

PRESS RELEASE

Nivelurile scăzute ale apei pe Rin și Dunăre pun economia europeană sub presiune

Operatorii și-au redus încărcăturile cu până la **40%** pe tronsonul românesc al Dunării

București, 1 septembrie 2026 – Nivelurile istoric scăzute ale apelor din Rin și Dunăre perturbă transportul de mărfuri, pun în pericol anumite infrastructuri energetice și agravează presiunile asupra mai multor sectoare industriale europene. Deși se preconizează că nivelurile apelor vor rămâne scăzute pe termen scurt, efectele acestora ar putea persista în lunile următoare și ar putea afecta creșterea economică a celor mai vulnerabile economii.

Cifre cheie:

- **8 cm:** nivelul apei din Rin la Kaub a scăzut la doar 8 cm pe 18 august, cu mult sub pragul de 78 cm la care navigația devine restricționată și sub minimul istoric anterior de 25 cm înregistrat în 2018.
- **20%:** la începutul lunii august, barjele de pe Rin transportau doar aproximativ 20% din încărcătura lor obișnuită.
- **72%:** ponderea transportului european pe căile navigabile interioare reprezentată de Rin (60%) și Dunăre (12%).
- **Până la -0,4 puncte procentuale de creștere:** în timpul precedentului episod major de niveluri scăzute ale apei din 2018, creșterea PIB-ului real al Germaniei a fost redusă cu 0,3 până la 0,4 puncte procentuale.

Râurile europene au atins niveluri istorice scăzute

De câteva luni încoace, Europa se confruntă cu o serie de condiții de căldură și secetă excepționale, care au redus semnificativ debitul multor râuri. Consecințele sunt deosebit de evidente pe Rin și pe Dunăre, două căi navigabile strategice pentru transportul și activitatea economică a continentului. Nivelul apei din Rin a atins un nou minim istoric la începutul lunii august la stația de măsurare din Kaub, Germania, în timp ce mai multe tronsoane ale Dunării din Ungaria și România au înregistrat, de asemenea, niveluri nemaîntâlnite până acum.

Dincolo de problema de mediu, această situație are acum efecte economice tangibile. Nivelurile scăzute ale apei afectează în mod direct circulația mărfurilor, funcționarea anumitor instalații energetice și, prin extensie, activitatea sectoarelor industriale care depind de această infrastructură.

O criză logistică care amenință lanțurile de aprovizionare

Deși transportul pe căile navigabile interioare reprezintă doar o mică parte din transportul european de mărfuri, acesta joacă un rol strategic în mai multe țări traversate de Rin și Dunăre (**5,4%** din mărfuri în Germania și până la **19,2%** în România).

Potențialul de transfer către alte moduri de transport rămâne limitat. O navă fluvială poate transporta aproape **2.000 de tone** de mărfuri, comparativ cu până la 1.500 de tone în cazul unui tren de marfă și doar 25 de tone în cazul unui camion-cisternă.

Consecințele nivelurilor scăzute ale apei sunt deja evidente, atât în ceea ce privește volumele transportate, cât și costurile de transport.

La începutul lunii august, unele barje care navigau pe Rin au putut transporta doar aproximativ **20%** din capacitatea lor obișnuită. Pe anumite tronsoane ale Dunării, operatorii au fost, de asemenea, nevoiți să-și reducă încărcăturile – cu până la **40%** pe tronsonul românesc al fluviului.

În timpul ultimei secete majore din 2018, costul transportului fluvial a crescut de **2,5 ori** pentru mărfurile vrac uscate și de până la **4,5 ori** pentru mărfurile vrac lichide, din cauza restricțiilor de încărcare și a suprataxelor impuse de operatori.

Sectorul energetic se află, de asemenea, sub presiune în Europa Centrală

Consecințele secetei nu se limitează la sectorul transporturilor. Dunărea joacă, de asemenea, un rol vital în răcirea anumitor centrale nucleare. În Ungaria și România, nivelurile scăzute ale apei din râu au perturbat deja funcționarea centralelor de la Paks și Cernavodă, care sunt singurele surse de energie nucleară din țările respective și reprezintă aproximativ **40%** din producția de energie electrică a Ungariei și **20,5%** din cea a României.

Pentru a compensa scăderea producției, operatorii trebuie să importe energie electrică sau să recurgă la centralele electrice pe gaz, care sunt mai costisitoare. Deși nu există un risc imediat de întreruperi generalizate ale alimentării cu energie electrică, această situație determină totuși creșterea facturilor la energie și agravează tensiunile pe piețele regionale. În România, de exemplu, energia electrică importată costă de **2 până la 2,5 ori** mai mult decât cea produsă pe plan intern.

În plus, guvernele maghiar și român au luat deja măsuri pentru a reduce temporar consumul de energie electrică al anumitor mari consumatori industriali, în vederea diminuării presiunii asupra sistemului. Aceste reduceri afectează în special industriile mari consumatoare de energie, precum sectoarele auto, chimic și al materialelor de construcții, și se preconizează că vor avea un impact negativ asupra activității industriale în luna august.



Sectorul chimic german în prima linie

Sectorul chimic german, concentrat în mare parte de-a lungul Rinului, este unul dintre sectoarele cele mai dependente de transportul fluvial.

Complexul BASF din Ludwigshafen ilustrează această vulnerabilitate: situat la sud de punctul critic de la Kaub, acesta transportă aproximativ **40%** din mărfurile sale cu barje fluviale. O deteriorare suplimentară a nivelului scăzut al apei ar putea provoca noi perturbări ale legăturilor cu marile porturi din Amsterdam, Rotterdam și Anvers, care sunt esențiale pentru lanțul său de aprovizionare.

Această lovitură survine într-un moment în care industria chimică germană este deja slăbită de costurile ridicate ale energiei și de pierderea competitivității, producția scăzând cu aproximativ 20% începând din 2018.

Vulnerabilitatea tot mai mare a economiei europene

Pe termen scurt, prognozele hidrologice prevăd doar o îmbunătățire limitată a situației. Pe Rin, perioada sezonieră de niveluri scăzute ale apei durează de obicei până în toamnă, ceea ce sugerează că perturbările vor continua probabil în următoarele săptămâni. La scară mai largă, reducerea stratului de zăpadă, retragerea ghețarilor și creșterea valurilor de căldură extreme ar putea face ca astfel de evenimente să devină mai frecvente în viitor.

Această situație evidențiază necesitatea ca întreprinderile și factorii de decizie publici să integreze mai bine riscurile climatice în strategiile lor logistice, industriale și energetice. Pentru companiile care depind de transportul pe căile navigabile interioare, provocarea depășește acum gestionarea ad-hoc a unui singur episod de secetă: ea ridică problema diversificării lanțului de aprovizionare și a capacității acestora de a absorbi perturbări legate de climă din ce în ce mai frecvente.

„Nivelurile scăzute ale apei din Rin și Dunăre arată că fenomenele meteorologice extreme nu mai reprezintă doar o problemă de mediu. Acestea devin un factor economic capabil să afecteze simultan activitatea logistică, energetică și industrială. Situația actuală este cu atât mai îngrijorătoare cu cât a survenit mai devreme și cu o intensitate mai mare decât în 2018, pe fondul unei creșteri economice europene mai slabe”, explică **Eve Barré, economist la Coface.**

CONTACT PENTRU PRESĂ

Diana Oros: T +40/743 233 965 - diana.oros@coface.com



COFACE: FOR TRADE

În calitate de lider mondial în gestionarea riscului de credit comercial de 80 de ani, Coface ajută companiile să crească și să opereze într-un mediu incert și volatil.

Indiferent de dimensiune, locație sau sector, Coface oferă celor 100.000 de clienți din aproximativ 200 de piețe o gamă completă de soluții: asigurarea de credit comercial, informații de afaceri, colectarea de creanțe, asigurare single risk, garanții de bună execuție, factoring. În fiecare zi, Coface își valorifică expertiza unică și tehnologia de ultimă generație pentru a facilita comerțul, atât pe piețele interne, cât și pe cele de export. În 2025, Coface avea aproximativ 5.511 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri de aproximativ 1,84 miliarde de euro.