

24
КАНАЛ



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

6 серпня, 07:00 | 13 хв



Рейна Мурда

- f

X

📧

💬

🔖

1. насліддя овмління Дунаю для українського експорту
2. як маловоддя на Дунаї впливає на енергетику?
3. що з логістикою імпорту пального в Україні?

Через блокаду Росією чорноморських портів Одещини суднопластво на Дунаї з резервного маршруту знову стало одним із ключових для підтримки української економіки. Саме завдяки дунайським портам та іншим логістичним шляхам нині прагнуть хоча б частково компенсувати втрату морського експорту.

Однак здається, ніби проти України тут грає сама природа, оскільки цьогоріч рівень води в Дунаї перебуває на критично низьких позначках. Це негативно впливає на суднопластво, а також кидає виклик енергетиці сусідніх країн.

24 Канал дослідив, що означає обмініння Дунаю для стратегічних галузей економіки України та чи зможе річкова логістика врятувати експорт у критичний момент.

Наслідки обмініння Дунаю для українського експорту

Друга за величиною річка Європи катастрофічно зміпила. Рівень води впав до позначок, яких на Дунаї не бачили десятиліттями. У Румунії на початку серпня зафіксували наближення до історичного мінімуму 1985 року, тоді як у Сербії заявили про досягнення місяцями найнижчого рівня з 1909 року.

Дунай є важливою транспортною артерією Європи, оскільки його басейн об'єднує 19 країн. Для України значення річки поспостяється тим, що в умовах блокади Росією чорноморських портів вона є **однією з небагатьох альтернатив** для експортної логістики. Через дунайські порти України за кордон вивозять аграрну та металургійну продукцію, а також імпортують пальне.

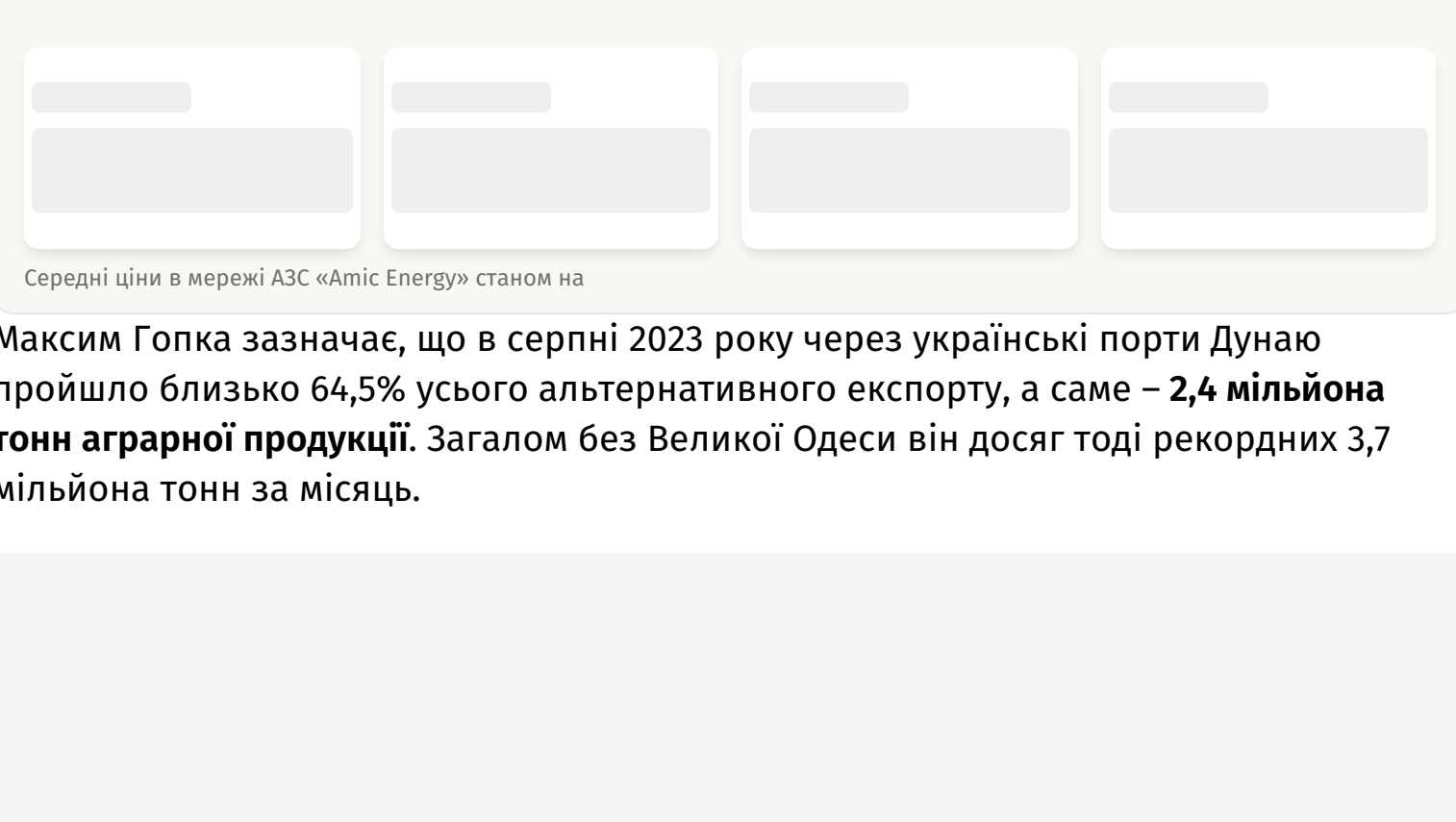
Як розповів у коментарі **24 Каналу** аналітик UKAB Максим Голка, дунайські порти є важливим резервним маршрутом, який дозволяє уникнути повної зупинки аграрного експорту. Однак стати повноцінною альтернативою Великої Одеси вони не здатні.

Максим Голка

Аналітик Українського клубу аграрного бізнесу

Їхня головна перевага полягає у можливості доставляти продукцію баржами до Констанци або відвантажувати її невеликими морськими суднами. Дунай може полегшити наслідки блокади, але не замінить глибоководні чорноморські порти.

Важому роль дунайські порти зіграли у перші роки повномасштабної війни, коли довелося екстрено наращувати логістику на цьому маршруті в умовах блокади Росією Чорного моря. За підсумками 2022 року через Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ **перевалили** близько 16,5 мільйона тонн вантажів (для порівняння: у 2021-му – 5,5 мільйона тонн). У 2023 році вантажообіг дунайських портів сягнув рекордних **29 мільйонів тонн**.



Максим Голка зазначає, що в серпні 2023 року через українські порти Дунаю пройшло близько 64,5% усього альтернативного експорту, а саме – **2,4 мільйона тонн аграрної продукції**. Загалом без Великої Одеси він досяг тоді рекордних **3,7 мільйона тонн** за місяць.

Дунайські порти України / 24 Канал

У наступні роки обсяги перевалили вантажів експорту через дунайські порти зникнулися й за підсумками 2025-го впали до близько 9 мільйонів тонн, оскільки стала доступною ефективніша й вигідніша морська логістика.

За перше ж півріччя 2026 року всі альтернативні маршрути (Дунай, залізниця, автотранспорт) забезпечили експорт 2,7 мільйона тонн агропродукції, тоді як порти Великої Одеси – 24,6 мільйона тонн.

Отже, пропускну спроможність портів на Дунаї **давно не використовували на повну силу**, а в умовах маловоддя швидко масштабувати її став фінансово неможливо. Аналітик UKAB пояснює, що ключовою тут є проблема обмежень осадки суден на всьому нижньому Дунаї.

Наприклад, липня витрата води на вході Дунаю до Румунії була нижчою на 64 – 65% за середній для липня рівень: 1 650 – 1 700 кубічних метрів за секунду проти 4 700 – 4 750 кубічних метрів за секунду. Фактичні глибини на окремих критичних ділянках **скоротилися до 1,5 – 1,7 метра**.

Через це баржі втрачають орієнтовно 30 – 60% своєї звичайної вантажопідйомності. Один і той самий обсяг зерна доводиться розподіляти між **близькою кількістю суден і рейсів, збільшується час обороту флоту та виникають черги, – зауважує Максим Голка.**

Ще однією реакцією на ускладнення логістики стало її подорожчання. У липні альтернативні маршрути вимагали близько 40 доларів на тону додаткових витрат порівняно зі звичайним експортом через глибоководні чорноморські порти. На початку серпня, за оцінкою аналітика, що цифру варто оновити до **45 – 50 доларів на тону**.

Як пояснює Максим Голка, подорожчання спричинене одразу кількома факторами:

- зростанням попиту на баржі після зупинки заходів суден до Великої Одеси;
- воєнними ризиками;
- недозавантаженням флоту через маловоддя.

"Для культур із відносно низькою ціною – насамперед кукурудзи та фуражної пшениці – альтернативна логістика може поглинути значну частину або навіть усю маржу виробника", – підсумовує аналітик.

У підсумку агробізнес, насамперед малий, опинився під значним тиском: зменшення відвантажень призвело до падіння ціи на агропродукцію всередині країни, а експортна логістика подорожчала. Усе це відбувається в розпал збиральної кампанії на тлі досить високих перехідних залишків з минулого року, які потрібно дещо зберігати. На горизонті – **осіння посівна**, для якої потрібні кошти на закупівлю ресурсів.

Аби пом'якшити наслідки блокування морського експорту, уряд анонсував низку заходів для підтримки аграріїв. Першими мають стати зміни до програми "Доступні кредити 5 – 7 – 9%".

Як повідомив прем'єр-міністр України **Сергій Корецький** 6 серпня, агробізнесу надають можливість залучати пільгові кредити для поповнення обігових коштів. Очікують, що це має допомогти підготуватися до польових робіт, зберегти виробництво й забезпечити стабільний експорт продукції.

Різними у відсоткових ставках компенсує держава. Загальний розмір кредитних можливостей за програмою пільгових кредитів – до 80 мільярдів гривень.

Однак навіть за оптимістичних сценаріїв влада визнає, що дунайські, залізничні й автомобільні маршрути можуть забезпечити максимум до 45 – 50% річного експорту агропродукції.

Значні проблеми через блокування чорноморських портів має й українська металургія. За оцінкою **GМК Center**, криза 2026 року для галузі є більш руйнівною, ніж у 2022 році. **Альтернатив глибоководним портам немає**, адже загальна ситуація набагато менш сприятлива, ніж на початку повномасштабної війни.

Морський коридор і надалі є головним логістичним каналом для експорту продукції металургії та гірничорудного сектору України, на якій у першому півріччі 2026 року припало 50% експорту сталі, 95% експорту чавуну та 50% експорту залізної руди.

Як зазначає президент об'єднання підприємств "Укрметалургпром" Олександр Каленков для ЄП, **доступ до моря є ключовим фактором виживання металургійної галузі**, а наявна проблема з експортом – більша, ніж у 2022 – 2023 роках, коли були вищі ціни на продукцію.

У перший рік повномасштабної війни частину вантажів переспрямували до дунайських портів, але нині річка обміліла, тож цей маршрут не може допомогти галузі. Ба більше, з тих часів ціни на залізну руду знизилися зі 120 доларів за тону до менш ніж 96 доларів.

Через перебої з експортом уже розпочалися **перші зупинки виробництва**:

- група **Гетгехро** тимчасово зупинила виробництво на Полтавському гірничо-збагачувальному комбінаті;
- те саме відбулося на Південному ГЗК, що належить групі "Метінвест".

За словами президента "Укрметалургпрому", якщо ситуація з експортом не покращиться за кілька тижнів, підприємства закриватимуться або переходитимуть у простій.

За прогнозом головного аналітика **GМК Center** Андрія Тарасенка, через закриття морського коридору тілкія прямі втрати української металургії становитимуть **150 – 200 мільйонів доларів на місяць**.

Як маловоддя на Дунаї впливає на енергетику?

Не менш значущий Дунай для енергетичної безпеки. Окрім гідрогенерації, його води забезпечують оолодження реакторів атомних електростанцій в Угорщині та Румунії. Падіння рівня води змусило країни частково зупинити енергоблоки своїх АЕС. Це призвело до дефіциту потужності та потреби наращувати імпорст електроенергії.

В Угорщині на єдиній АЕС "Пакиш", яка покриває майже половину потреб країни, **працює тільки один із чотирьох реакторів**. Виробництво електроенергії довелося скоротити через критичне падіння рівня води в Дунаї. Як заявляв прем'єр-міністр Угорщини Пєтер Мадяр, електростанція була "за кілька міліметрів" до повного припинення роботи.

Днями ситуація з обмінінням дещо покращилася й рівень води піднявся на 9 сантиметрів порівняно з зафіксованим у неділю мінімумом. Однак потреба в скороченні споживання не зникла, тож великих промислових споживачів і держустанови закликають і далі використовувати менше електроенергії.

Дунай на території Угорщини. Фото – Kudettné Horvát Elizabettnek з соцмереж

У Румунії ситуація схожа: два реактори її єдиної атомної електростанції "Чернавада" охолоджують вода з Дунаю. На АЕС припадає п'ята частина виробництва електроенергії в країні.

Ще наприкінці липня один із реакторів довелося зупинити, а в серпні для підтримки роботи працюючого енергоблока вдалися до **екстремних заходів**. Зокрема, вирішили перенаправити більші обсяги води для АЕС, підірвавши скелю на Дунаї для зміни напрямку течії.

Наступним кроком стало контрольоване затоплення чотирьох наповнених камінням барж, аби переспрямувати потік і підвищити рівень води в районі атомної станції. За розрахунками, **це має підтримати роботу АЕС** в очікуванні підйому рівня води в річці після дощів.

Нині становище енергосистеми Румунії є складним, оскільки через зупинку енергоблока АЕС сформувався дефіцит. Для його покриття імпортують електроенергію з України, про що 3 серпня повідомила румунська компанія NuclearElectrica.

Як пояснив у коментарі **24 Каналу** експерт з енергетики **Володимир Омелченко**, експорт можливий завдяки значній кількості сонячних електростанцій, які вдень дозволяють виробляти більше електроенергії, ніж потрібно для внутрішнього споживання. Щоб не обмежувати генерацію СЕС та інших відновлюваних джерел енергії, її надлишок продають за кордон.

Володимир Омелченко

Директор енергетичних програм Центру Разумова

Ми експортуємо електричну енергію до Румунії та Угорщини сьогодні, хоч і не в дуже великих обсягах. Але експортуємо вдень, коли в нас багато сонця і порівняно мало споживання. Увечері, коли воно зростає, сонячні електростанції вже не працюють так ефективно, тож нам вигідно імпортувати електричну енергію. Тому тут існує така комерційна, ринкова опція.

За даними ЕкГго, у липні Україна на 48% збільшила експорт електроенергії – до 232,5 тисяч мегаватт-годин. Водночас імпорст електроенергії скоротився на 40% – до 175 тисяч мегаватт-годин.

Тож уперше за тривалий час **Україна продала за кордон більше електроенергії, ніж купила** зовідт. 48% поставок припали на Угорщину. Також експорт здійснювали до Румунії, Словаччини, Молдови та Польщі.

Водночас потреба України в імпорті електроенергії не зникла, хоч і знизилася. Експерт **Володимир Омелченко** зауважує, що ситуація з зупинками АЕС та дефіцитом потужності в сусідніх країнах впливає й на Україну. Оскільки зникнення виробництва призводить до підвищення ціи на ринку, **імпорст коштує нам дорожче**.

Що з логістикою імпорту пального в Україні?

Вплив обмініння Дунаю зазнає й паливна логістика. Низький рівень води створює обмеження для перевезень нафтопродуктів баржами в умовах, коли немає можливості використовувати чорноморські порти.

Експерт паливного ринку **Сергій Куюн** у коментарі **24 Каналу** розповів, що нині через низький рівень води баржі не можуть приймати повний обсяг пального. Це поглиблює й так напружену ситуацію з поставаннями ресурсу.

Сергій Куюн

Директор комерційної групи А-95

Раніше баржа йшла, і її наливали на 100%. А тепер наливають тільки 20 – 30%, тому що осадка була.

Наприклад, якщо раніше невеликі судна могли перевозити Дунаєм по 4 тисячі тонн пального, нині ця цифра скорочується до 1 – 2 тисяч тонн. Тож щоб доставити той самий обсяг пального, потрібно більше рейсів і витрат.

Обмініння Дунаю суттєво обмежило для України можливості альтернативної логістики в умовах блокади портів Великої Одеси. Низька вантажність барж дорожчею перевезення та зменшує їхні обсяги. Для ключових галузей української економіки втрата морського коридору є критичною проблемою.

Пов'язані теми:

- Експорт
- Енергетика
- Дунай