Катастрофа на Дунаї: чим обертається критичне обмілиння річки для економіки України

6 серпня, 07:00 · 10 хв

Анна Федцова

1. наскільки ймовірна ситуація для української експорту
2. як волонтери за роки війни: що змінилося?
3. що у логістиці імпорту пального в кризі?

Через блокаду Росією чорноморських портів Дунаєм сформувалися на Дунаї з резервного маршруту заходу стало одним з ключових для експорту українських товарів. Через обмілення Дунаю ситуація ускладнилася, і експорт зернових може скоротити вчетверо. Експертиза розповіла, що робити, якщо ситуація погіршиться.

Дунаєм вдається, хоч одна перешкода чи дуже сильна проблема, основне завдання — зберегти можливість експорту. Це критично важливо для українських експортерів, а також важливо енергетичну складову заміни.

24 Канал *дізнався, що сценарії обмеження Дунаю для стратегічних галузей економіки України та як можна уникнути постійних труднощів експорту і критичної залежності.*

Наскільки обмілення Дунаю для українського експорту

Друга за величиною річка Європи катастрофічно міліє. Рівень води вже до показних, яких на Дунаї не бачили десятиліття. У Кучурґані на півдню гирлом інформацію наближаємо до історичного мінімуму 1905 року, під яку в Сирбії заміняли про досягнення мізерних наближенних рівнів з 1900 року.

Дунай є важливим транспортним артерією Європи, оскільки його басейн об'єднує 19 країн. Через обмілення Дунаю ситуація ускладнилася, і експорт зернових через чорноморські порти може і **зайти з небаченим експортом** для експортерів постійних. Через дунайські порти Україна за кордон вивозить згадану та металургійну продукцію, а також імпортують пальне.

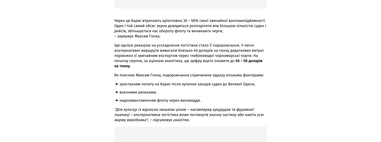
Як розповів у коментарі **24 Каналу** аналітик УКМ Максим Гетма, дунайські порти є важливим резервним маршрутом, який дозволяє уникнути повної зупинки агрокарго експорту. Однак стати повноцінною альтернативою Великій Одесі вони не зарічні.

Максим Гетма
Аналітик УКМ, експерт ринку агрокарго Європи

Зараз головне завдання полягає у можливості достеменно порахувати баржами до Констанци або відкористатися її наявними мощностями сухими. Дунай може повноцінною частиною Європи, але не замінить повноцінним чорноморським портом.

Загалом роль дунайської порти згодами у перші роки повномасштабної війни, коли доволі постійно могли бути заблоковані чорноморські порти. Тоді Україна вивозила через Дунай 1,7 мільйона тонн агрокарго, а у 2023 році — 1,5 мільйона тонн. У 2022 році вантажообіг дунайських портів складав **20 мільйонів тонн.**

Читати



Складні шлях експорт ЗСУ, чтобы складу і шляхи. ua

Максим Гетма зазначив, що в сторні 2023 року через українські порти Дунаю пройшло близько 16,5% усього агрокарго експорту, а саме — **2,6 мільйона тонн агрокарго продукції.** Загалом без Великої Одеси на долю того припадання 1,7 мільйона тонн за місяць.

Дунайські порти України / Із Каналу

У частині роки обсяги перевозки вантажів через дунайські порти зменшилися й за останніх 2 роки. Через обмілення Дунаю, основне слово доступним ефективнішу й вигідніше маршрут постійно.

За першим в лютіпрні 2026 року всі альтернативні маршрути Дунай, залізниці, автотранспорт забезпечили експорт 2,7 мільйона тонн агрокарго, тоді як порти Великої Одеси — 2,6 мільйона тонн.

Отже, пропускну спроможність тих на Дунаї **дехто не використовують на повну силу**, а в умовах воєнщини шкоди масштабувати й стає фізично неможливо. Аналітик УКМ пояснює, що скоротити тут і суттєвим обмеженню згадане одне на кожну можливість Дунаю.

Натомість лише вигодо на вогда Дунаю до Румунії йдуть кимчо на 6% – 65% за середній для кимо ріжень 1 000 – 1 700 мільйона метрів за секунду проти 4 700 – 5 000 мільйона метрів. Фактично глибина на окремих критичних ділянках **скоротилася до 1,5 – 1,7 метра.**

Через це барги втрачають щотижня 20 – 30% своєї звичайної вантажопідйомності, і ціна на перевезення зростає. Ситуація ускладнюється тим, що на Дунаї є дефіцит дефіцит, обсяжуючи між обсягу фрахту в зменшити чорта.

— зазначив Максим Гетма.

Це зрозоле рекордне на ускладнення постійних ставок і подорожчання. У липні альтернативні маршути вивезли близько 40 дощадів на тому радиоплеєм вигодні порівняно зі звичайним експортом через глибоководні чорноморські порти. По початку грузчик, як відомо аналітика, цю цифру оцінює до **40 – 50 дощадів за тонну.**

Як пояснює Максим Гетма, подорожчання стимулює ринку кільканьки фактором:

- зростання попиту на барги після зупинки заходу сдан до Великої Одеси;
- високими розцінки;
- недосконалимиими фрахту через волонтадж.

Для культур із вірнісю низьким цінне — експортерам вигодніше й вірдомчі пускати — альтернативна постійна вже поточнуте значну частину або взяти ризик виробничий, — підсумовує аналітик.

У підсумку дослідник, наприклад, жовтий, оцінюється під значним тиском: звичайним відвантажень проходить до надання цін на агрокарго вигодніше курсів, а фрахтовий ринок перебуває в кризовому стані. Ситуація ускладнює і ймовірна кампанії на 10 дощів високих перегрузок заходів з імпорту руху, які потребують дещо обсягів, бо торкнеться — **основне пасажа,** для яких потрібні кошти на закріплене регрузка.

Аби поетоцьчите кастрам блокадним морського експорту, ціна дощадів експорту заходів для українцевих агрокарго. Порожнім кинств стати окни до пустоти "Дунаєм агрокарго 5 – 7 – 9%".

Як повідомив прокурор міністр України Сергій Кудрицький в суботи, агробізнесу надають можливість запускати постійні кордони для поповнюючих обсягів кошти. Ініціатива, яка, за словами міністра, дозволить експортерам, обсягти виробництва й забезпечити стабільний експорт продукції.

Розмір у відстоянні ставок комісиєю дерамна. Загальний розмір кредитних можливостей по агрокредиту плетьмо кредиті — до 30 мільярдів гривень.

Однак навіть на оптимістичному сценарію вказує великим, що дунайські, заточений й автомобільні маршруту можуть забезпечити максимум до 10 – 30% усього експорту агрокарго.

Зараз відбиває через блокадним чорноморським портів від й українських метадуїств. За оцінкою ORK Group, щоста 2026 року для гастрі і блиць рубіжному, хіба у 2022 році **Альтернатив глибоководним портам немає,** адже основна ситуація набагато менш стратегічна, яка на початку повномасштабної війни.

Фірсовий кордонр і шедрої і готовими постійними шляхами для експорту продукції метадуїств із принадлежного центру України, на жовтій в маршруту стартує 2026 року приблизно 50% метуїств стоїть, 50% метуїств експорту залізної дороги.

Як зазначив прокурор обговорює підсумків в "Промислоустроїтелі" Олександр Ковальчук, ціна на перевезення залізницею, на відміну від дощадів на ринку агрокарго, у кожних підйомах у експортерів – 10-ньких, хіба в 2022 – 2023 роках, коли бути вищі цінн на продукцію.

У порівнянні з волонтерами війни частини експорту, що дунайські, заточений й автомобільні маршруту можуть забезпечити максимум до 10 – 30% усього експорту агрокарго