

Дунайская Комиссия



Наблюдение за рынком дунайского судоходства: итоги 2016 г.

Будапешт - 2017

HU ISSN 2786-0701

Дунайская Комиссия, Будапешт 1068, ул. Бенцур 25
Пётр Семёнович Суворов – ответственный за публикацию
Олга Ротару – ответственный за процесс редактирования

Содержание

Раздел 1.	Общая характеристика рынка дунайского судоходства	5
	1.1 Экономическое положение в странах Дунайского региона	5
	1.2 Общая характеристика спроса на перевозки по Дунаю	7
	1.3 Характеристика предложения на перевозки грузов по Дунаю	11
Раздел 2.	Наблюдение за рынком дунайского судоходства: движение флота и грузов; итоги 2016 г.	12
	2.1 Навигационные условия на Дунае в 2016 г.	12
	2.1.1 Навигационные условия в первом полугодии 2016 г.	12
	2.1.2 Навигационные условия во втором полугодии 2016 г.	15
	2.1.3 Выводы	16
	2.2 Наблюдение за движением флота и грузопотоками	16
	2.2.1 Пассажирские перевозки	16
	2.2.2 Грузовые перевозки	18
	2.2.3 Межбассейновые перевозки	34
Раздел 3.	Общая характеристика грузооборота дунайских портов: итоги 2016 г.	37
	3.1 Дунайские порты Германии	38
	3.2 Порты Австрии	40
	3.3 Порты Словакии	42
	3.4 Порты Венгрии	43
	3.5 Порты Хорватии	46
	3.6 Порты Сербии	47
	3.7 Порты Румынии	49
	3.8 Порты Болгарии	52
	3.9 Порты Республики Молдовы	53
	3.10 Порты Украины	53
Раздел 4.	Выводы	55
	4.1 Водоносность	55
	4.2 Изменение фрахтовых ставок	55
	4.3 Прогноз рынка дунайских перевозок по итогам 2016 г.	56

Р а з д е л 1.

Общая характеристика рынка дунайского судоходства

1.1 Экономическое положение в странах Дунайского региона

1.1.1 Доля дунайского судоходства в общем объеме перевозок грузов по внутренним водным путям Европы в 2016 г. составила около 10%.

Основными проблемами дунайского судоходства являются:

- недостаточная собственная грузовая база, определяемая прежде всего состоянием отраслей промышленного производства в странах дунайского региона;
- недостаточное развитие инфраструктуры, прежде всего пропускной способности судоходного пути на отдельных (критических) участках реки, недостатки логистики в портах;
- значительный возраст судов грузового флота и отсутствие пополнения новыми судами в 2012-2016 гг.

Вместе с тем положительная динамика наблюдается на рынке пассажирских перевозок на судах с каютами (*river cruises*).

Рост внутреннего валового продукта (ВВП) в странах еврозоны в третьем квартале 2016 г. составил около 0,3 % по сравнению со вторым кварталом; в целом за 9 месяцев рост ВВП составил около 1,6 %, а к концу года - около 1,4%. 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. Это особенно проявилось во втором полугодии 2015 г., вследствие чего появились значительные проблемы в движении флота и существенные потери в объемах перевезенных грузов. Влияние этого фактора сказалось на рынке перевозок и в первом полугодии 2016 г., хотя навигационные условия в целом были удовлетворительными (уровни воды находились в диапазоне средних многолетних значений).

Влияние фактора мелководья можно считать соизмеримым с влиянием изменения экономического положения в странах региона в краткосрочном периоде.

Вход в фазу летнего мелководья в 2016 г. начался в августе, а уже в сентябре на критических участках Нижнего Дуная появились перекаты и, соответственно, потребовались проводки караванов даже со сниженными осадками барж. Тенденция определяющего влияния мелководья на рынок перевозок (особенно грузовых) сохранялась до конца года.

1.1.2 В период 2012-2016 гг. придунайские страны имели следующие темпы роста ВВП (таблица 1.1), соответственно, состояние рынка перевозок – особенно на венгерско-словацком и румыно-болгарском участках предполагалось достаточно оптимистичным:

Таблица 1.1

Динамика роста ВВП придунайских стран						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Германия	0.6	0.2	1.6	1.6	1.3	1.7
Румыния	0.6	3.5	3.0	3.7	4.2	3.6
Болгария	0.2	1.3	1.5	3.0	2.3	2.3
Венгрия	-1.7	1.9	3.7	2.9	2.3	2.5
Австрия	0.8	0.3	0.4	0.9	1.2	1.4
Словакия	1.5	1.4	2.5	3.6	3.3	3.4
Хорватия	-2.2	-1.1	-0.4	1.6	1.9	2.1

Источник: Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) (февраль 2016 г.) и МВФ/IMF (апрель 2016 г.); экономический прогноз (цифры 2016, 2017 гг. являются только прогнозируемыми показателями!).

В то же время, в прогнозе рынка перевозок на Дунае ошибочно следовать только европейским ожиданиям роста ВВП.

Если рассмотреть факты и цифры в мировой экономике, то известно, что глобальная экономика столкнулась с замедлением мировой торговли, особенно между Европой и Китаем и США. Структурные изменения в экономике Китая и изменения в американской экономической политике объясняют основную часть спада в мировой торговле. В качестве примеров необходимо привести падение контейнерного рынка и падение фрахтовых ставок сектора перевозок сухих грузов на протяжении всего 2016 г.

Более устойчиво развивается торговля на внутреннем рынке ЕС, но все же и ее показатели не могут компенсировать потери, вызванные низким глобальным спросом. Серьезные сокращения грузоперевозок зарегистрированы на немецком участке Дуная, в Австрии и на канале Рейн-Майн-Дунай.

Исключением является работа порта Констанца. По официальным данным администрации канала Дунай-Черное море, по этому каналу перевезено в транзите свыше 14 млн. т грузов (в 2015 г. перевозки составили 12,73 млн. т). 50% от этого количества составила продукция сельского хозяйства, лесного хозяйства и рыбного промысла. 48% грузооборота приходится на экспортно-импортные грузопотоки. Распределение этого грузооборота следующее: Румыния - 52%, Сербия - 23%, Венгрия - 13% и Болгария - 10%. По номенклатуре: 3,34 млн. т пшеницы, 2,48 млн т кукурузы, 1, 38 млн т бокситов. Порт Констанца остается основным центром размещения и распределения грузов Центральной и Восточной Европы: Австрии, Венгрии, Словакии, Сербии, Болгарии, Республики Молдовы и Украины. Следует отметить, что объем грузов, обработанных в порту Констанца в 2016 г., составил – 59,42 млн т, что ниже показателя 2008 г., составившего 61,84 млн. т.

- Первое полугодие 2016 г. стало трудным периодом для перевозок по Дунаю, при этом по сравнению с 2015 г. снизился уровень перевозок и фрахтовых ставок, в основном за счет неурожаев и положения дел в торговле в 2015 году, а также ситуации со средними уровнями воды. Снижение перевозок зерновых и сельскохозяйственной продукции было значительным (около 30%). Однако, по перевозкам других грузов по Дунаю, включая металлы, железную руду, уголь и кокс, наблюдалась стагнация или снижение. Немного выросли только показатели продукции химической промышленности, руд цветных металлов, металлолома и нефтепродуктов.
- В 2016 году в Дунайском регионе были получены хорошие результаты уборки урожая, что положительно отразилось на перевозках продукции сельского хозяйства по Дунаю только в последнем квартале 2016 года и в 2017 году.
- Показатели контейнерных перевозок по Дунаю все еще очень незначительны. Перевозки в контейнерах составили около 0,5% от общего объема перевозок в течение 2016 года, в то же время на Рейне этот показатель составил около 13,5% объема перевозок. Свободный порт Чепель (контейнерный центр *MANART*), расположенный почти в самом центре водного пути Рейн-Майн-Дунай, обработал 2903 TEU. Контейнерные перевозки на Дунае не получили серьезного развития по различным причинам, хотя до 2012 г. предпринимались попытки организовать регулярный сервис из Констанцы на Белград, Будапешт, Вену, Кремс. При контейнерообороте основных терминалов в речных портах Дуная на уровне 200-450 тысяч контейнеров на речные суда распределялось менее 1%. Максимально достигнутый объем по каналу Дунай-Черное море в 2011 г. составил 14 тысяч контейнеров. В 2016 г. через гидроузел Кельхейм перевезено всего 1360 контейнеров, из них 96, 3% - порожнем в направлении портов Рейна.

Во второй половине 2016 года объемы перевозок грузов вернулись к среднему уровню предыдущих лет, а в четвертом квартале поднялись до самого высокого уровня за весь год¹.

1.2 Общая 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 основных портах: Пассау (Германия), Вена (Австрия), Братислава (Словакия), Будапешт (Венгрия), Белград (Сербия) и других, и экологический туризм в дельте Дуная;
- перевозки грузов: наличие в бассейне Дуная 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 (железорудное сырье, зерно и другая продукция аграрного сектора) из/в портов/ы других регионов (порты Северной Африки, Ближнего

¹ Предоставлено Венгерской ассоциацией дунайских портов и уточнено Секретариатом Дунайской Комиссии.

Востока и Латинской Америки), используя транзитный потенциал реки Дунай.

1.2.1 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 (*nonscheduled services*) в основных центрах туризма.

Пассажирские перевозки на судах с каютами являются самой динамично развивающейся частью дунайского судоходства; рост пассажиропотока на линиях Верхнего Дуная за 2012-2016 гг. оставил 72%.

За последние 15 лет индустрия круизного отдыха на ВВП Европы существенно расширилась и имеет стабильную тенденция роста.

На Дунае это отразилось прежде всего на количестве пассажирских круизных судов: с 2010 г. по 2015 г. оно выросло на 70 единиц и составило 170 судов (Таблица 1.2).

Таблица 1.2

Динамика потенциала круизных судов на Дунае²

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

Перевозки на/из портов Рейна составляют около 30% от общего объема пассажиропотока на линиях Верхнего Дуная.

1.2.2 Грузовые перевозки

В первом полугодии 2016 рынок грузов достаточно медленно восстанавливал свою активность по сравнению с аналогичным периодом 2015 г., но уже в третьем квартале 2016 г. в основных секторах рынка наблюдался рост предъявления объемов (Q₁-Q₂) к перевозкам (Таблица 1.3).

- Вопреки преобладающему мнению о спаде в металлургическом секторе экономики Европы в рассматриваемый период возросли перевозки железорудного сырья; соответственно имеет место стабильный рост вывоза стальной продукции в обоих направлениях вверх и вниз по Дунаю.

² Собственные расчеты Секретариата Дунайской Комиссии на основе данных о портах на Дунае.

- На комбинатах придунайских стран производится металл различного качества, в том числе и специальная сталь для автомобильной и судостроительной промышленности, листовой прокат для газовых труб и т.д. При этом перевозками по Дунаю они лишь частично удовлетворяют свою потребность в сырье и реализации продукции, в частности:
 - комбинат *Voestalpine AG*, Линц, Австрия, получает часть импортного сырья (руда и окатыши) через порт Линц из портов Констанца (Румыния) и Измаил (Украина), Братиславы и портов АРА через канал Рейн-Майн-Дунай;
 - комбинат *ISD Dunaferr*, Дунайварош, Венгрия, получает часть импортного сырья (металлургический уголь) через порт Дунайварош из Констанцы;
 - комбинат *Zelezara Smederevo*, Смедерево, Сербия, получает часть импортного сырья (окатыш, руда) через порт Смедерево из Констанцы и Измаила;
 - комбинат *Arcelor Mittal Galati*, Галац, Румыния, получает часть импортного сырья в каботаже и через порт Измаил;
 - комбинат *US Steel Koshice*, Словакия, продукция которого частично реализуется через порт Братислава.
- В связи с оптимистическими прогнозами результатов в аграрном секторе во втором полугодии 2016 г. возросли темпы отгрузки зерна (из портов Венгрии и Сербии) и других продовольственных товаров.
- Имеет место рост на рынке продукции химической промышленности (в основном удобрения); стабильным можно считать рынок наливных грузов.

Таблица 1.3

Грузооборот портов придунайских стран в 2016 г.

Порты \ Год, тыс. т; %	2014	2015	2016		(Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2016
			Q ₁ +Q ₂ +Q ₃	Q ₂ / Q ₁	(Q ₁ +Q ₂ +Q ₃) 2015
Германия	4.031	3.257	2.172	86,8%	85,3%
Австрия	8.450	7.507	5.859	89,5%	103,6%
Словакия	1.800	1.930	1.488	58,8%	94,6%
Венгрия	5.673	5.978	4.155	142,5%	84,6%
Хорватия	542	617	610	157,4%	128,8%
Сербия	7.270	6.504	6.176	136,9%	125,8%
Болгария	4.510	4.547	5.173	135,4%	114,8%
Румыния	23.406	24.462	18.916	128,7%	103,5%
Респ. Молдова	678	732	-	-	-
Украина	4.547	4.790	4.814	144%	110,7%

- Рынок перевозок на Верхнем Дунае относительно стабилизировался в третьем квартале. В трансграничном сообщении Венгрия/Словакия (HU/SK) в 2016 г. объемы составили 5,33 млн. т, т.е. увеличились на 16% за счет роста перевозок железорудного сырья в Австрию (на 11,5%), а также перевозок продовольственных товаров и нефтепродуктов вверх по реке. Следует отметить стабильный рост объемов перевозок металлопродукции и продукции химической промышленности (удобрения) в обоих (вверх и вниз) направлениях. При этом соотношение объемов перевозок основной номенклатуры грузов в целом соответствует показателям 2012-2015 гг.; соотношение общих объемов перевозок "вверх/вниз" несколько изменилось, а именно: объем перевозок вверх, как и в 2015 г., составил 65%, в то время как в 2012-2014 гг. он составлял 73-75%.
- Объем перевозок на Среднем Дунае в трансграничном сообщении Венгрия/Хорватия/Сербия (HU/HR/RS) в 2016 г. составил 5,86 млн. т (93,1% от объема 2015 г.) за счет значительного снижения перевозок зерновых (на 27%), продовольственных грузов и угля для металлургической промышленности (на 28%). При этом изменилось и соотношение объемов основной номенклатуры грузов по сравнению с показателями 2012-2015 гг. Необходимо отметить рост объемов металлопродукции при перевозках вниз (на 50%).
- На грузопотоки на Нижнем Дунае оказывают особое влияние перевозки по каналу Дунай-Черное море, их объем составил 14,55 млн. т, то есть 103,8% от объема 2015 г., из них 8,03 млн. т – международные транзитные перевозки.

1.3 Характеристика предложения на перевозки грузов по Дунаю

1.3.1 Порты

Имеющаяся мощность перевалки грузов в дунайских портах обеспечивает достигнутый грузооборот в 2013-2016 гг. в объеме свыше 50 млн. т и имеет достаточные резервы.

При этом по номенклатуре грузов, перерабатываемых в дунайских портах, наибольшие (свыше 10%) объемы обеспечивают именно массовые грузы (Таблица 1.4).

Таблица 1.4

Распределение грузов, переработанных в дунайских портах,
по номенклатуре³
(в процентах)

Группы	Наименование	2013 год	2014 год	2015 год
3	Руды, торф и другая продукция горнодобывающей промышленности и карьерных разработок	24,6	26,3	30,6
1	Продукция сельского хозяйства, охотничьего промысла, лесного хозяйства и рыбного промысла	17,6	20,8	20,8
7	Кокс и продукты переработки нефти	12,0	13,2	8,8
8	Химические вещества, каучук, пластмасса и ядерное топливо	9,5	7,2	6,5
2	Каменный и бурый уголь; сырая нефть и природный газ	7,7	8,3	8,1
10	Основные металлы; готовые металлические изделия	6,1	7,7	8,0
12	Транспортное оборудование	7,3	0,1	0,1
19	Неидентифицируемые грузы	6,5	7,0	7,3

1.3.2 Флот

Согласно статистике Дунайской Комиссии (с уточнением данных по опросу судоходных компаний придунайских стран-членов ДК), на Дунае имеется в наличии всего 3.870 судов общей грузоподъемностью свыше 4,1 млн. т, при этом:

- грузоподъемность самоходных судов для перевозки сухих грузов составляет около 0,550 млн. т
- грузоподъемность самоходных судов для перевозки наливных грузов составляет около 65 тыс. т;
- грузоподъемность несамоходных судов (барж) для перевозки сухих грузов составляет около 3,3 млн. т;

³ Статистика дунайского судоходства в 2014-2015 гг.

- грузоподъемность несамоходных танкеров составляет около 0,26 млн. т.

При оценке имеющегося предложения по флоту следует использовать понятие "активный" или "пригодный для эксплуатации" флот, т.е. 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 (Нидерландов, Бельгии, Мальты и Панамы), то определить количество "активного" флота возможно только по частоте заходов в порты или проходов шлюзов методом регистрации судов.

Дунайская Комиссия в 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" флота с трюмами находится на уровне 1500-1600 единиц.

Р а з д е л 2.

Наблюдение за рынком дунайского судоходства: движение флота и грузов; итоги 2016 г.

2.1 Навигационные условия на Дунае в 2016 г.

2.1.1 Навигационные условия в первом полугодии 2016 г.

Ситуацию на Дунае в первом полугодии 2016 г. в значительной степени определяли следующие гидрометеорологические факторы:

- отсутствие длительных периодов сильных морозов зимой, вследствие чего ледовые явления, которые могли бы привести к ограничениям или закрытию навигации, не наблюдались;
- запасы снега в бассейне Дуная на начало марта оценивались, в целом, как незначительные, при этом снег сохранялся только в горных районах, поэтому формирование весенне-летнего половодья на Дунае практически полностью зависело от количества и пространственно-временного распределения осадков в бассейне реки;
- половодье на Дунае проходило несколькими волнами, которые сформировались также за счет обильных осадков на Верхнем Дунае и в бассейнах Дравы и Савы.

Первая декада января характеризовалась крайне низкими уровнями:

- на Верхнем Дунае (рис. 1) – в районе значения НСПУ (*RNIW*);
- на Среднем Дунае (рис. 2) – ниже значений НСПУ (*RNIW*) на 10-20 см;
- на Нижнем Дунае (рис. 3) – ниже значений НСПУ (*RNIW*) на 40-70 см.

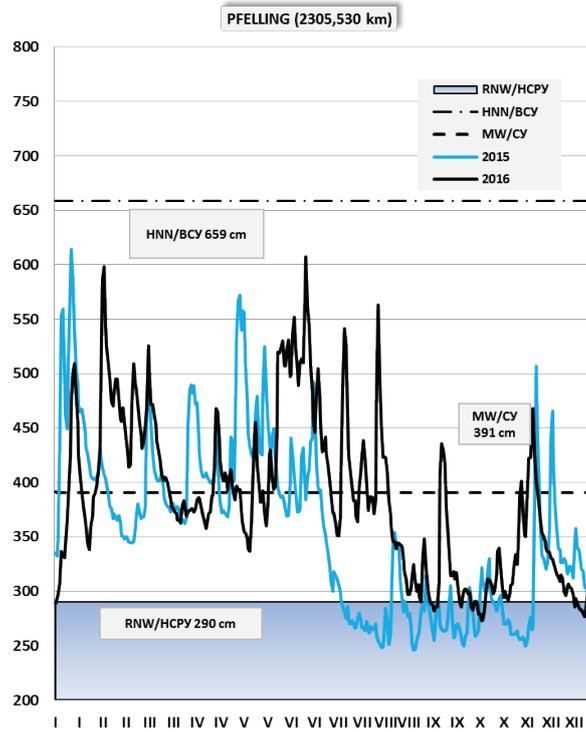


Рис. 1 Среднесуточные значения уровней воды для водомерных постов на Верхнем Дунае за отдельные годы в см

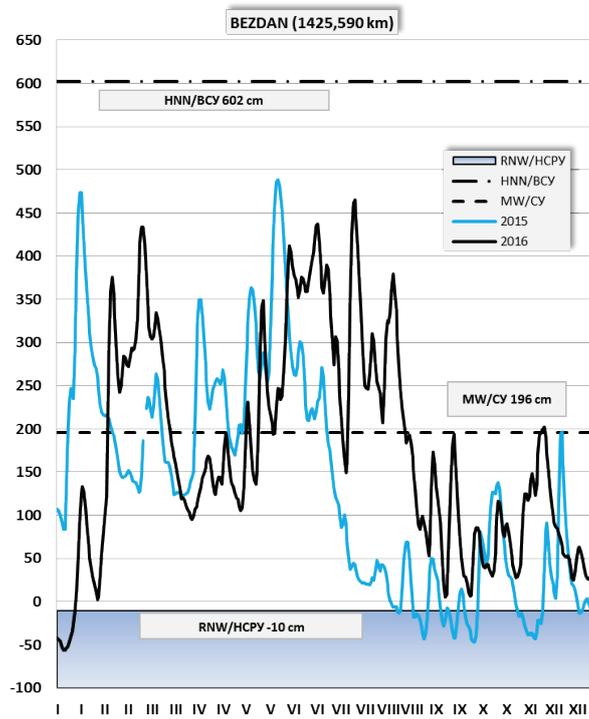


Рис. 2 Среднесуточные значения уровней воды для водомерных постов на Среднем Дунае за отдельные годы в см

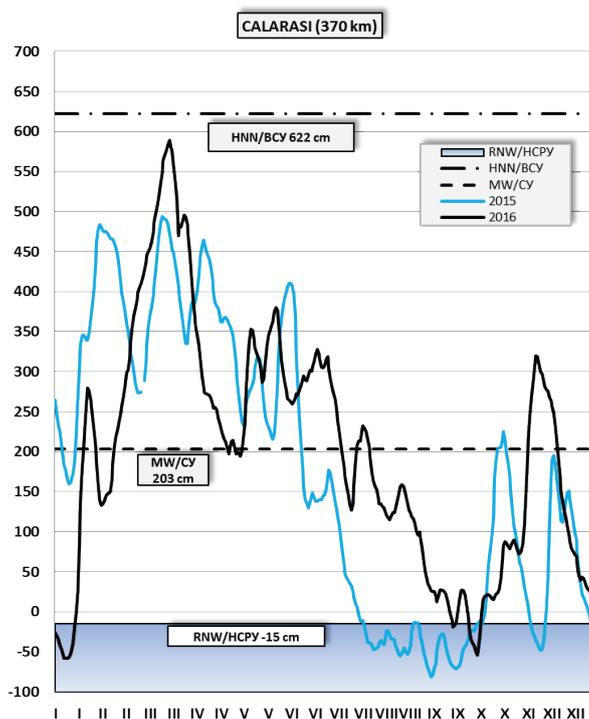


Рис. 3 Среднесуточные значения уровней воды для водомерных постов на Нижнем Дунае за отдельные годы в см

Лишь во второй декаде произошло повышение уровней; пиковая высота волны, например, на Среднем Дунае составила 2,2 м, при этом уровни приблизились к средним СУ (*MW*) и даже кратковременно превысили их.

После резкого падения уровней к концу января вторая волна подъема в первой декаде февраля (пиковая высота волны на Среднем Дунае составила около 3,5 м) вызвала повышение уровней:

- на Верхнем Дунае – на 30-80 см выше СУ (*MW*);
- на Среднем Дунае - на 40-90 см выше СУ (*MW*);
- на Нижнем Дунае - на 2,5 – 3 м.

В марте уровни превышали значения СУ (*MW*):

- на Верхнем Дунае – на 50-150 см;
- на Среднем Дунае - на 30-130 см;
- на Нижнем Дунае – от 3 до 3,5 м, в том числе за счет значительных осадков в районе Сербии.

В третьей декаде марта началось постепенное снижение уровней, и в апреле их значения были уже ниже СУ (*MW*):

- на Верхнем Дунае – на 15-20 см;
- на Среднем Дунае - на 50-60 см;
- на Нижнем Дунае – на 20-50 см.

В первой декаде мая уровни были ниже значений СУ (*MW*):

- на Верхнем Дунае – на 30-60 см;

- на Среднем Дунае - на 60-85 см;
- на Нижнем Дунае – на 20-40 см.

Значительные осадки и начавшееся половодье в середине второй декады мая (пиковая высота волны составляла около 2 м) вызвали общий подъем воды на всем Дунае; при этом превышение уровней СУ (*МВ*) составило:

- на Верхнем Дунае – 60-90 см;
- на Среднем Дунае - 20-60 см;
- на Нижнем Дунае – 140-160 см.

В июне отмечено 2 последовательных подъема воды на всем Дунае; при этом уровни были выше значений СУ (*МВ*):

- на Верхнем Дунае – на 90-120 см;
- на Среднем Дунае - на 130-200 см;
- на Нижнем Дунае – на 80-90 см.

2.1.2 Навигационные условия во втором полугодии 2016 г.

В июле на Верхнем и Среднем Дунае кратковременный подъем воды позволил поддерживать уровни выше СУ (*МВ*) на 30-105 см; на Нижнем Дунае уровни колебались вблизи значений СУ (*МВ*) и ниже.

В августе два последовательных подъема воды на Верхнем и Среднем Дунае позволили сохранить уровни выше СУ (*МВ*), однако с резкими колебаниями от 50 до 100 см; к концу месяца наблюдалось резкое снижение уровней ниже СУ (*МВ*) на 50-120 см. На Нижнем Дунае кратковременные незначительные повышения уровней не позволили приблизиться к значению СУ (*МВ*); к концу месяца уровни были ниже СУ (*МВ*) на 100-120 см.

В сентябре два последовательных подъема воды на Верхнем и Среднем Дунае позволили кратковременно достичь уровней СУ (*МВ*); к концу месяца уровни снизились по отношению к СУ (*МВ*) на 60-100 см. На Нижнем Дунае продолжилось падение уровней; к концу месяца уровни были ниже СУ (*МВ*) на 150-180 см.

В октябре на всем Дунае наблюдались стабильно низкие уровни воды с незначительными колебаниями; на Верхнем и Среднем Дунае в среднем уровни были ниже СУ (*МВ*) на 50-80 см. На Нижнем Дунае продолжался спад уровней; на отдельных участках (рис. 3) это падение привело к границе НСРУ (*РНВ*) и даже ниже.

В ноябре со второй декады в целом наблюдался подъем уровней на всем Дунае; на отдельных участках Верхнего и Нижнего Дуная уровни эпизодически превышали СУ (*МВ*), после чего следовало резкое падение.

В декабре на всем Дунае наблюдалось стабильное мелководье со значениями уровней ниже СУ (*МВ*) на 100-150 см.

2.1.3 Выводы

В первом полугодии 2016 г. значительных остановок судоходства по причинам экстремальных гидрометеорологических факторов не отмечено, поэтому навигационные условия в этот период следует признать удовлетворительными.

Отсутствие стабильных и достаточных осадков в бассейне Дуная во втором полугодии 2016 г. привело к снижению на 20-30% загрузки судов по сравнению с первым полугодием.

Сравнительные данные показывают, что 2016 г. по характеристикам мелководья, а именно количеству дней, при которых уровни на основных постах были ниже НСПУ (*RNI*), был более благоприятен для навигации, чем в 2015 г. (таблица 2.1), однако рабочие осадки начиная с сентября были снижены до 2,0 м, а для отдельных участков и ниже.

Таблица 2.1

Количество дней в году, при которых уровни воды были ниже НСПУ (*RNI*):

Наименование водомерного поста/км	2016 год	2015 год	2011 год	2003 год
Пфеллинг/2305,53	14	107	51	94
Девин/1879,80	17	66	37	104
Будапешт/1646,50	13	60	29	76
Бездан/1425,59	13	53	37	88
Калафат/795,0	36	118	89	119

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 судах с каютами (*river cruises*) в 2016 г. начались в марте;

Таблица 2.2

Динамика пассажирских перевозок⁴

Линии	Год				
	2012	2013	2014	2015	2016
Верхний Дунай	328	493	486	534	564,7
В дельту Дуная	82	84	89	83	86,9

⁴ Собственные расчеты Секретариата Дунайской Комиссии на базе данных Габчиково и Мохача.

Основу перевозок пассажиров на судах с каютами составили "короткие", длительностью 5–7–8 суток, рейсы "Пассау – Вена – Братислава – Будапешт – Пассау", а также "Вена - Братислава - Будапешт".

- Через гидроузел Йохенштейн (рейсы на/из Пассау и портов Рейна) за 11 месяцев 2016 г. зафиксировано 3.126 судопроходов, что на 4,32% меньше, чем в 2015 г.; количество пассажиров составило 429 тыс., что на 4,05% меньше, чем за 11 месяцев в 2015 г.
- На судах, прошедших через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение HU/SK) (рис. 4), перевезено 564,7 тыс. пассажиров, что составляет 105,7% к 2015 г. (таблица 2.2)

15% (в 2013 г. – 20%, в 2014 г. – 16,5%, в 2015 г. – 17,4%⁵) пассажиропотока обеспечивали суда под флагом Германии, 6,9% (в 2014 г. – 6%) Болгарии, 3,9% (в 2014 г. – 2%) Украины.

70,5% (в 2014 г. – 72%, в 2015 г. – 74%) пассажиропотока обеспечивали суда под флагами стран, не являющимися членами ДК (Швейцарии, Мальты, Нидерландов, Франции).

Наибольшая интенсивность движения судов отмечена в июне-сентябре; при этом был достигнут абсолютный максимум судопроходов (рис. 4;) за время наблюдения за рынком.

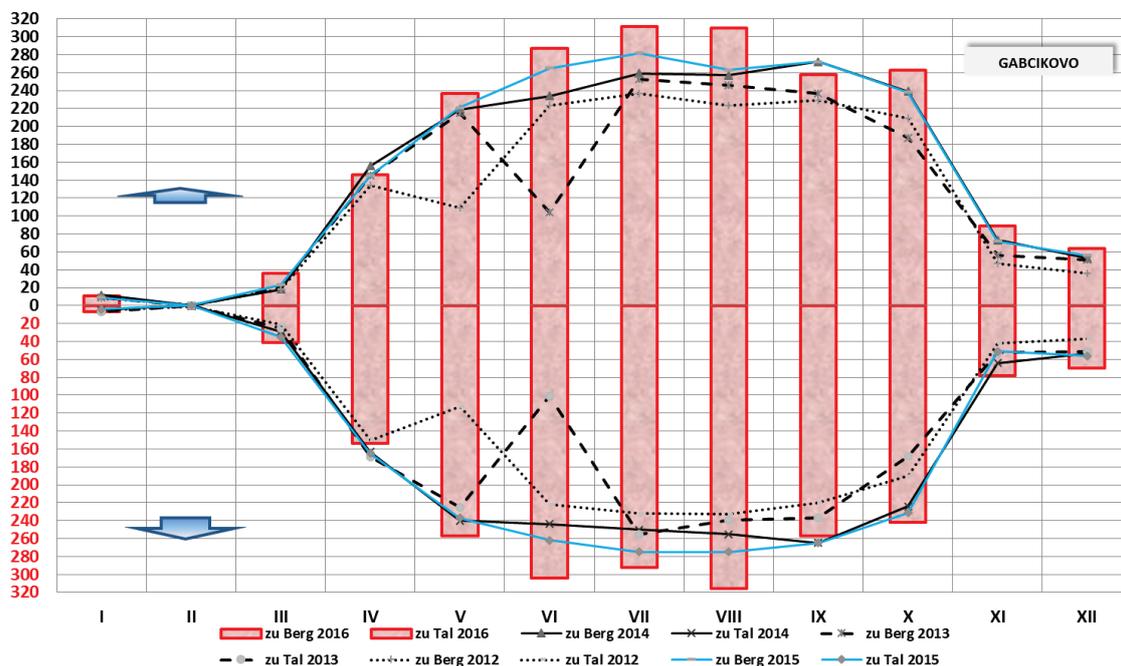


Рис. 4 Проходы пассажирских судов с каютами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2012 - 2016 гг. по месяцам

Всего в 2016 г. через гидроузел Габчиково зафиксировано 4030 судопроходов:

- суда длиной 110 м: 1271 судопроходов, что составило 104,6% к количеству судопроходов в 2015 г.

⁵ В дальнейшем для сравнения в скобках приводятся данные по итогам прошедших лет (2012-2015 гг.) в процентах.

- суда длиной 135 м: 1478 судопроходов, что составило 106,3% к количеству судопроходов в 2015 г., из них 5,0% судами под флагом Германии, остальные под флагами стран, не являющихся членами ДК; всего судами длиной около 135 м перевезено 40% пассажиропотока.

Средняя загрузка в июне составила для судов длиной:

- 110 м: 128 пассажиров;
- 135 м: 162 пассажира.

2.2.1.2. Перевозки на Среднем Дунае: трансграничное сообщение HU/HR/RS (статистика контрольного пункта Мохач)

Движение пассажирских судов с каютами (в основе этих перевозок лежат линии от Пассау до Вены в направлении дельты Дуная длительностью 14-15-16 суток) было начато в конце марта (рис. 5). Было совершено 693 судопрохода, что составило 103,9% к показателю 2015 г.

Всего на судах с каютами перевезено около 86,9 тыс. пассажиров, что составляет 104,7% от показателя 2015 г.

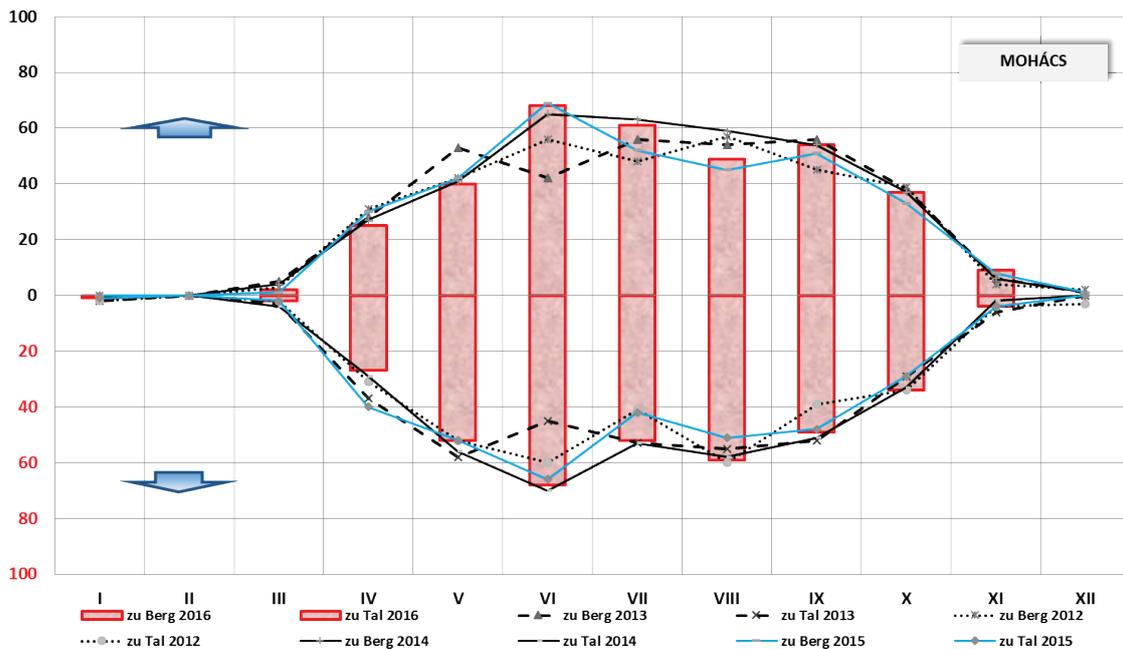


Рис. 5 Проходы пассажирских судов с каютами вверх/вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2012 - 2016 гг. по месяцам

2.2.2 Грузовые перевозки

2.2.2.1 Перевозки на Верхнем Дунае

Объем перевозок

- а) Объем перевозок грузов через гидроузел Йохенштейн (трансграничное сообщение Германия/Австрия (DE/AT)) за 11 месяцев 2016 г. составил 3,686 млн. т, что на 0,12% меньше, чем в аналогичный период 2015 г., вследствие значительного снижения (-20,85%) интенсивности движения груженых судов вниз (рис. 6А).

При этом по сравнению с 2015 г. произошло увеличение объема перевозок вверх на 7,4% и падение объемов перевозок вниз на 10,7% (рис. 6В).

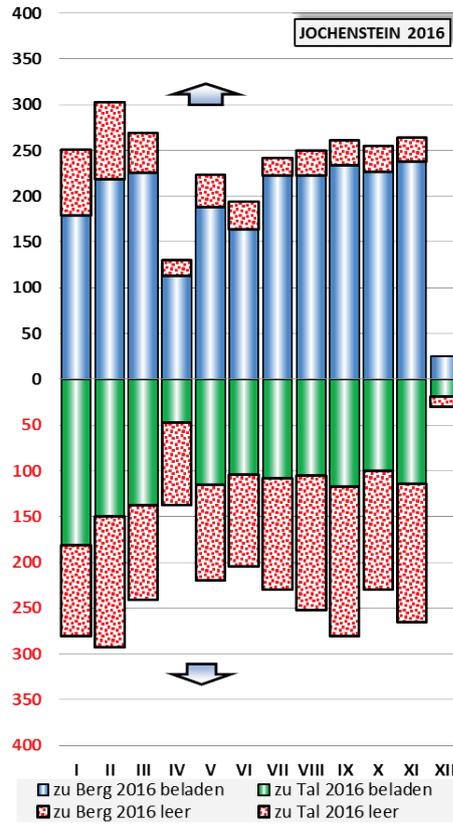


Рис. 6А Судопроходы (в грузу и порожнем) вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ЙОХЕНШТЕЙН в -2016 гг. по месяцам

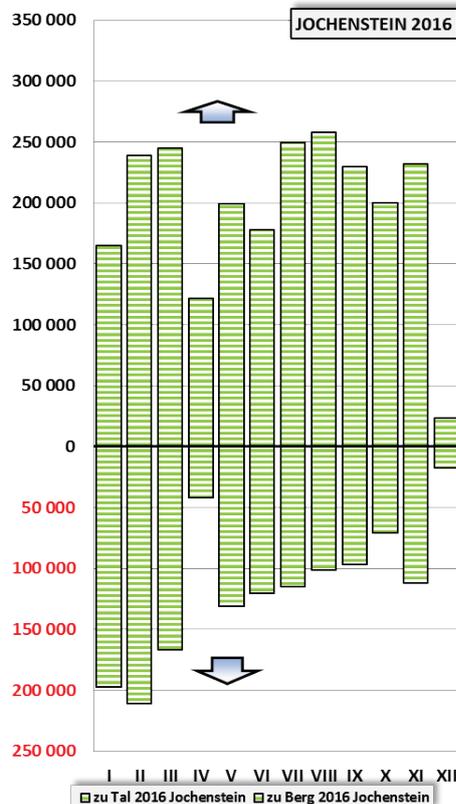


Рис. 6В Объёмы перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ЙОХЕНШТЕЙН в 2016 г. по месяцам в тоннах

b) Объем перевозок через гидроузел Габчиково (трансграничное сообщение (HU/SK)) в 2016 г. составил 5,33 млн. т, что составляет 116% к объему 2015 г. Транзит вверх составил около 3,48 млн. т, или 65% от общего объема (в 2012 г. и в 2013 г. – 73%, в 2014 г. – 75%, в 2015 г. – 66%).

Сухих грузов перевезено 4,55 млн. т, из них:

- вверх – 3,24 млн. т;
- вниз – 1,31 млн. т., т.е в соотношении 2,47 : 1.

Наливных грузов перевезено 772 тыс. т, из них:

- вверх – 240,6 тыс. т;
- вниз – 531,8 тыс. т, т.е. в соотношении 0,45 : 1.

Движение флота

При анализе движения флота через гидроузел Йохенштейн имеется в виду условная группа из "*fleet families*" – "грузовое судно" (основу флота составляют одиночные самоходные суда и состав: самоходное судно + баржа "Европа II").

Среднестатистическая загрузка судов условной группы по месяцам по сравнению с 2015 г. улучшилась (рис. 7).

Перевозки толкаемыми составами (статистика гидроузла Габчиково)

Всего в 2016 г. толкаемыми составами перевезено свыше 2,99 млн. т, что на 24% больше, чем в 2015 г., и составляет около 56% (в 2014 г. и в 2015 г. – 52%) от общего объема грузов, прошедших через гидроузел Габчиково, включая наливные.

В периоды стабильных судоходных условий через гидроузел Габчиково проходило в среднем 110–120 караванов в месяц (рис. 8).

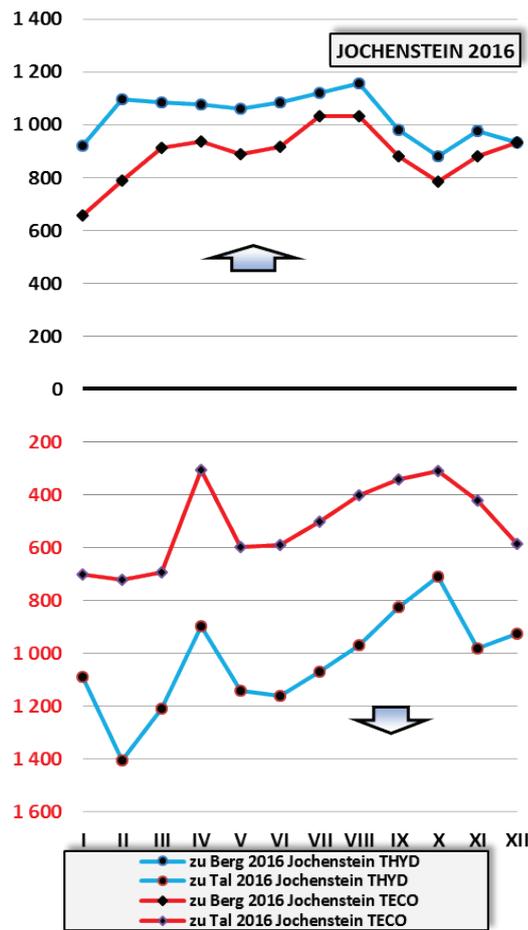


Рис. 7 Загрузка среднестатистического судна (ТЕСО) и судна в грузу (ТНУД) при проходе шлюза ЙОХЕНШТЕЙН вверх/ вниз по Дунаю в 2016 гг. по месяцам в тоннах

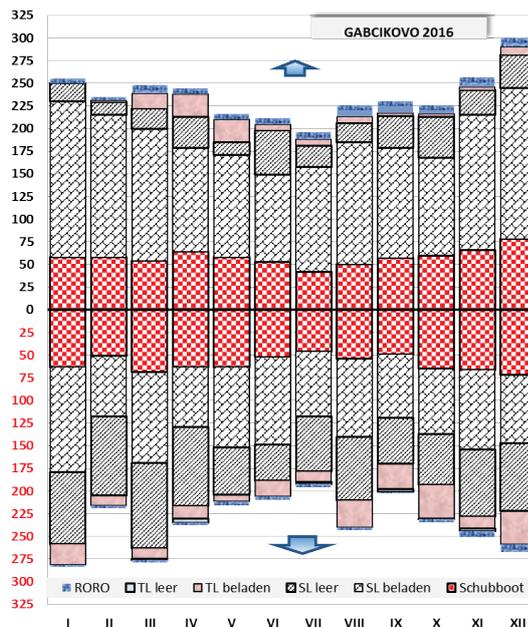


Рис. 8 Судопроходы (в грузу и порожнем) вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по типам единиц составов в 2016 гг. по месяцам

Перевозки толкаемыми составами в основном осуществлялись судами под флагами: Германии – 26%, Австрии – 25,8%, Украины – 13,7% Румынии – 10,4% объема грузов.

a) По объемам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено 2,62 млн. т (рис. 9), из них:

- вверх – 1,83 млн. т, что составляет 58% (в 2014 г. – 58%, в 2015 г. – 55%) от объема сухих грузов, перевезенных вверх;
- вниз – 785 тыс. т, что составляет 60% от объема сухих грузов, перевезенных вниз.

Всего в толкаемых составах прошло вверх 1936 несамоходных сухогрузных барж, из них только 17,6% (в 2014 г. – 10%, в 2015 г. – 14%) в балласте. В то же время из 1822 сухогрузных барж, следующих в составах вниз, 45% – в балласте (в 2013 г. – 63%, в 2014 г. – 66%, в 2015 г. – 56%), что свидетельствует о сохраняющейся несбалансированности грузовой базы для перевозок толкаемыми составами на Верхнем Дунае.

b) По объемам наливных грузов несамоходными баржами-танкерами в составе караванов перевезено (рис. 9) 370 тыс. т, из них:

- вверх – 110 тыс. т;
- вниз – 260 тыс. т.

35,5% наливных грузов перевезено судами под флагом Словакии, 25,9% - Австрии, 7,2% - Германии.

Всего вверх в толкаемых составах прошло 109 груженых и 22 балластных несамоходных танкера; вниз – 242 груженых и 9 балластных танкеров.

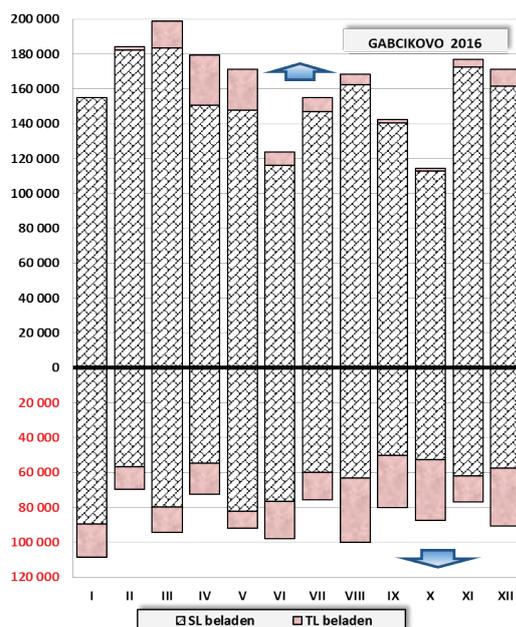


Рис. 9 Объёмы перевозок грузов несамоходными танкерами и сухогрузными баржами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2016 гг. по месяцам в тоннах

Перевозки самоходными судами

Всего в 2016 г. самоходными судами перевезено около 2,34 млн. т, что составляет 44% (в 2012 г. – 47%, в 2013 г. – 51%, в 2014 г. и в 2015 г. – 48%) от общего объема, из них

- вверх – 1,54 млн. т,
- вниз – 799 тыс. т,

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

Перевозки самоходными судами (рис. 10) осуществлялись судами под флагами Германии – 42,4% всех грузов, 45,2% сухих грузов и 28,9% наливных грузов, Болгарии – 12% сухих грузов, Словакии – 4,9% сухих грузов и 27% наливных грузов; Венгрии – 6,3% сухих грузов, Сербии – 30% наливных грузов, Румынии – 5% сухих грузов; судами под флагами стран, не являющихся членами ДК, перевезено 23,7% сухих грузов.

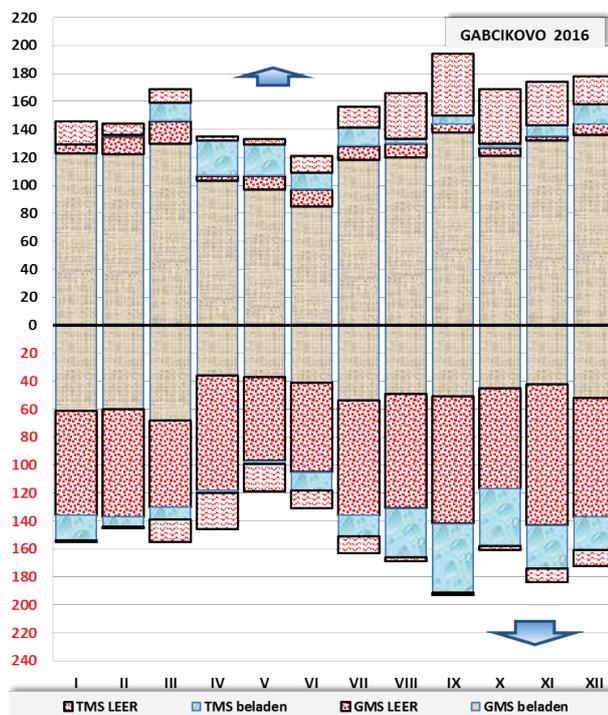


Рис. 10 Судопроходы (в грузу и порожнем) вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО по типам самоходных судов в 2016 г. по месяцам

а) Самоходными сухогрузными судами перевезено всего 1,94 млн. т (рис. 11), из них:

- вверх – 1,41 млн. т;
- вниз – 529 тыс. т.

Всего в 2016 г. вверх прошло 2172 самоходных сухогрузных судна, вниз – 1529 судов.

Соотношение погруженных самоходных сухогрузных судов составляет при движении

- вверх/вниз – 2,4 : 1 (в 2014 г. – 2 : 1, в 2015 г. – 2,07 : 1).

Соотношение погруженных и балластных самоходных сухогрузных судов составляет при движении

- вверх – 13,7 : 1 (в 2014 г. – 18 : 1, в 2015 г. – 8,8 : 1);
- вниз – 0,64 : 1 (в 2014 г. и в 2015 г. – 0,76 : 1).

В среднем через гидроузел Габчиково проходило в месяц 320-250 самоходных сухогрузных судов (рис. 10), из них –

- длиной 110 м – 376 груженых единиц и 165 единиц в балласте (рис. 12), которыми перевезено (рис. 13) всего 414 тыс. т;
- длиной 135 м ("большое европейское судно") – 107 груженых единиц и 75 единиц в балласте (рис. 12), которыми перевезено (рис. 13) всего 140 тыс. т (снижение в 2 раза по сравнению с 2015 г.);
- специализированных судов ("ро-ро", контейнеровозы и др.) – всего 134 судна.

b) Самоходными танкерами перевезено всего 400,5 тыс. т наливных грузов (рис. 11), что на 38% меньше, чем в аналогичный период 2015 г., из них:

- вверх – 130,5 тыс. т, что в 4,6 раза больше объема, перевезенного в аналогичный период 2015 г.;
- вниз – 270 тыс. т, что в 3 раза меньше, чем в аналогичный период 2015 г.

В среднем через гидроузел Габчиково проходило в месяц 40-50 танкеров (рис. 10).

Всего в 2016 г. вверх прошло 356 самоходных танкеров, вниз – 364.

Соотношение погруженных танкеров составляет при движении:

- вверх/вниз – 0,48 : 1 (в 2014 г. – 2 : 1, в 2015 г. – 0,13 : 1).

Соотношение погруженных / балластных танкеров составляет при движении:

- вверх – 0,51 : 1 (в 2014 г. – 2,3 : 1, в 2015 г. – 0,09 : 1);
- вниз – 2,08 : 1 (в 2014 г. – 0,37 : 1, в 2015 г. – 8,5 : 1).

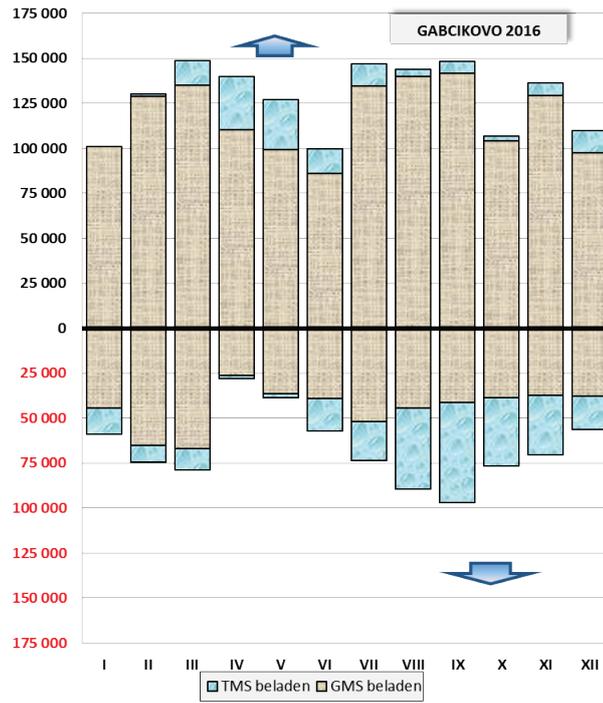


Рис. 11 Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами сухогрузными судами вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2016 г. по месяцам в тоннах

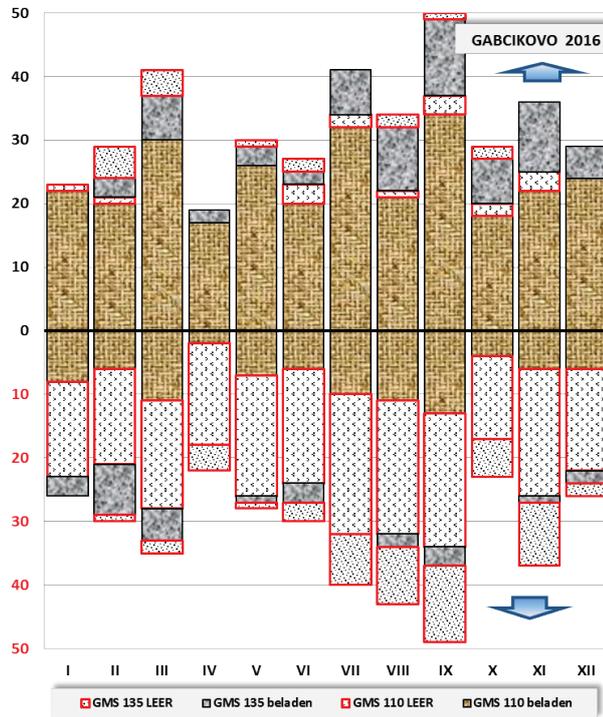


Рис. 12 Судопроходы (в грузу и порожнем) самоходных судов большой длины вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2016 гг. по месяцам

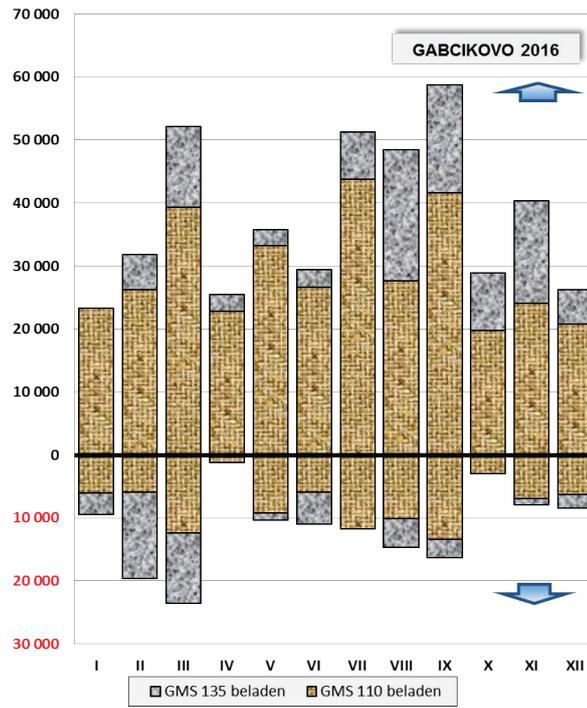


Рис. 13 Объёмы перевозок грузов самоходными судами большой длины вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2016 г. по месяцам в тоннах

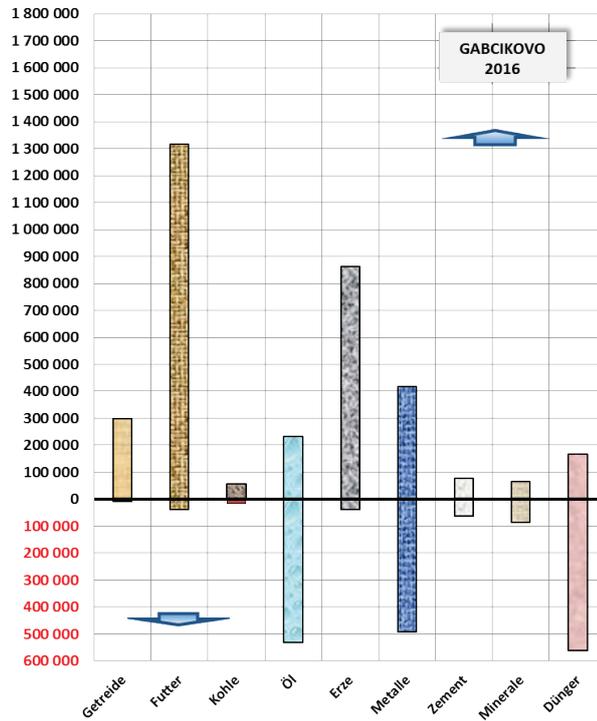


Рис. 14 Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2016 г. в тоннах

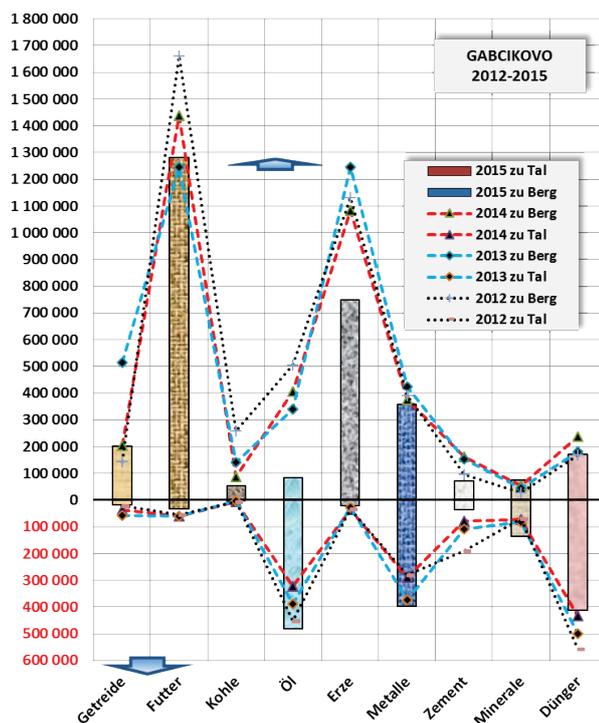


Рис. 15 Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ГАБЧИКОВО в 2012-2015 гг. в тоннах

Номенклатура грузов (статистика гидроузла Габчикова):

Наибольшие объемы перевозок через гидроузел Габчикова составили: продовольственные грузы, железорудное сырье, удобрения и нефтепродукты и металлопродукция (рис. 14). Процентное соотношение объемов грузов при движении вверх и вниз (трансграничное сообщение HU/SK) представлено в таблицах 2.3 и 2.4.

Таблица 2.3

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

Товарная группа \ Год, тыс. т	2012	2013	2014	2015	2016	2016 : 2015 в %
Продовольственные грузы и корма	1.660 38% ⁶	1.250 29%	1.440 35%	1.283 42%	1,316 37,8%	102,5%
Железорудное сырье	1.130 26%	1.250 29%	1.080 26%	749 24,6%	862 24,8%	115%
Зерновые грузы	514 8,6%	514 12%	206 5%	200 6,5%	298 8,6%	149%
Металлопродукция	391 8,9%	425 9%	376 9%	358 11,7%	417 12%	116%

⁶ В % от общего объема, перевезенного вверх.

Нефтепродукты	505 11,%	339 7,9%	406 10%	84 2,7%	233 6,7%	в 2,8 раза больше
Натуральные и искусственные удобрения	280 6,4%	250 5,8%	238 5,8%	171 5,6%	167 4,8%	97,7%

Таблица 2.4

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

Год, тыс. т Товарная группа	2012	2013	2014	2015	2016	2016 : 2015 в %
Натуральные и искусственные удобрения	557 33% ⁷	501 31%	434 33%	414 26,8%	563 30,5%	136%
Нефтепродукты	452 27%	389 24%	323 24%	480 31%	530 28,7%	110,4%
Металлопродукция	280 16,8%	374 23%	290 22%	399 25,8%	493 26,7%	102,7%

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 2016 г. составил свыше 5,85 млн. т, или 93,2% от объема грузов, перевезенных в 2015 г. (снижение объемов произошло вследствие уменьшения количества перевозок вниз: зерна и продовольственных грузов), из них транзит вверх – 2,71 млн. т, т.е. 46% (в 2012 г. – 51%, в 2013 г. – 58%, в 2014 г. – 51%, в 2015 г. – 39%).

Сухих грузов перевезено 5,18 млн. т, из них:

- вверх – 2,51 млн. т,
- вниз – 2,67 млн. т.

Наливных грузов перевезено 668 тыс. т, из них:

- вверх – 200 тыс. т,
- вниз – 468 тыс. т.

⁷ В % от общего объема, перевезенного вниз.

Движение флота

Перевозки толкаемыми составами

Всего в 2016 г. толкаемыми составами через контрольный пункт Мохач перевезено свыше 4,62 млн. т, что составляет 79% от общего объема грузов, включая наливные грузы (в 2013 г. – 75%, в 2014 г. – 75%, в 2015 г. – 81,7%), из них сухих грузов – 4,42 млн. т.

В периоды стабильных судоходных условий через контрольный пункт Мохач проходило в среднем 60–75 караванов в месяц (рис. 16); в июне – 46 караванов.

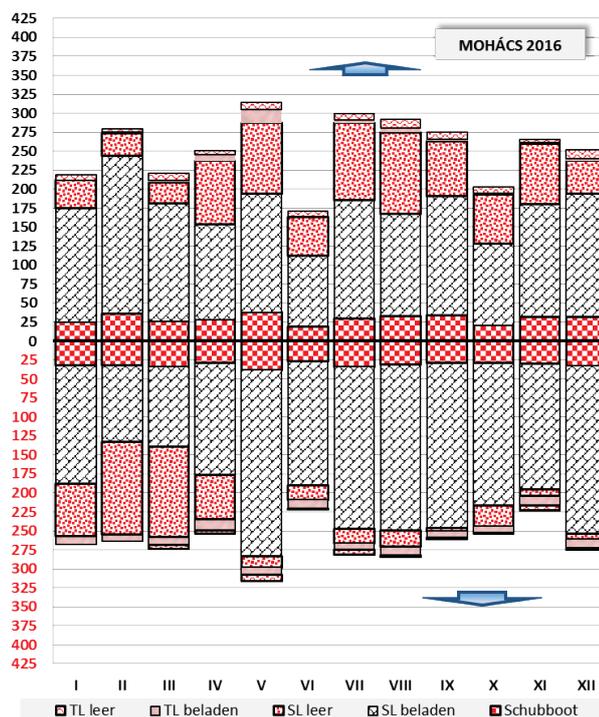


Рис. 16 Судопроходы (в грузу и порожнем) вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ по типам единиц составов в 2016 гг. по месяцам

Перевозки толкаемыми составами в основном осуществлялись судами под флагами: Румынии – 29,7% сухих грузов, Германии – 28,8% сухих грузов, Украины – 16% сухих грузов, Словакии 33,8% наливных грузов, Болгарии – 5,2% и Республики Молдовы – 5,3% сухих грузов, Сербии – 51% наливных грузов.

а) По объемам перевозок сухих грузов толкаемыми составами перевезено (рис. 17):

- вверх – 2,17 млн. т, что составляет 86,5% (в 2014 г. – 86%, в 2015 г. – 91,4%) от объема сухих грузов, перевезенных вверх;
- вниз – 2,25 млн. т, что составляет 84,4% (в 2014 г. – 76%, в 2015 г. – 85%) от объема сухих грузов, перевезенных вниз.

Всего в 2016 г. в толкаемых составах прошло вверх 2.548 несамоходных сухогрузных барж, из них 31% (в 2014 г. – 18%, в 2015 г. – 42,7%) в балласте. В то же время из 2.639 сухогрузных

барж, следующих в составах вниз, 18,6% единиц спускались в балласте (в первом полугодии эта величина составляла 42,8%).

б) По объемам наливных грузов несамоходными баржами–танкерами в составе караванов перевезено 168 тыс. т (рис. 17), из них:

- вверх – 53,7 тыс. т;
- вниз – 144,3 тыс. т.

Всего в толкаемых составах вверх прошло 139 несамоходных танкеров, из них 34,5% погруженных; вниз – 169 танкеров, из них 22,5% в балласте.

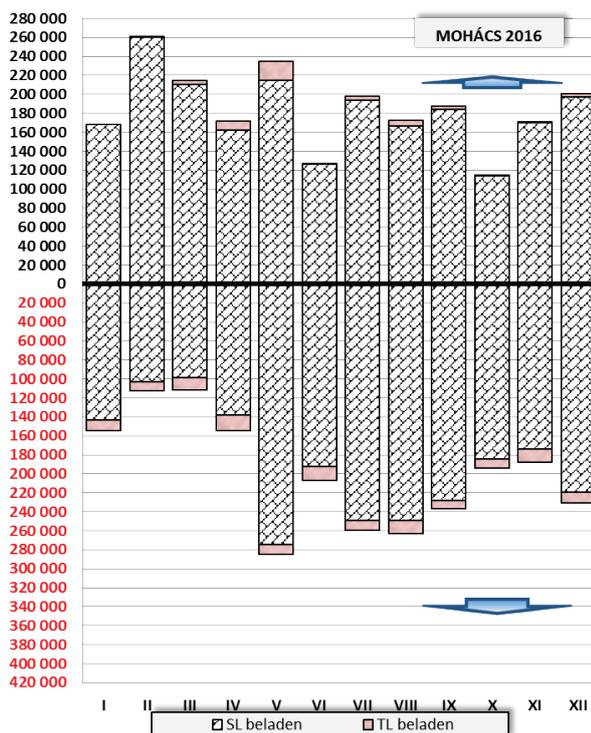


Рис. 17 Объёмы перевозок грузов несамоходными танкерами и сухогрузными баржами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2016 г. в тоннах по месяцам

Перевозки самоходными судами

Всего в 2016 г. самоходными судами перевезено 1,23 млн. т, что составляет 21% (в 2013 г. – 25%, в 2014 г. – 24%, в 2015 г. – 18,3%) от общего объема, перевезенного через контрольный пункт Мохач, из них:

- вверх – 485 тыс. т,
- вниз – 743 тыс. т.

В среднем через контрольный пункт Мохач ежемесячно проходило 140-160 самоходных судов (рис. 18).

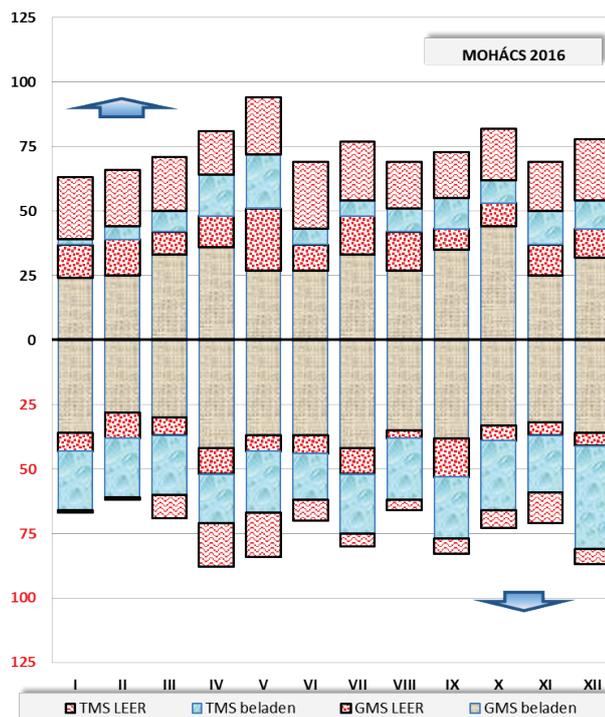


Рис. 18 Судопроходы (в грузу и порожнем) вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ по типам самоходных судов в 2016 гг. по месяцам

Перевозки самоходными судами осуществлялись под флагами Сербии – 57,2% наливных грузов; Германии – 31,2% сухих грузов, Болгарии – 36,5% сухих грузов, Румынии – 28,7% наливных грузов, Словакии – 13,3% наливных грузов; под флагами стран, не являющихся членами ДК, было перевезено 23,6% сухих грузов.

- а) Самоходными сухогрузными судами перевезено 605 тыс. т (рис. 19), из них:
- вверх – 340 тыс. т;
 - вниз – 265 тыс. т.
- б) Самоходными танкерами перевезено 470 тыс. т наливных грузов (рис. 19), из них:
- вверх – 146 тыс. т.
 - вниз – 324 тыс. т.

В среднем через контрольный пункт Мохач ежемесячно проходило 45-50 танкеров (рис. 18).

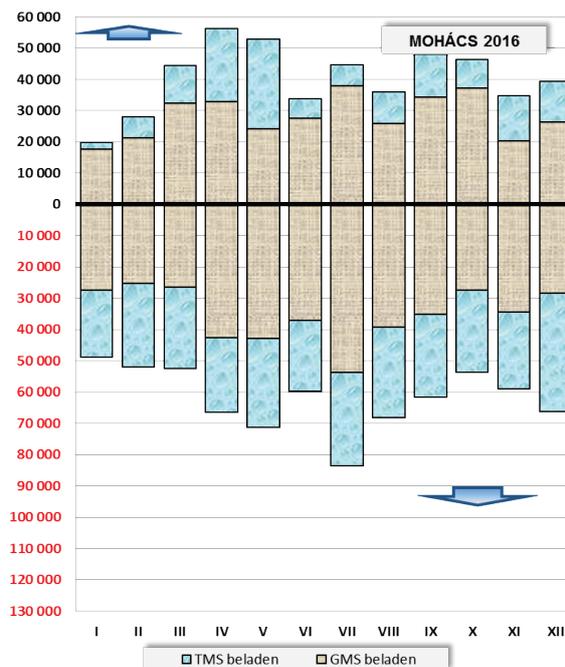


Рис. 19 Объёмы перевозок грузов самоходными танкерами и сухогрузными судами вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2016 гг. по месяцам в тоннах

Номенклатура грузов

Наибольшие объёмы перевозок через контрольный пункт Мохач составили зерновые грузы, железорудное сырье, продукция металлургической и химической промышленности (рис. 20). Процентное соотношение объёмов грузов при движении и вверх и вниз (трансграничное сообщение HU/HR/RS) представлено в таблицах 2.5 и 2.6.

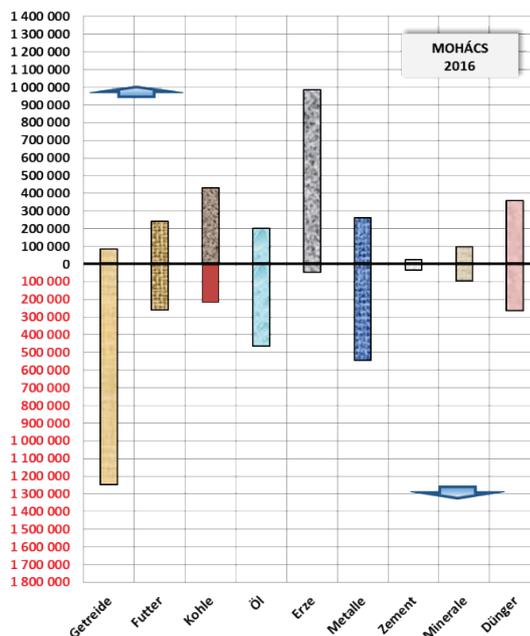


Рис. 20 Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2016 г. в тоннах

Таблица 2.5

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

Год, тыс. т Товарная группа	2012	2013	2014	2015	2016	2016 : 2015 в %
Железорудное сырье	1.300 44,8%	1.350 42%	1.010 41%	933 38%	985 36,6%	105,6%
Уголь (кокс)	636 23%	879 27%	600 23%	605 24%	433 16,1%	71,6%
Удобрения	237 8,6%	241 7,5%	344 13%	395 16%	359 13,3%	90,9%
Зерновые грузы	75 2,6%	224 7%	147 5,7%	76 3,1%	85 3,2%	111,8%
Металлопродукция	156 5,7%	190 6%	176 6,9%	175 7,1%	264 9,8%	150,9%

Таблица 2.6

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

Год, тыс. т Товарная группа	2012	2013	2014	2015	2016	2016 : 2015 в %
Зерновые грузы	1.100 41%	637 28%	674 29%	1.700 44,5%	1.249 39,8%	73,5%
Нефтепродукты	318 12,3%	424 19%	520 22,5%	613 16%	465 14,8%	75,9%
Металлопродукция	275 10,7%	334 15%	276 12%	389 10%	543 17,3%	139,6%
Продовольственные товары и корма	354 13,8%	194 8,6%	430 18,6%	687 17,2%	257 8,2%	37,4%
Удобрения	<5%	<5%	182 7,9%	234 6,1%	261 8,3%	111,5%

Соотношение основных объемов как при перевозках вверх, так и вниз отличается от соотношений, достигнутых в 2012-2015 гг., за счет резкого уменьшения объемов зерновых и продовольственных грузов, перевезенных вниз. Кроме того, это соотношение отличается за счет относительного увеличения объема металлопродукции, перевезенного вниз и уменьшения объемов перевозок металлургического угля вверх (рис. 21).

2.2.3 Межбассейновые перевозки

2.2.3.1 Перевозки через канал Рейн–Майн–Дунай

Через шлюз Кельхейм в 2016 г. прошло вверх 1.913 грузовых судна, из них около 84,6% – в загруженном состоянии, вниз – 1.898 судна, из них 92% в загруженном состоянии. Всего перевезено 3,87 млн. т, что на 4,17% меньше, чем 2015 г.; из них:

- на Дунай (вниз) – 1,93 млн. т, что на 2,68% меньше, чем в 2015 г.
- с Дуная (в порты Майна и Рейна) – 1,94 млн. т, что на 5,63% меньше, чем в 2015 г.

Динамика перевозок грузов по месяцам в сравнении с 2011-2015 гг. показана на рис. 22.

Приблизительно такая же динамика характерна и для шлюза Йохенштейн (рис. 23).

Перевозки по каналу Дунай-Черное море

Объем перевозок по каналу Дунай-Черное море составил 14,55 млн. т, что составляет 103,8% от объема в 2015 г. (в первом полугодии эта величина составляла 85%), динамика перевозок по месяцам показана на рис. 24.

2.2.3.2 Перевозки по Сулинскому каналу составили всего 3,76 млн. т (97,7% от объема 2015 г., из них по направлениям (рис. 25):

- море – Дунай – 513 тыс. т (87,7% от объема 2015 г.);
- Дунай – море – 3,25 млн. т, что соответствует объему, перевезенному в 2015 г. (3,26 млн. т).

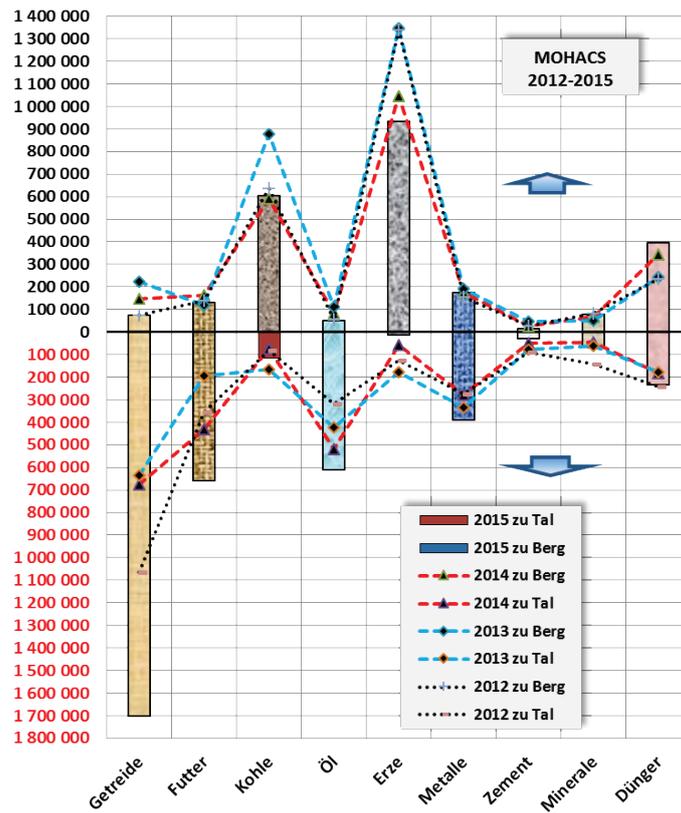


Рис. 21 Товарная структура перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через МОХАЧ в 2012-2015 гг. в тоннах

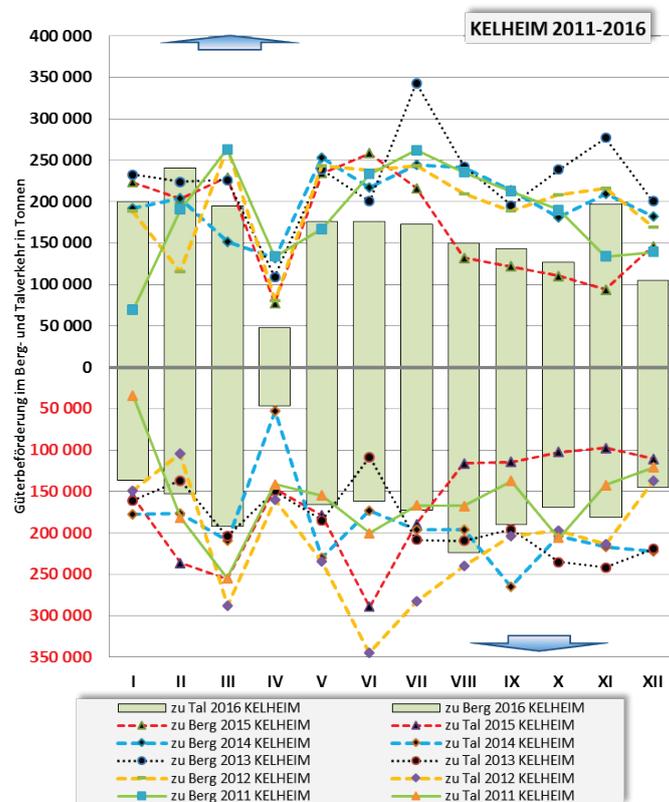


Рис. 22 Объёмы перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз КЕЛЬХЕЙМ в 2011-2016 гг. по месяцам в тоннах

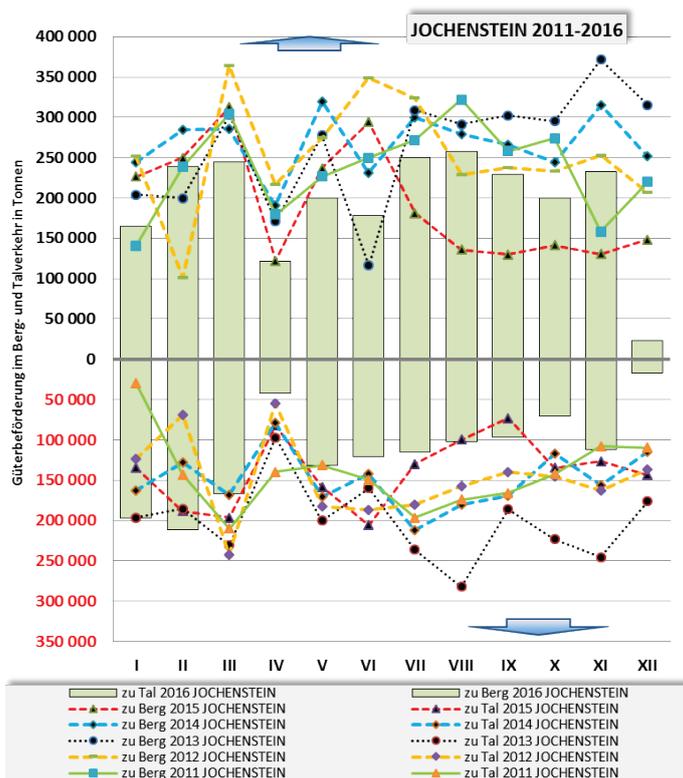


Рис. 23 Объёмы перевозок грузов вверх/ вниз по Дунаю через шлюз ЙОХЕНШТЕЙН в 2011-2016 гг. по месяцам в тоннах

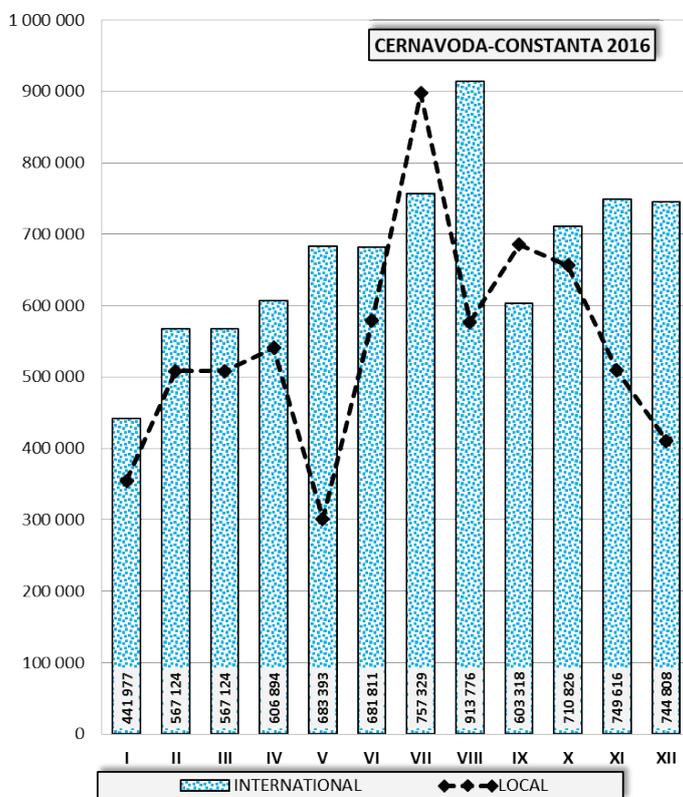


Рис. 24 Объёмы международных и национальных перевозок грузов по каналу ЧЕРНАВОДА-КОНСТАНЦА в 2016 гг. по месяцам в тоннах

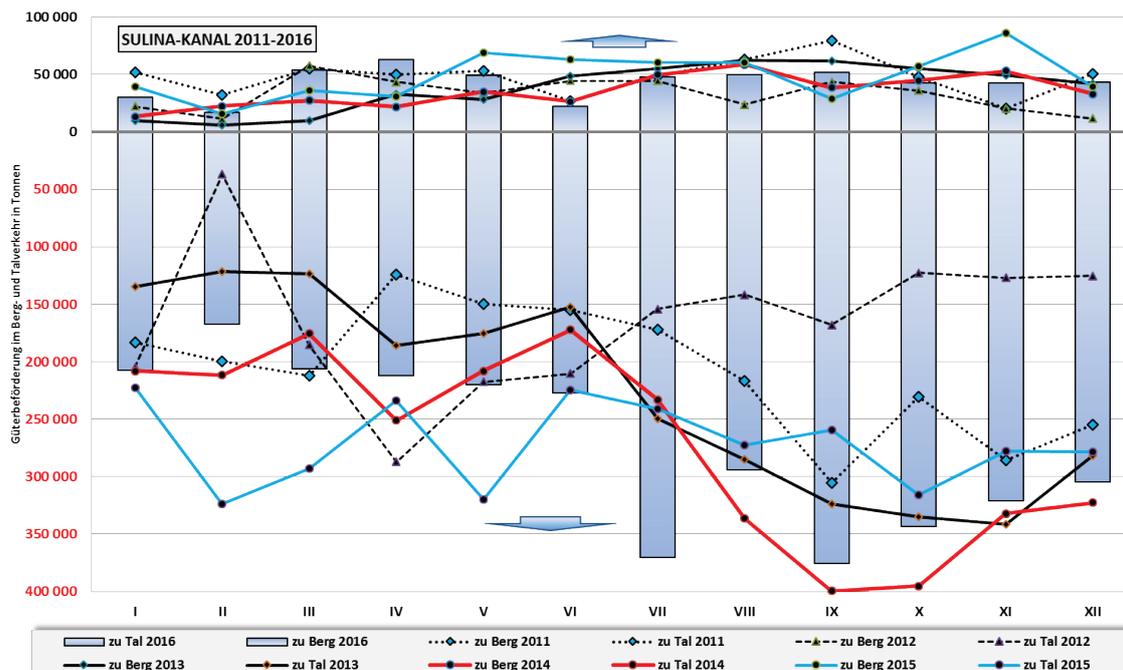


Рис. 25 Объёмы перевозок грузов вверх/ вниз по Сулинскому каналу в 2011-2016 гг. по месяцам в тоннах

Р а з д е л 3.

Общая характеристика грузооборота дунайских портов: итоги 2016 г.

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-xx), 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 функционируют около 70 портов, включая порты со значительным грузооборотом (в 2014 г. 20 портов имели грузооборот свыше 1 млн. т), а также портопункты в структуре основных портов и отдельные частные терминалы (зерновые, нефтеперевалочные, "ро-ро").

Кроме того, имеются порты, состоящие из отдельных функциональных районов (например, порт Линц состоит из собственно порта Линц и порта Линц-промышленный).

Значение каждого из портов для дунайского судоходства определяется национальным интересом 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.

ДУНАЙСКИЕ ПОРТЫ ГЕРМАНИИ

3.1.1 Общий грузооборот дунайских портов Германии в 2016 г.⁸ составил всего 90,8% от грузооборота в 2015 г., при этом наибольшее падение (-22,2%) отмечено в отношении погруженных в портах грузов (таблица 3.1).

Таблица 3.1

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	в % к 2015 г.
Погружено	1.225	1.202	935	77,8
Выгружено	1.806	2.055	2.023	98,4
Грузооборот	4.031	3.257	2.958	90,8

Такое падение грузооборота частично объясняется снижением грузовых перевозок в сообщении Рейн-Майн-Дунай (рис. 22):

- на Дунай (-) 4,66%;
- с Дуная в порты Майна и Рейна (-) 3,92%.

При этом необходимо отметить, что 2014 г. был рекордным⁹ по грузообороту портов Германии, начиная с 2009 г., а достигнутый в 2016 г. объем 2.958 тыс. т является наинизшим в период 2011-2016 гг.

3.1.2 Грузооборот основных дунайских портов Германии в 2016 г. отражен в таблице 3.2.

Таблица 3.2

Порты (тыс. т)	Кельхейм	Регенсбург	Штраубинг-Занд	Деггендорф	Пассау	Остальные
Погружено	69,5	500,5	175,3	27,1	79,2	83,6
Выгружено	292,7	849	445,7	190,6	213,2	42,1
Грузооборот	352,2	1.350	621	217,7	292,4	125,7
В % от грузооборота 2015 г.	86,6	85,5	115,3	84,5	80,1	115,2

90% всего грузооборота в 2016 г. составляют грузы основных 6 групп по NST 2007 (таблица 3.3).

Таблица 3.3

Группы (тыс. т)	01	04	08	10	03	07
Выгружено	547,5	236,1	468,4	288,8	170,2	68,2
Погружено	514,2	133,7	40,9	77,6	60,7	2,5

⁸ www.statistik.bayern.de.

⁹ Наблюдение за рынком дунайского судоходства (РД V.5 (2016-1)/Рев. 1).

Всего	1.062	369,8	509,3	305,7	230,9	70,7
В % от грузооборота 2015 г.	94,7	74,6	109,6	86,6	71,9	51

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

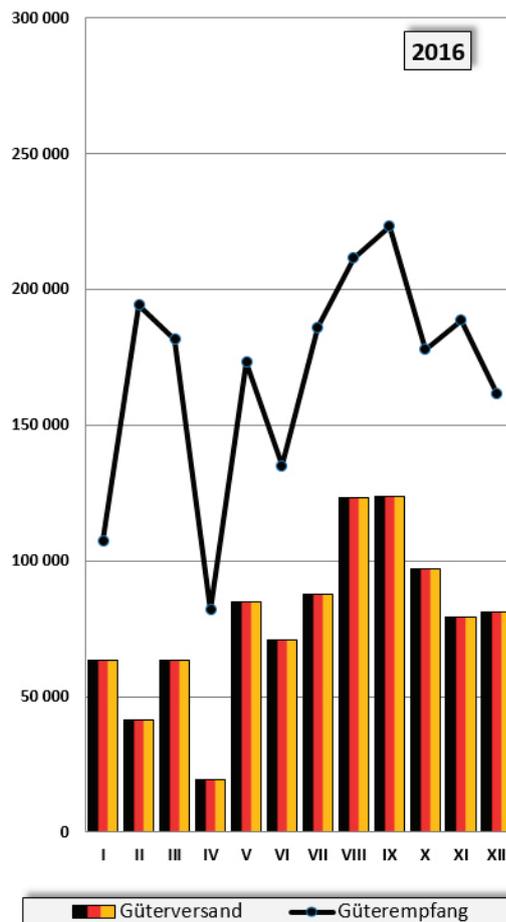


Рис. 26 Грузооборот дунайских портов Германии в 2016 г. по месяцам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.1.3 Наибольшие объемы грузов по группам

продукция сельского хозяйства (группа 01)

- принимают порты: Штраубинг-Занд – 56,8%, Регенсбург – 23,3%, Пассау – 14,5%;
 - отгружают: Регенсбург – 46,3%, Штраубинг-Занд – 15%.

пищевые продукты (группа 04)

- принимают порты: Регенсбург – 79,7%, Пассау – 10,4%;
 - отгружают: Штраубинг-Занд – 63,9%, Регенсбург – 19,4%.

химические вещества и продукты (группа 08)

- принимают порты: Регенсбург – 31%, Кельхейм – 24,6%, Штраубинг-Занд – 22,3%.

готовые металлические изделия (группа 10)

- принимают порты: Регенсбург – 57,9%, Деггендорф – 30,7%;
- отгружают: Регенсбург – 90,2%.

ПОРТЫ АВСТРИИ

3.2.1 Общий грузооборот портов Австрии в 2016 г. ¹⁰ составил всего 7.493 тыс. т, т.е. 100,6% к грузообороту в 2015 г. (таблица 3.4).

Таблица 3.4

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	в % к 2015 г.
Погружено	2.830	2.444	2.584	105,7
Выгружено	5.781	5.005	4.909	98,1
Грузооборот	8.611	7.449	7.493	100,6

Общий объем грузов, перевезенных внутри страны, т.е. погруженных и выгруженных в портах Австрии, составил 608,8 тыс. т, т.е. 8,1% общего грузооборота портов страны.

Динамика грузооборота портов по месяцам показана на рис. 27.

¹⁰ www.statistik.at.

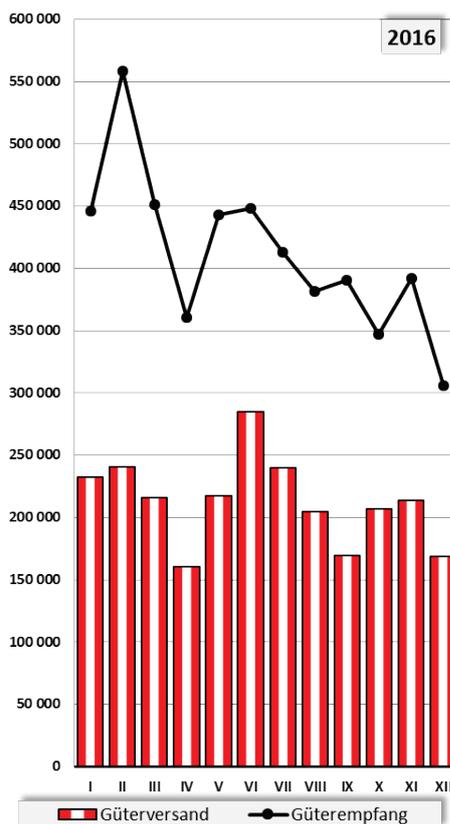


Рис. 27 Грузооборот дунайских портов Австрии в 2016 гг. по месяцам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.2.2 Грузооборот основных портов Австрии отражен в таблице 3.5.

Таблица 3.5

Порты (тыс. т)	Вена	Линц	Кремс	Энс
Погружено	785,2	1.210	62,3	135,7
Выгружено	282,3	2.784	405	460,4
Грузооборот	1.068	3.994	467,3	596,1
В % от грузооборота в 2015 г.	110	104,7	87,2	83,1

32,3% грузооборота портов Австрии составила перевалка (выгрузка) импортного железорудного сырья в объеме 2.419 тыс. т, из которых около 99% принял порт Линц. Через порт Линц также вывозится и 99% продукции металлургической промышленности. 82% грузооборота порта Вена (877,8 тыс. т) составила перевалка нефтепродуктов, из них погружено 68%.

57% грузооборота порта Кремс составляют минеральные грузы (100% - выгрузка). Специализация порта Энс – перевалка продукции аграрного сектора экономики (49,4% от общего объема грузооборота).

3.2.3 Грузооборот в экспорте и импорте:

- прибыло в порты Австрии (импорт): 4.300 тыс. т;
- экспорт из портов Австрии – 1.976 тыс. т.

Отправлено в порты других стран (таблица 3.6):

Таблица 3.6

Страна (тыс. т, %)	Германия	Венгрия	Румыния	Нидерланды	Бельгия	Сербия
Отправлено в порты	350,8	509,2	438,9	210,2	138,3	150,7
в % к 2015 г.	79,5	137,3	120,6	128,4	92,6	111,3

Получено из портов других стран (таблица 3.7):

Таблица 3.7

Страна (тыс. т, %)	Словакия	Нидерланды	Украина	Венгрия	Германия	Румыния
Получено из портов	1.513	652,7	961,6	491,2	265,6	186,2
в % к 2015 г.	98,1	78,9	118,1	121,9	90,6	85,5

3.1 ПОРТЫ СЛОВАКИИ

3.3.1 Общий грузооборот портов Словакии определяется в основном (свыше 95%) грузооборотом порта Братислава (таблица 3.8).

Таблица 3.8

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	в % к 2015 г.
Погружено	1.652	1.922	1.879	97,7
Выгружено	63,4	87,2	89,2	102,3
Грузооборот	1.715	1.909	1.969	103,1

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

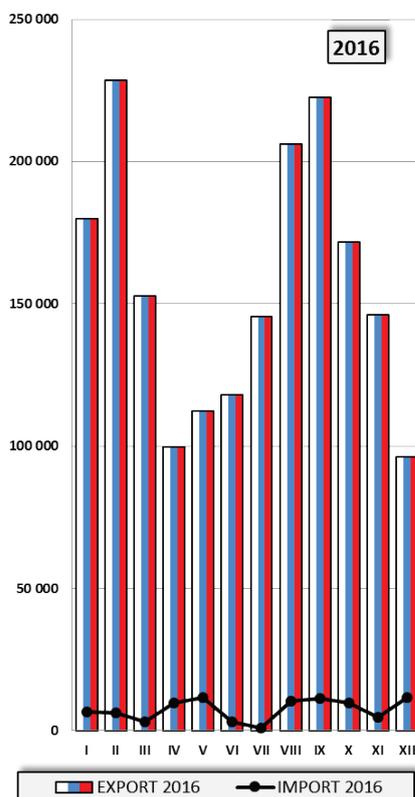


Рис. 28 Грузооборот дунайского порта Братислава в Словакии в 2016 г. по месяцам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.3.2 Основной объем грузов (95,4%) составляют погруженные, из них отправлено:

- в Австрию – свыше 1,56 млн. т, из них 70,7% - железорудное сырье, 26,3% - нефтепродукты;
- в Германию - 116 тыс. т.

3.2 ПОРТЫ ВЕНГРИИ

3.4.1 Общий грузооборот портов Венгрии в 2016 г.¹¹ составил 5.439 тыс. т, или 91% от объема 2015 г. (таблица 3.9).

Таблица 3.9

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	в % к 2015 г.
Погружено	3.917	4.190	3.602	86
Выгружено	1.756	1.788	1.836	102,7
Грузооборот	5.673	5.978	5.439	91

Общий объем грузов, перевезенных внутри страны, т.е. погруженных и выгруженных в портах Венгрии, составил около 8,5% от общего грузооборота портов страны.

3.4.2 Грузооборот основных портов Венгрии приведен в таблице 3.10.

¹¹ www.ksh.hu

Таблица 3.10

Порты (тыс. т)	Байя	Чепель	Дьёр - Гёню	Остальные
Погружено	426,1	441	101,4	2.634
Выгружено	80,4	603,9	62,9	1.088
Грузооборот	506,5	1.045	164,3	3.722
В % к 2015 г.	70,1	123,4	48,9	91,4

3.4.3 Основная номенклатура грузов, отгруженных на экспорт:

- продукция сельского хозяйства – 2.041 тыс. т, что составляет 56,7% от всего объема погруженных грузов и 72% от объема 2015 г.;
- продукты нефтепереработки – 736 тыс. т, что составляет 20% от всего объема погруженных грузов и 112,2% к объему 2015 г.;
- металлические руды и пищевые продукты - соответственно 166 и 329 тыс. т, что составляет 4,6% и 9,1% 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	Нидерланды	Бельгия
2015 г.	2.290	482	423,8	357	173	69
2016 г.	1.455	654,7	459,7	467	190,4	57,8

При этом следует отметить падение на 36,6% объема грузов (зерна) в направлении портов Румынии (Констанца) по сравнению с 2015 г.

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

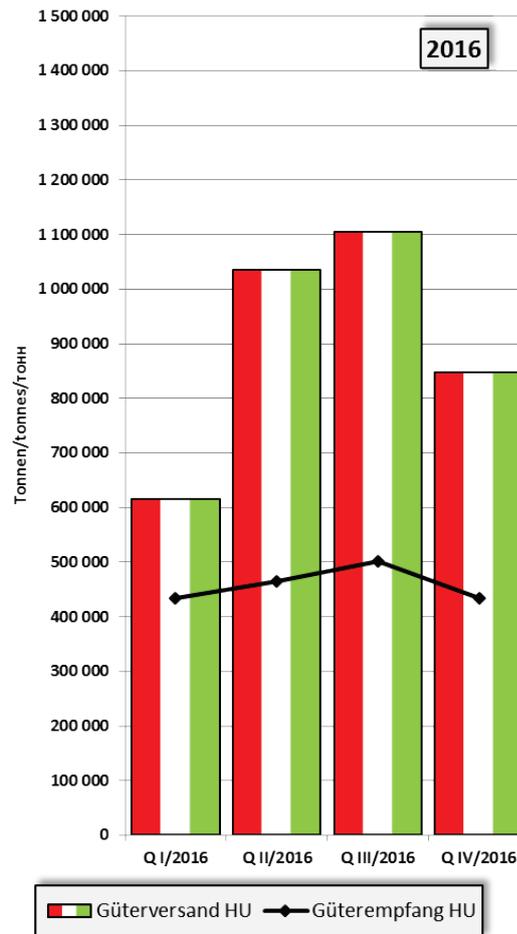


Рис. 29 Грузооборот дунайских портов Венгрии в 2016 гг. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.4.4 Основная номенклатура грузов, выгруженных в импорте

- уголь (кокс) – 473 тыс. т, что составляет 25,8% от всего объема выгруженных грузов и 64,8% от объема 2015 г.;
- продукты нефтепереработки -560 тыс. т, что составляет 30,5% от всего объема выгруженных грузов и 148% к объему 2015 г.;
- металлические руды – 287 тыс. т, что составляет 15,6% от объема выгруженных грузов и 116% к объему 2015 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

Кроме того, из портов Сербии поступило в 2016 г. 160 тыс. т.

ПОРТЫ ХОРВАТИИ

3.5.1 Общий грузооборот речных портов Хорватии в 2016 г.¹² в международных перевозках составил 581 тыс. т, или 112,8% от объема в 2015 г. (таблица 3.13).

Таблица 3.13

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	в % к 2015 г.
Отправлено	205,0	346,4	380,5	109,8
Получено	236,0	168,4	200,5	119
Грузооборот	491,0	515,0	581	112,8

3.5.2 Свыше 50% грузооборота портов составляет продукция химической промышленности, 16% - сельского хозяйства, 12% - железорудное сырье.

44,5% грузов отправлено в порты Румынии, 14,4% - Болгарии, 14% - Сербии; из портов Сербии получено 29,6% грузов, из портов Австрии – 14,9%, из портов Украины -8,4%.

Грузооборот перевозок в пределах страны составил 96,4%.

Динамика грузооборота портов по месяцам показана на рис. 30.

¹² www.dzs.hr.

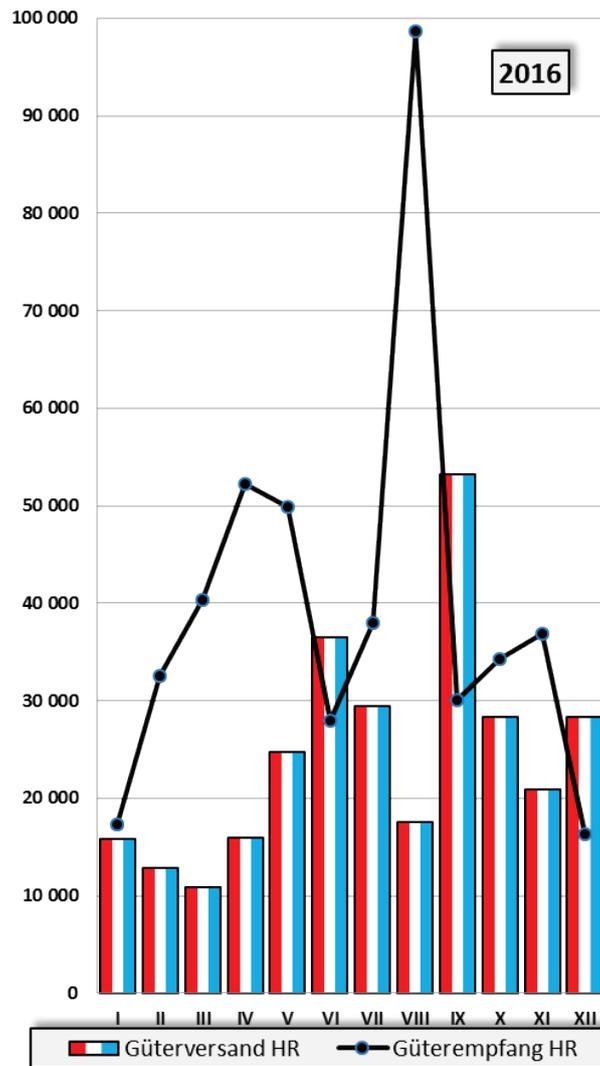


Рис. 30 Грузооборот дунайских портов Хорватии в 2016 гг. по месяцам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

ПОРТЫ СЕРБИИ

3.6.1 Общий грузооборот портов Сербии в 2016 г.¹³ составил 8.412 тыс. т, или 129,7% от объема 2015 г. (таблица 3.14). Распределение грузооборота по кварталам показано на рис. 31.

Таблица 3.14

Год /тыс. т	2014 г.	2015 г.	2016 г.	в % к 2015 г.
Погружено на экспорт	2.288	1.937	2.451	126,5
Выгружено в импорте	2.373	3.195	3.675	115,1
Ввоз/вывоз в пределах страны	1.301	677	1.143	166,6
Грузооборот	7.263	6.486	8.412	129,7

¹³ webrzs.stat.gov.rs
www.rzs.rs.ba

75,9% (данные 2015 г.) экспортных грузов составляют зерно и другая продукция аграрного сектора (группа 01), 10% - продукция горнодобывающей промышленности (группа 03).

В импорте основные составляющие: 50% - железорудное сырье, 15,6% - уголь (группа 02) и 13,5% - нефтепродукты.

Во внутренних перевозках 77% составляют грузы, отнесенные к продукции горнодобывающей промышленности.

3.6.2 Грузооборот основных портов Сербии отражен в таблице 3.15 (данные 2015 г.).

Таблица 3.15

Порты (тыс. т)	Панчево	Смедерево	Белград	Нови Сад	Прахово
На экспорт погружено	409	95	44	765	18
В импорте выгружено	191	1.716	483	199	432
Ввоз/вывоз в пределах страны	50	2	304	16	-
Грузооборот в 2015 г.	650	1.813	813	981	450
В % к 2014 г.	50,7	116,7	78,7	76,7	146,6

3.6.3 Объем переработанных экспортно-импортных грузов составляет 72,8% общего грузооборота портов. Основные объемы этих грузов по странам происхождения отражены в таблице 3.16 (данные 2015 г.).

Таблица 3.16

Страны (тыс. т)	Австрия	Болгария	Венгрия	Германия	Румыния	Украина
Отправлено в порты	73,2	60,9	140	53,7	1.558	1,3
Получено из портов	103,2	39,1	114,1	17,3	2.124	738

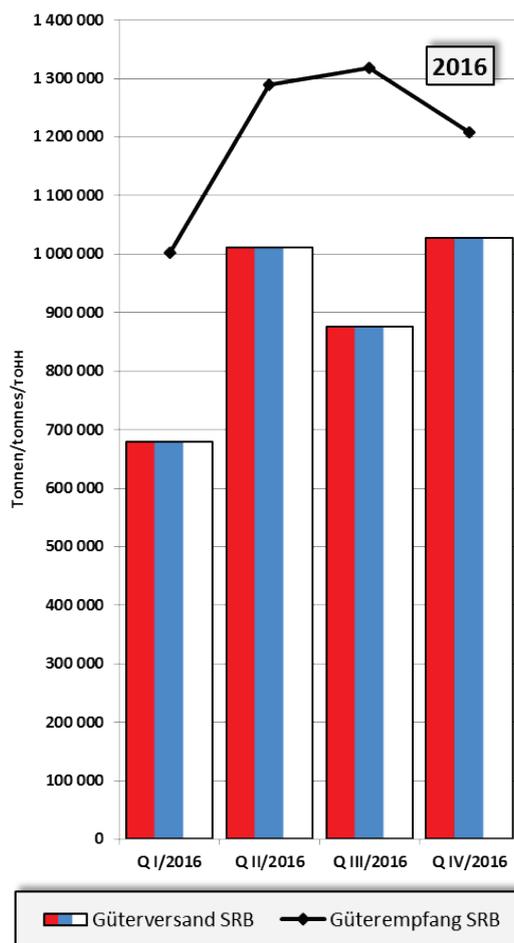


Рис. 31 Грузооборот дунайских портов Сербии в 2016 гг. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.3 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, включая грузооборот порта Констанца и портов на канале по речным судам, в 2016 г. составил 10,35 млн т погруженных грузов и 14,75 млн т выгруженных грузов. Динамика грузооборота по кварталам показана на рис. 32.

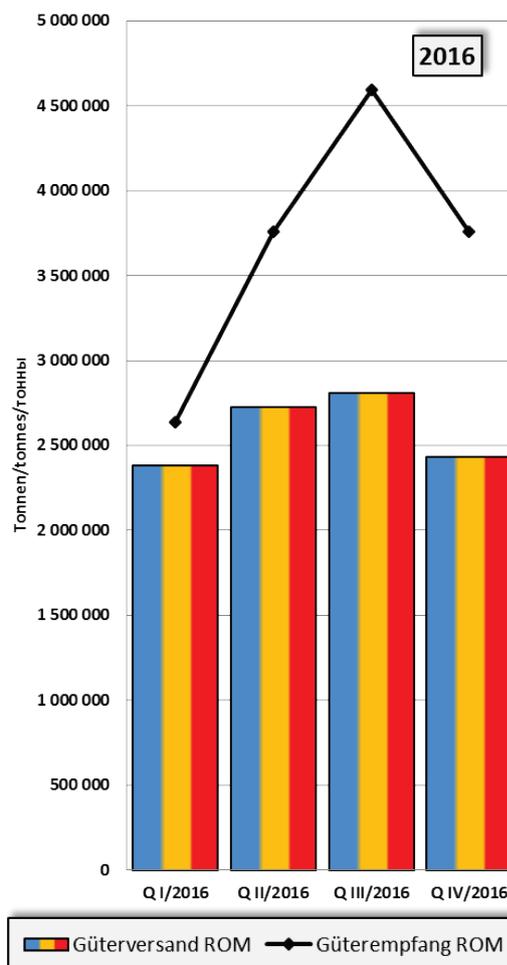


Рис. 32 Грузооборот дунайских портов Румынии в 2016 гг. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

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) ¹⁴	2.540 (1503) ¹⁴	2.961
2016 г.	352 ¹⁴	1.545	3.287 ¹⁴
– по морским судам			
2015 г.	494	9	1.357
2016 г.	490	9	1.248
Всего в 2015 г.	2.217 (822) ¹⁴	2.549 (1.512) ¹⁴	4.318
Всего в 2016 г.	742 ¹⁴	1.554 ¹⁴	4.388 ¹⁴

Грузооборот по морским судам формирует основной объем перевозок по Сулинскому каналу. В 2016 г. перевозки по Сулинскому каналу составили 3,76 млн т, или 97,7% от объема 2015 г.

¹⁴ www.acn.ro

Из основных портов Румынии, расположенных на речном участке Дуная (от Молдова Веке до Браилы) в 2016 г. наибольший грузооборот имеют порты Дробета Турну Северин (984 тыс. т) и Джурджу (615 тыс. т).

3.7.3 Общий грузооборот портов Румынии^{14,15} приведен в таблице 3.18

Таблица 3.18

Год (тыс. т)	2015 г.	2016 г.	в % к 2015 г.
Погружено:			
– экспорт	3.861	3.469,3	89,8
– внутренние перевозки	6.575	6.879	104,6
Выгружено:			
– импорт	7.355	6.930	94,2
– внутренние перевозки	6.671	7.818	117,2
Грузооборот	24.462	25.096	101,9

3.7.4 Наибольшие объемы грузов по группам:

- металлические руды (группа 03) – 43,1% от грузооборота, из них 13,8% - международные (экспорт, импорт) перевозки, 86,2% - внутренние перевозки;
- продукция сельского хозяйства (группа 01) – 35,5% от грузооборота, из них 46,9% - международные перевозки;
- химические вещества (группа 08) – 5,6% от грузооборота, из них 93,7% - международные перевозки;
- кокс и продукты нефтепереработки (группа 07) – 5,5% от грузооборота, из них 72,5% - международные перевозки;
- готовые металлические изделия (группа 10) – 4%, из них 87% - международные перевозки;
- каменный и бурый уголь (группа 02) – 4,2%, из них – 100% международные перевозки.

3.7.5 Структура грузооборота портов в экспорте (погружено):

- группа 08 – 30% от объема погруженных грузов, из них 74,8% на Сербию;
- группа 07 – 22,6% от объема погруженных грузов, из них по 28% на Болгарию и Сербию;
- группа 02 – 16,7% от объема погруженных грузов, из них 82,4% - на Венгрию;
- группа 03 – 13,9% от объема погруженных грузов, из них 31,5% на Сербию, 26,1% на Республику Молдова.

¹⁵ www.acn.ro

3.7.6 Структура грузооборота в импорте (выгружено):

- группа 01 – 59,8% от объема выгруженных грузов, из них 46,6% из Сербии, 27,7% из Венгрии, 17,5% из Болгарии;
- группа 03 – 14,6% от объема выгруженных грузов, из них 81% из Украины, 17,7% из Болгарии;
- группа 10 – 7% от объема выгруженных грузов, из них 62% из Австрии;
- группа 02 – 6,7% от объема выгруженных грузов, из них 99,4% из Украины.

3.7.7 Порт Констанца и порты, расположенные на канале Дунай – Черное море формируют грузопоток, который составил в 2016 г. 1.455 тыс. т, из них 8.030 тыс. т – объем грузов международных перевозок.

3.4 ПОРТЫ БОЛГАРИИ

3.8.1 Общий грузооборот портов Болгарии с учетом всех терминалов в 2016 г.¹⁶ составил 7.013 тыс. т, или 114,1% к объему 2015 г. (таблица 3.19), из них порт Русе – 3.797 тыс. т, порт Лом – 3.216 тыс. т.

Таблица 3.19

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Погружено – экспорт	1.409	1.159	2.319
Выгружено – импорт	1.689	1.692	3.462
Ввоз/вывоз – внутренние перевозки	1.412	1.695	1.222
Грузооборот	4.510	4.547 (6.114) ¹⁶	7.013

3.8.2 Экспортные грузы составили (по данным 2015 г.) 25,5% (в 2014 г. – 31,2%) от общего грузооборота, из них 75,8% - продукция сельского хозяйства (группа грузов 01).

Импортные грузы составили 37,2% (в 2014 г. – 37%) от общего грузооборота, из них 33,7% - энергетический уголь (в 2014 г. – 48%), 20,5% - металлические изделия (группа 10) и 17,2% - нефтепродукты (группа 07).

В составе грузов, выгруженных в системе внутренних перевозок, 96,4% отнесены к продукции горнорудной промышленности (группа 03).

Динамика грузооборота по кварталам показана на рис. 33.

¹⁶ С учетом объемов паромных перевозок Болгария - Румыния.

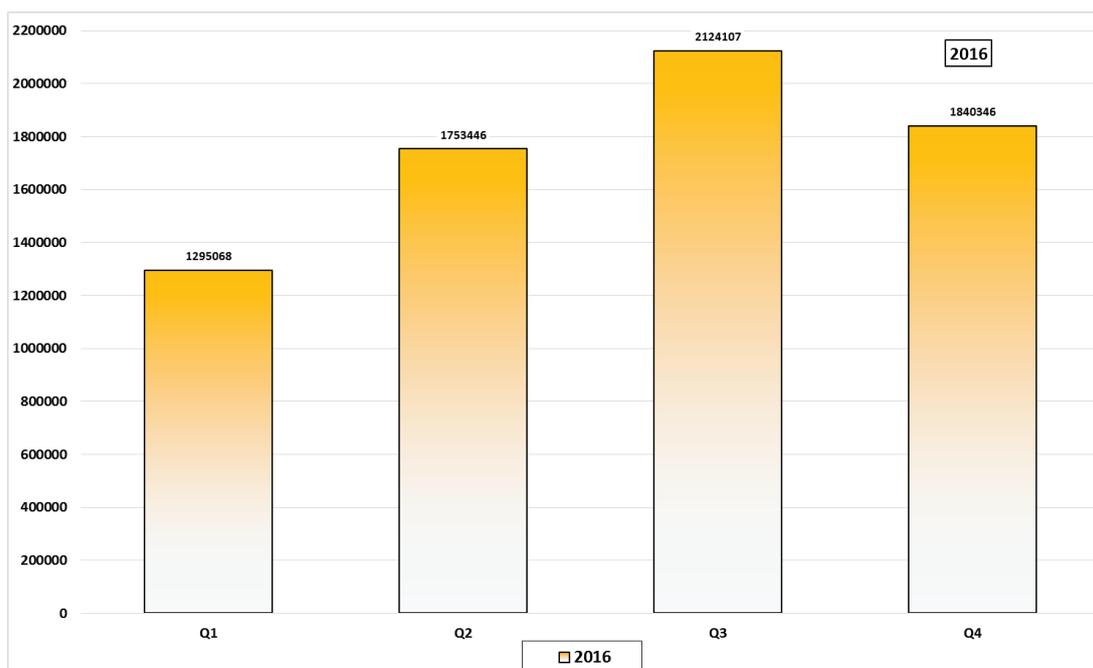


Рис. 33 Грузооборот дунайских портов Болгарии в 2016 гг. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

3.5 ПОРТЫ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВЫ

3.9.1 Общий грузооборот порта Джурджулешть в 2016 г.¹⁷ составил 876,3 тыс. т, или 104,3% к объему 2015 г. (таблица 3.20).

Таблица 3.20

Год (тыс. т, %)	2015 г.	2016 г.	в % к 2015
Грузооборот	840,0	876,3	104,3

44,3% грузооборота порта составляет экспорт зерна и другой продукции аграрного сектора экономики; 28,9% - импорт нефтепродуктов.

3.6 ПОРТЫ УКРАИНЫ

3.10.1 Общий грузооборот дунайских портов Украины с учетом грузооборота по морским судам в 2016 г.¹⁸ составил 6.680 тыс. т, или 116,1% от объема в 2015 г. (таблица 3.21).

Таблица 3.21

Год (тыс. т)	2014 г.	2015 г.	2016 г.	в % к 2015 г.
Грузооборот	4.619,3	5.754	6.680	116,1

Составляющие грузооборота портов Украины в 2016 г.:

- сыпучие грузы – 91,1%;
- наливные – 3,2%.

¹⁷ www.gifp.md.

¹⁸ www.uspa.gov.ua.

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

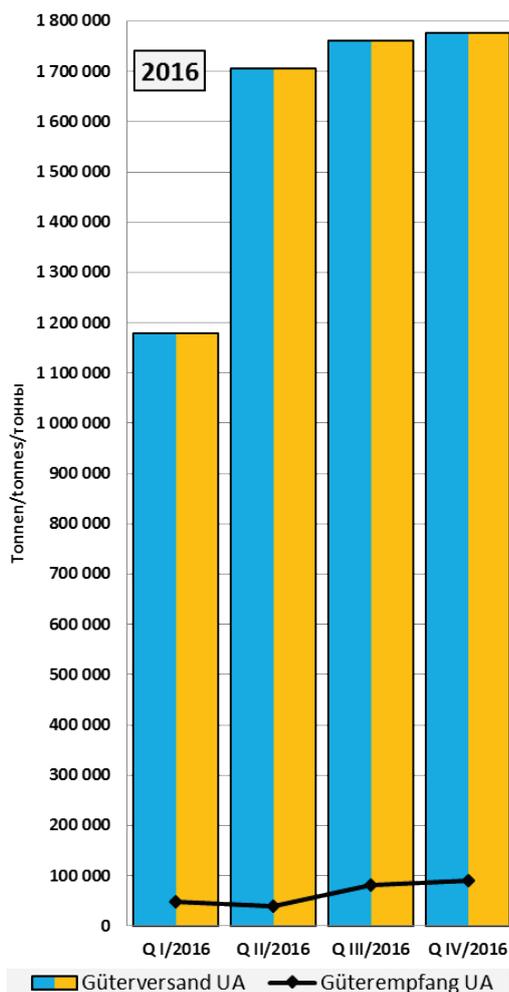


Рис. 34 Грузооборот дунайских портов Украины в 2016 гг. по кварталам в тоннах (отправленные и полученные на судах грузы)

Прирост грузооборота в 2016 г. обеспечен значительным (+38%) увеличением объемов перевалки железорудного сырья на экспорт в порту Измаил.

Составляющие грузооборота:

- Порт Измаил – сыпучие грузы (руда, окатыш, энергетический уголь) – 91,5%;
- Порт Рени – сыпучие грузы 89,4% (из них зерно – 54%), наливные грузы (нефтепродукты) – 9,7%.

3.10.2 Грузооборот основных дунайских портов Украины в 2016 г. ¹⁹ приведен в таблице 3.22.

¹⁹ www.uspa.gov.ua.

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

В общем объеме отправленных грузов порта Измаил основную часть - 3.575,6 тыс. т - составляет железорудное сырье (руда, окатыши) в экспорте в Австрию, (Линц), Сербию (Смедерево) и Румынию (Галац).

Р а з д е л 4.

Выводы

4.1 Водоносность

В первом полугодии 2016 г. значительных остановок судоходства по причинам экстремальных гидрометеорологических факторов не отмечено, поэтому навигационные условия в этот период следует признать удовлетворительными. Рабочие осадки барж толкаемых составов в первом (Q₁) квартале около 2,5 м, во втором (Q₂) – 2,3 – 2,2 м.

В третьем и четвертом кварталах 2016 г. начиная с сентября рабочие осадки были снижены до 2,0 м.

4.2 Изменение фрахтовых ставок

4.2.1 Средняя стоимость бункерного топлива в портах Дуная в среднем составила менее 600 долл./т (*Bunker Platts Rotterdam* составил по *MGO* в июле-сентябре 363-370 долл./т), что явилось определяющим для уровня фрахтовых ставок на перевозки, т.к. расходы на топливо составляют от 50% до 60% всех переменных судовых расходов (*running costs*).

В 2016 г. индекс фрахтовых ставок на перевозки на фраховом рынке в целом изменялся согласно таблице 4.1.

Таблица 4.1

Индексы: декабрь 2015 г. = 100%	Q ₁	Q ₂	Q ₃	Q ₄
Бункер	105	134	135	156
Фрахтовые ставки	103	116	135	143

В качестве исходного (100%) был принят индекс стоимости топлива в декабре 2015 г. Аналогично за 100% был взят индекс ставок в декабре 2015 г. для грузов: зерно и удобрения из портов Среднего и Верхнего Дуная на устьевые порты.

4.2.2 Как состояние фарватера, так и цены на газойль чрезвычайно важны для речного судоходства. В настоящее время условия на фарватере оказывают

сильнейшее влияние на бизнес, поскольку использование чистой грузоподъемности судна важно для повседневной жизни судовладельцев. На условия судоходства на немецком, австрийском, венгерском и румынско-болгарском участке Дуная более серьезно повлияли низкие уровни воды осенью 2015 года и во второй половине 2016 года.

Помимо соотношения спроса и предложения, фрахтовые ставки сильно зависят от естественных условий на фарватерах. Если уровень воды падает ниже 200 см и более (то есть ниже 160 см), большая часть грузовых судов может разместить на 40-50% меньше груза, чем при уровне 250 см. Уровни воды и фрахтовые ставки негативно соотносятся друг с другом. Поскольку в периоды низкой воды клиенты не платят двойные фрахтовые ставки за те же услуги, а расходы судовладельцев остаются на том же уровне, эти потери не могут покрываться за счёт каких-либо дополнительных сборов²⁰.

4.3 Прогноз рынка дунайских перевозок по итогам 2016 г.

- Весенний 2016 г. подъем на рынке стали сместился во втором полугодии в сторону относительной стабилизации в третьем (Q₃) квартале, а затем снижением в четвертом (Q₄) квартале. Рынок перевозок сырья для металлургической промышленности (руда, окатыш), как и стальной продукции, нельзя считать стабильным для создания зимнего запаса.
- Прогнозы для продукции металлургической, тяжелой и сталелитейной промышленности перешли от убывающей тенденции к стагнирующей в связи с новым прогнозом сталелитейного производства в Германии, Австрии, Венгрии (строительство 2-ой доменной печи *ISD Dunaferr*), Сербии (приобретение Китаем металлургического комбината в Смедерево) и Румынии. Прогнозы по рынку сталелитейной промышленности на 2017 г. также остаются стабильными.²¹
- Ожидаемые хорошие результаты 2016-го сельскохозяйственного года определяют стабильный, с тенденцией к росту, рынок продукции аграрного сектора в 2017 г.
- Сельскохозяйственное возделывание кукурузы в значительной степени зависит от производства метанола на новых или недавно работающих перерабатывающих предприятиях и от рыночной стоимости топлива.

Аналогично ожидается рост на рынке продукции химической промышленности (удобрения).

- Пассажирские перевозки на судах с каютами сохраняют положительную динамику в отношении роста числа пассажиров в первом полугодии 2017 г.
- Рынок предложения (состав активного флота) будет превышать спрос на перевозки, однако надо иметь в виду, что возраст судов дунайского флота (самоходного и несамоходного) будет требовать значительных инвестиций на восстановление. Относительное повышение фрахтовых

²⁰ Предоставлено Венгерской ассоциацией дунайских портов и уточнено Секретариата Дунайской Комиссии.

²¹ Предоставлено Венгерской ассоциацией дунайских портов.

ставок в 2016 г. не позволит получить требуемого объема инвестиций, поэтому положительный баланс в пользу предложения будет незначительным.

- Помимо состояния рынка и проблематичных грузопотоков в Дунайском регионе, критической проблемой Дуная является нехватка финансовых ресурсов для содержания судоходного пути. Длительное время ожидания, закрытие движения и дополнительные расходы на содержание судов, посадка на мель, а также аварии представляют собой крайне неблагоприятные условия по сравнению с железнодорожным или автомобильным транспортом.

Основными узкими местами Дуная являются критические участки водных путей, параметры которых в настоящее время не соответствуют требованиям, применимым к внутренним водным путям международного значения согласно новой классификации Европейских внутренних водных путей.

- Согласно Соглашению СМВП ООН (в соответствии с Приложением I к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года) отрасль нуждается в принятии немедленных мер с тем, чтобы обеспечить глубину фарватера 2,5 метра в течение как минимум 330 дней в год. Планы Европейского Союза по развитию отрасли внутреннего водного транспорта должны учитывать реальные навигационные условия, если считать Дунай равноправным партнером в общей системе транспорта, наряду с железнодорожными или авто магистралями. Отрасль утратит репутацию в глазах потребителей в отсутствие такого подхода, так как клиентам необходимы прогнозируемые услуги для того, чтобы поддерживать максимально высокий уровень логистических цепочек²⁰.