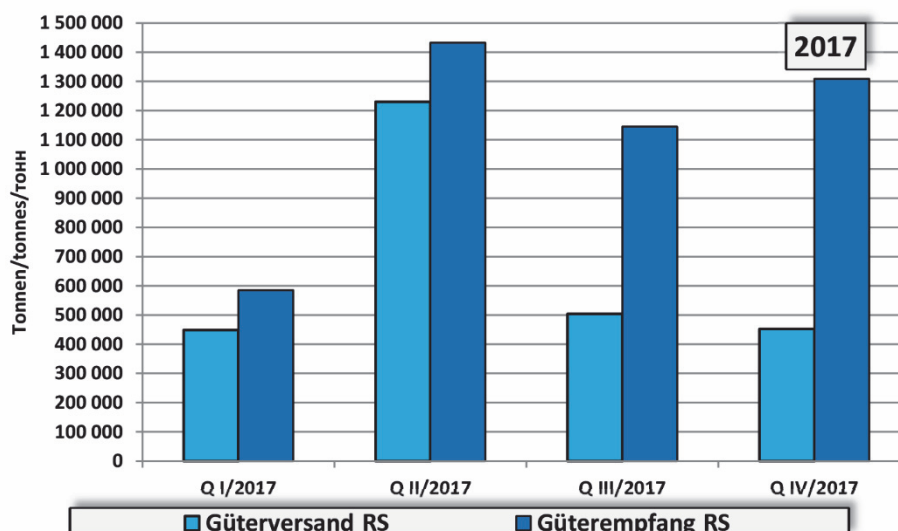


Рис. 31. Грузооборот дунайских портов Сербии в 2017 г. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

В 2016 г. 71% экспортных грузов составляли зерно и другая продукция аграрного сектора (группа 01), 10,4% - продукция горнодобывающей промышленности (группа 03).

В импорте основные составляющие: 55,8% - железорудное сырье, 21,8% - химические вещества (группа 08) и 9,8% - нефтепродукты (группа 07).

Во внутренних перевозках 69,7% составляют грузы, отнесенные к продукции горнодобывающей промышленности (группа 03).

3.6.2 Грузооборот основных портов Сербии отражен в таблице 3.15

Таблица 3.15

Порты (тыс. т)	Панчево	Смедерево	Белград	Нови Сад	Прахово
Грузооборот 2015 г.	650	1.813	831	981	450
Грузооборот 2016 г.	1.040	2.466	828	1.325	673
Грузооборот 2017 г. ¹⁶	1.070	3.163	177	1.180	805

3.6.3 Объем переработанных экспортно-импортных грузов составляет в 2017 г. около 89% (в 2016 г. – 90,6%) от общего грузооборота портов. Примерное распределение объемов этих грузов по странам происхождения отражено в таблице 3.16 (данные 2016 г.).

¹⁶ Данные предоставлены Port Governance Agency, Сербия.

Таблица 3.16

Страны (тыс. т)	Австрия	Болгария	Венгрия	Германия	Румыния	Украина
Отправлено в порты	836	634	228	140	1.804	-
Получено из портов	118,6	11,3	153,7	20,4	2.199	1.118

3.7 ПОРТЫ РУМЫНИИ

3.7.1 Общий грузооборот дунайских портов Румынии формируют:

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

Грузооборот дунайских портов Румынии (по речным судам), включая грузооборот порта Констанца и портов на канале Дунай - Черное море, составил 10.707 тыс. т погруженных грузов и 13.078 тыс. т выгруженных грузов. Динамика грузооборота по кварталам показана на рис. 32.

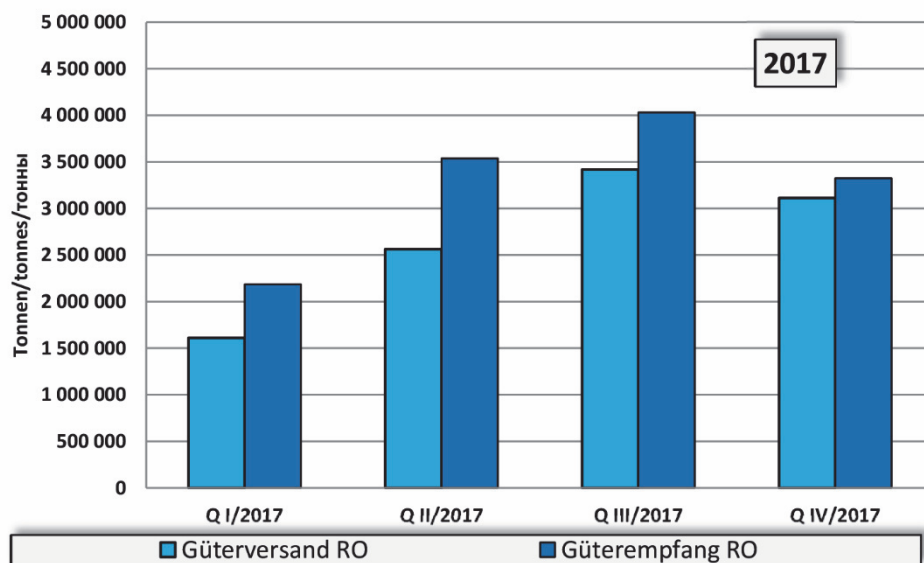


Рис. 32. Грузооборот дунайских портов Румынии в 2017 г. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.7.2 Общий грузооборот основных портов Румынии, расположенных на "морском" участке Дуная, представлен в таблице 3.17.

Таблица 3.17

Порты (тыс. т)	Браила	Тульчеа	Галац
Грузооборот: – по речным судам			
2015 г.	1.723 (328) ¹⁷	2.540 (1.503)	2.961
2016 г.	352	1.545	3.287
2017 г. В % к 2016 г.	355 100,8%	1.331 86,1%	3.150 95,8%
– по морским судам			
2015 г.	494	9	1.357
2016 г.	490	9	1.248
2017 г. В % к 2016 г.	410 83,7%	90	1.177 94,3%
– Всего в 2015 г.	2.217 (822)	2.549 (1.512)	4.318
Всего в 2016 г.	742	1.554	4.388
Всего в 2017 г.	765	1.421	4.327

Остальные порты Румынии, расположенные на речном участке Дуная, в 2017 г. обеспечили грузооборот свыше 5 млн. т.¹⁸

3.7.3 Общий грузооборот портов Румынии с учетом порта Констанца по речным судам приведен в таблице 3.18.

Таблица 3.18

Год (тыс. т)	2015 г.	2016 г.	2017 г.	В % к 2016 г.
Погружено:				
– международные перевозки	3.861	3.469,3	3.872	111,6%
– внутренние перевозки	6.575	6.879	6.835	99,3%
Выгружено:				
– международные перевозки	7.355	6.930	5.281	76,2%
– внутренние перевозки	6.671	7.818	7.797	99,7%
– грузооборот	24.462	25.096	23.785	94,8%

¹⁷ www.insse.ro

¹⁸ www.acn.ro

3.7.4 Наибольшие объемы грузов по группам по итогам 2017 г.:

- металлические руды (группа 03) – 42,8% от грузооборота, из них 86% - внутренние перевозки;
- продукция сельского хозяйства (группа 01) – 33,8% от грузооборота, из них 40% - международные перевозки;
- химические вещества (группа 08) – 5,6% от грузооборота, из них 97,2% - международные перевозки;
- кокс и продукты нефтепереработки (группа 07) – 5,5% от грузооборота, из них 75% - международные перевозки;
- готовые металлические изделия (группа 10) – 3,9%, из них 73,9% - международные перевозки;
- каменный и бурый уголь (группа 02) – 4,8%, из них 97% - международные перевозки.

3.7.5 Структура грузооборота портов в экспорте (погружено) по итогам 2017 г.:

- группа 08 – 28,8% от объема погруженных грузов, из них 79,7% в Сербию;
- группа 07 – 21,7% от объема погруженных грузов, из них по 27,5% Болгарию и 30,7% в Сербию;
- группа 02 – 17,2% от объема погруженных грузов, из них 69,2% - в Венгрию;
- группа 03 – 21% от объема погруженных грузов, из них 53,9% в Сербию.

3.7.6 Структура грузооборота в импорте (выгружено) по итогам 2017 г.:

- группа 01 – 58,9% от объема выгруженных грузов, из них 39,6% из Сербии, 40,4% из Венгрии, 16,3% из Болгарии;
- группа 03 – 11,7% от объема выгруженных грузов, из них 61,3% из Украины, 36,4% из Болгарии;
- группа 10 – 8,2% от объема выгруженных грузов, из них 63,2% из Австрии;
- группа 02 – 8,7% от объема выгруженных грузов, из них 98,2% из Украины.

3.8 ПОРТЫ БОЛГАРИИ

3.8.1 Общий грузооборот портов Болгарии с учетом всех терминалов в 2017 г. составил 5.570 тыс. т. (Таблица 3.19)

Таблица 3.19

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Погружено - экспорт	1.409	1.159	2.319	2.166
Выгружено - импорт	1.689	1.692	3.462	2.312
Ввоз/вывоз – внутренние перевозки	1.412	1.695	1.222	1.092
Грузооборот	4.510	4.547 (6.114)	7.013*	5.570

* С учетом объемов паромных перевозок Болгария - Румыния.

Динамика грузооборота по кварталам показана на рис. 33.

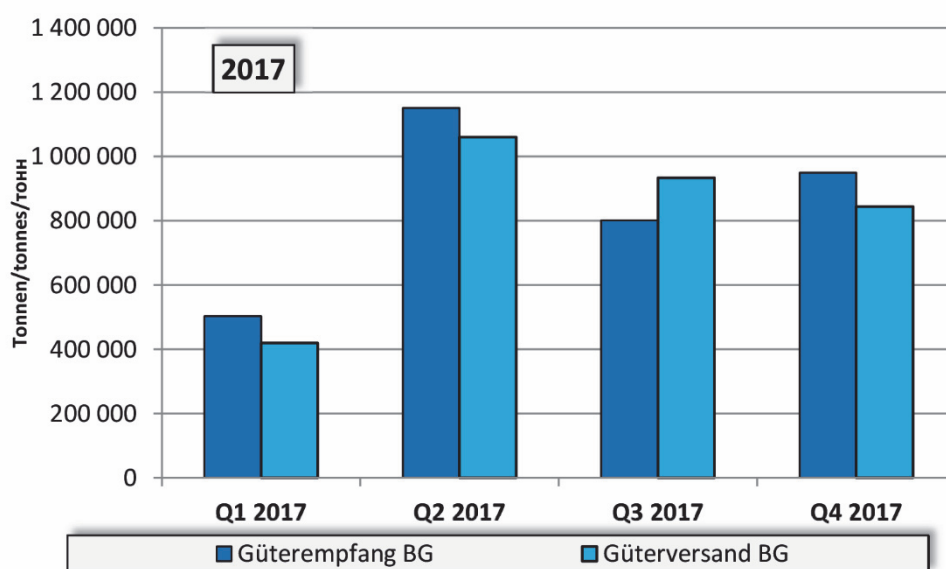


Рис. 33. Грузооборот дунайских портов Болгарии в 2017 г. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.9 ПОРТЫ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВЫ

3.9.1 Общий грузооборот портового комплекса Джурджулешть в 2017 г. составил 1.208 тыс. т, или 115 % к объему 2016 г. (таблица 3.20).

Таблица 3.20

Год (тыс. т)	2015 г.	2016 г.	2017 г.	В % к 2016 г.
Грузооборот	826,0	1.050	1.208	115%

70,5% грузооборота порта составляют навалочные грузы; 23,95% - нефтепродукты, 5,5% - растительные масла.

3.10 ПОРТЫ УКРАИНЫ

3.10.1 Общий грузооборот дунайских портов Украины с учетом грузооборота по морским судам в 2017 г.¹⁹ составил 6.277 тыс. т, или 94% от объема в 2016 г. (таблица 3.21).

Таблица 3.21

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	В % к 2016 г.
Грузооборот	4.619,3	5.754	6.680	6.277	94%

Составляющие грузооборота портов Украины в 2017 г.:

- сухие сыпучие грузы – 91,7%;
- наливные – 3%.

Динамика грузооборота дунайских портов Украины по кварталам показана на рис. 34.

3.10.2 Грузооборот основных дунайских портов Украины в 2017 г. приведен в таблице 3.22.

Таблица 3.22

Порты (тыс. т)	Измаил	Рени
Грузооборот:		
2014 г.	3.093,0	1.464,8
2015 г.	4.825,0	906,9
2016 г.	5.682	972
2017 г.	5.097	1.125
В % к 2016 г.	89,7%	115,7%

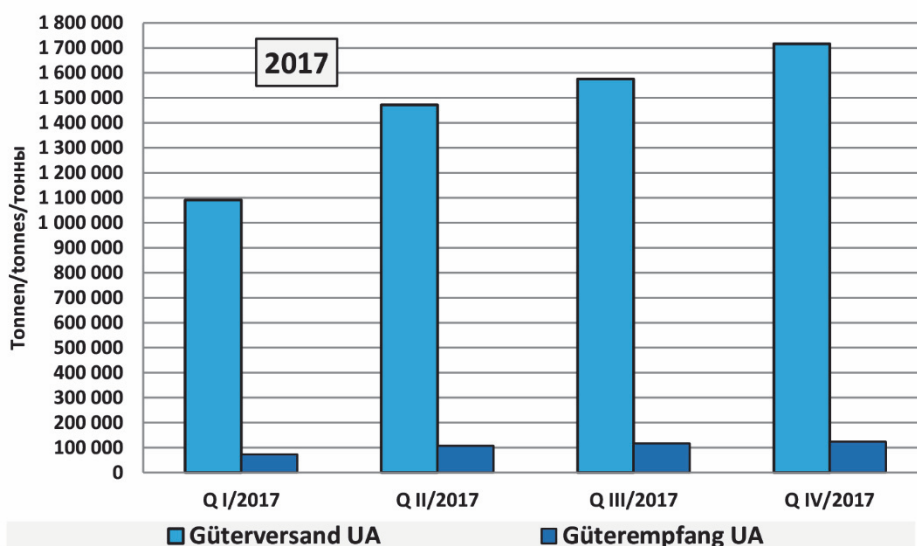


Рис. 34. Грузооборот дунайских портов Украины в 2017 г. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

¹⁹www.uspa.gov.ua.

Составляющие грузооборота:

- Порт Измаил – сыпучие грузы (руда, окатыш, уголь) – 91,5%;
- Порт Рени – сыпучие грузы - 96%, из них транзитное зерно 50%.

В общем объеме грузов, отправленных из порта Измаил, основную часть – 3.038 тыс. т - составляет железорудное сырье (84,6% - экспорт в Австрию (Линц), Сербию (Смедерево) и Румынию (Галац) и 1.103 тыс. т уголь, из них 86,8% - транзит)

Р а з д е л 4

Выводы

4.1 Водоносность

Замерзание реки в январе и последующие ледовые явления происходили при крайне низких уровнях воды, находящихся в зоне НСПУ (RNW). При движении флота в этот период на Верхнем и Среднем Дунае приходилось значительно снижать рабочие осадки судов. Стабилизация навигационной обстановки после окончания ледовой компании на Дунае позволила в начале марта начать работу с осадкой барж толкаемых составов около 2,5 м.

Во втором квартале водоносность реки была нестабильной и к концу мая рабочие осадки не превышали 2,3 – 2,2 м.

Фаза летнего мелководья началась в июне, и последующие эпизодические дождевые осадки в третьем и четвертом кварталах не стабилизировали водоносность реки, вследствие чего начиная с сентября и до конца 2017 г. рабочие осадки были на уровне 2,2-2,3 м.

4.2 Изменение фрахтовых ставок

Средняя стоимость бункерного топлива в портах Дуная изменялась соответственно значению *Bunker Platts Rotterdam*, которая составила по MGO в первом квартале (Q₁) - 464,1 долл./т, во втором (Q₂) - 438,8 долл./т, в третьем (Q₃) – 470,8 долл./т.

Стоимость бункерного топлива во втором и третьем кварталах находилась в пределах 575 – 580 долл./т, в четвертом – 592 долл./т, что является определяющим для уровня фрахтовых ставок на перевозки, т.к. расходы на топливо составляют от 50% до 60% всех переменных судовых расходов

Соответственно, стоимость бункерного топлива в 2017 г возросла по отношению к средней стоимости в 2016 г. на 20,7%, а в течение года с января по декабрь 2017 г. – на 15%.

2017 г. индекс фрахтовых ставок на перевозки с учетом надбавок на рост стоимости бункерного топлива и надбавки за работу в мелководье в целом изменялся согласно таблице 4.1.

Таблица 4.1

Индексы: Q1-Q4 2016г.= 100%	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄
Бункер	119	117	117	120
Фрахтовые ставки	103	103,6	100	111

4.3 Прогноз рынка дунайских перевозок на 2018 г.

- Общий рост спроса на сталь в Европе стимулирует рост объемов перевозок сырья и металлопродукции (на Дунае значительную роль будет играть возобновляющаяся активность комбината в Смедерево, Сербия). Соответственно, объемы этого вида перевозок ожидаются выше, чем в 2017 г.
- Прогнозы 2018 г. сельскохозяйственного года в придунайском регионе оптимистические; соответственно, ожидается увеличение объемов перевозок продукции аграрного сектора и зерна из портов Среднего Дуная в устьевые порты.
- Предполагается продолжение стабилизации перевозок нефтепродуктов в 2018 г. после провала в 2015 и 2016 годах; стабильными ожидаются объемы перевозок продукции химической промышленности.
- Возраст грузовых судов дунайского флота (самоходного и несамоходного) требует значительных инвестиций на их восстановление. Относительное повышение фрахтовых ставок в 2017 г. не позволит получить требуемого объема инвестиций, поэтому положительный баланс в пользу предложения по отношению к спросу будет незначительным.
- Пассажирские перевозки на круизных судах с каютами сохраняют положительную динамику в отношении роста пассажиропотока как на линиях Верхнего Дуная, так и в направлении дельты.
- Критической проблемой Дуная остается нехватка финансовых ресурсов для содержания судоходного пути. Основными узкими местами Дуная являются критические участки водных путей, параметры которых в настоящее время не соответствуют требованиям, применимым к внутренним водным путям международного значения, о чем свидетельствует длительное время ожидания проводок, закрытие движения и дополнительные расходы на содержание судов в периоды мелководья.
- Согласно опубликованным прогнозам рост показателя темпа прироста ВВП в странах придунайского региона в 2018 г. составит от 1,8 до 4,4%. Ввиду отсутствия замерзания реки и при сокращении фазы летнего мелководья следует определить рынок дунайского судоходства в 2018 г. как более стабильный, чем в 2017 г.

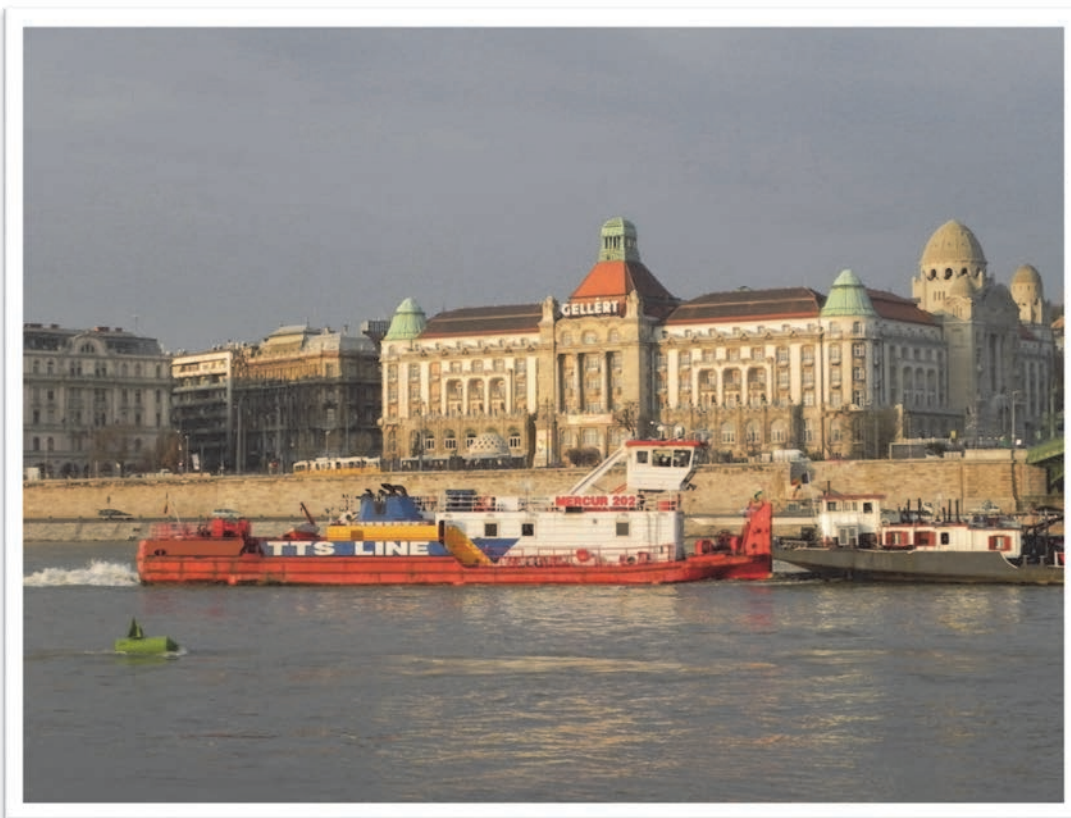
Пассажирские суда

Фото: Владимир Рыбковский, Дунайская комиссия







Грузовые суда



Петр Семенович Суворов – ответственный за подготовку и выпуск издания

Владимир Рыбковский – работа с графиками и фотографии

Золтан Лендел – компьютерная обработка

Александр Штеммер – финансирование выпуска издания

В переводе и редактировании этого издания принимали участие:

Ольга Жирнихина

Андрея Хоммонаи

Дагмар Жиро

Юдит Вольфрам

Николае Джеорджеску

Ольга Ротару – организация и координация

