

Малі, але перспективні: чи зможуть порти Дунаю укріпити позиції на ринку?

Блокада морських портів на початку війни змусила Україну шукати альтернативні шляхи експорту. Тимчасове призупинення участі РФ у Стамбульській угоді знов привернуло увагу до Дунаю. USM розібрався, чи стане розвиток дунайських портів одним з пріоритетів держави.

Конкурувати з такими велетнями, як порти Одещини, дунайські не зможуть. Взагалі, порівнювати морські та річкові порти не зовсім доцільно. Але заробляти на річкових перевезеннях цілком реально, саме тому порти на Дунаї мають бути привабливими та потрібним як для інвесторів, так і для самої України.

У «довоєнні» часи український уряд не робив ставку на дунайські порти. Причини були різні: неспроможність дунайських портів конкурувати з глибоководними українськими портами на Чорному морі, нездатність конкурувати з портами Румунії чи Молдови. Більшість експортерів частіше звертали увагу на такі порти, як румунська Констанца чи молдавські Джурджулешти – і такий порт, як Рені, не зміг скласти конкуренцію цим портам.

Окрім того, модернізація та доведення до конкурентоспроможного рівня для портів Рені та Ізмаїл обійшлась би у надто великі кошти – і це без гарантій щодо вантажопотоків. Так, порти потребують днопоглиблення, розвитку портової інфраструктури та під'їзних шляхів, інвестувати в крани, склади, приміщення та модернізувати причали. Приватний інвестор не йшов на Дунай насамперед через відсутність економічної вигоди. Для уряду такі вкладення теж не видавалися привабливими, вигідніше інвестувати в порти Великої Одеси чи Миколаєва.

Основна проблема в тому, що великі судна, які приймає Одеса чи

Чорноморськ, та які можуть перевозити величезні обсяги вантажів, не зможуть зайти в порти на Дунаї. Ці порти не призначені для глибоководних суднозаходів – Ізмаїл та Рені можуть приймати судна з осадкою лише до 7 метрів. Окрім того, Дунай майже кожного літа страждає від посухи. Проте є і переваги: на Дунаї та в гирлі Бистре, яке є морським шляхом до дунайських портів, не припиняють судноплавство взимку через негоду, вони працюють весь рік.

Торік вантажообіг портів на Дунаї був доволі низьким: порт Ізмаїл перевалив 3,9 млн тонн, Рені – 1,37 млн тонн, Усть-Дунайськ – лише 64,3 тис. тонн. Для порівняння: вантажообіг порту Одеса торік становив 22,55 млн тонн, а Чорноморська – аж 25,63 млн тонн.

Як бачимо, за останні роки частка дунайських портів у загальному обсязі перевалки в Україні була на рівні 2,5-4,2%, або 4-6 млн тонн вантажів.

Попри вищезгадані фактори, варто зазначити, що проєктна пропускна здатність цих портів значно вища за наявні показники. Так, порт Ізмаїл здатен обробляти 8,5 млн тонн, порт Рені – 8 млн тонн, а порт Усть-Дунайськ – 4 млн тонн.

Блокада та перші зміни

Війна змінила все, оскільки основні морські «ворота» з 24 лютого перебували у тотальній блокаді, або взагалі окуповані. А порти на Дунаї залишились працювати. Частіше за все судна вивозили з них продукцію до Румунії через Сулинське гирло. Ще одним успіхом для логістики на Дунаї стало звільнення острова Зміїний у липні. Ця перемога дозволила суднам рухатись ще одним гирлом – Бистре. Лише за перші два тижні після відкриття, через нього пройшли близько 70 суден.

Тим часом у кабінетах посадовців актуалізували обговорення перспективи річкових портів. З'явилися перші новини про те, що Мінінфраструктури планує збільшити пропускну здатність українських портів на Дунаї у 1,7 раза – до 25 млн тонн на

рік. Амбітний і реальний план, але у серпні фокус знову змістився на Чорне море та зерновий коридор, відкритий завдяки Стамбульським угодам.

Ситуація зараз

З 8 серпня три порти Одеського регіону почали працювати в рамках Стамбульських угод. Судна активно вивозять українське збіжжя до країн Азії, Європи та Африки. Так, саме звідти морським шляхом вивезли вже понад 5 млн тонн української агропродукції.

Але Стамбульські угоди передбачають деблокаду морських портів лише на 120 днів. Окрім того, РФ вже зробила спробу вийти зі Стамбульської угоди, проте швидко повернулась через різке засудження з боку Туреччини та ООН. Так, український уряд зараз намагається подовжити договір, але робити точні прогнози (вийде чи ні) ніхто не береться – основним чином, через непередбачуваність третьої сторони в особі країни-терориста.

Якщо порівняти вантажообіг з 1 по 31 жовтня в «працюючих» портах України, ось що ми побачимо:

- в порту Південний прийняли 52 суден, на які завантажили 1,28 млн тонн агропродукції;
- в порту Чорноморськ – 76 судна з 1,87 млн тонн.
- в порту Одеса – 50 судна з 1,02 млн тонн.

Це гарні показники для країни, в якій йде війна. Подивімось, що водночас відбувалось на Дунаї:

- в порту Ізмаїл прийняли 63 судна, на які завантажили 156,4 тис. тонн;
- в порту Рені – 55 суден з 168,5 тис. тонн;
- в порту Усть-Дунайск – 16 судна з 31 тис. тонн.

Такі об'єми, без сумнівів, ніяк не можуть конкурувати з

морськими портами. Проте, це зовсім не означає, що на річкових портах можна ставити хрест. Як бачимо, порти Ізмаїл та Рені здатні обробляти цілком прийнятну кількість суден. І саме тому рівень завантаження дунайських операторів наводить на питання, як збільшити їх потужності.

Перспективи та розвиток

Припустімо, що Стамбульські угоди будуть розірвані, а не подовжені, і Україна знов залишиться без морських шляхів експорту. Залізницею експортувати до Європи важко через різницю колій, хоча над цим питанням вже працюють фахівці. Але й така альтернатива не здатна покрити морські обсяги експорту.

Тож порти на Дунаї – це те, що ігнорувати не можна. Так, наразі Рені та Ізмаїл не є конкурентами для портів Одещини. Але останні можуть у будь-який момент втратити можливість відправляти вантажі, не кажучи вже про доволі ризикові суднопроходи Чорним морем, яке досі по факту є зоною бойових дій.

Саме тому, навіть коли запрацювала Зернова угода, МІУ та приватні інвестори не полишили спроб стимулювати розвиток портів Рені та Ізмаїл. І куди більше уваги приділяють вивченню інфраструктури та логістичних можливостей регіону.

Загалом, програму з розбудови перевезень вантажів з дунайських портів в МІУ оцінили у \$200 млн інвестицій. Сюди включили роботи з днопоглиблення, модернізацію вантажних комплексів, а також будівництво нового навігаційного флоту.

Також у планах – будівництво нових терміналів та хабів, з'єднання портів Рені та Ізмаїл прямим залізничним сполученням, залучення приватних інвестицій для будівництва терміналів.

І нарешті, джерела фінансування – наразі це не державний бюджет України, принаймні на сьогодні, оскільки більшість коштів спрямовано на військову сферу. Щодо залучення коштів

партнерів – це можливий варіант. Як повідомляв раніше міністр інфраструктури України Олександр Кубраков, вже стартував спільний проект Міністерства інфраструктури та ЄБРР щодо дослідження експортної логістики у Бессарабії.

Ринок також не втрачає інтересу до дунайських терміналів. Так, наприклад, у Ренійському порту в оренду здають два склади – і ціна на оренду одного складського майданчика у цьому регіоні зросла з 90 тис. грн до війни до 2,5 млн грн наразі. Це ще раз підтверджує, що бізнес готовий розвивати регіон навіть при «робочих зернових коридорах». Окрім того, деякі компанії вже зараз будують термінали у дунайських портах. Так, наприклад, ТОВ «СП «Нібулон» завершило перший етап будівництва нового зернового терміналу в Ізмаїлі. Як зазначив генеральний директор «Нібулон» Андрій Вадатурський, після повного завершення будівництва ізмаїльський термінал СП «Нібулон» зможе обробляти до 300 тис. тонн зерна на місяць.

Всі ці фактори свідчать про те, що у найближчій перспективі українські порти на Дунаї мають більш прогнозоване майбутнє, аніж глибоководні термінали на Чорному морі. Бо логістичний хаб у цьому регіоні – це великий та надійний план Б для України. Президент рф путін все ще закликає скасувати Зернову ініціативу – і краще бути готовими до того, що ініціативу можуть не продовжити. Тому найкращий крок для галузі – готувати порти Рені та Ізмаїл до нового навантаження. Тому, що витівки диктатора з росії вгадати неможливо, а «взимку літа не доженеш».