

Олександр Кубраков. Нове життя українських дунайських портів. Як альтернативний шлях перетворюється на основний

З 24 лютого 2022 року більшість морських портів України заблоковані. Працювати змогли тільки морські порти, які розташовані на Дунаї – Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ.

Минулого року вантажоперевалка через ці порти становила понад 16 мільйонів тонн. Які перспективи має Дунайський портовий кластер і чи зможе він замінити експорт морем?

У перші місяці повномасштабного вторгнення єдиним морським шляхом, який з'єднував Україну зі світом, був Сулінський канал – головна судноплавна протока гирла Дунаю в Румунії. Однак його пропускна здатність була вкрай низька – у середньому до трьох суден на добу проходить до наших портів.

Після звільнення острова Зміїний вдалося відкрити для проходу суден гирло Бистре, яке розташоване вже в акваторії України. Це дозволило **збільшити пропускну здатність дунайських портів у 3 рази – до 9 суден на добу**. Ефект для держави склав орієнтовно додаткових 10 мільйонів тонн вантажів на рік, а для економіки – додаткові \$1,5 мільярда. Також за рахунок відкриття гирла Бистре на 30% знизилася ставка фрахту. Здешевлення логістики вкрай важливе для підвищення конкурентоздатності вітчизняної продукції на міжнародних ринках, яка значно похитнулася після початку війни.

Стрімкий розвиток кластеру у воєнний рік

Від початку вторгнення Україна неодноразово зверталася до Дунайської комісії, ООН, Генерального директорату з мобільності та транспорту Єврокомісії та інших міжнародних партнерів з приводу збільшення інтенсивності проведення суден Сулінським каналом. Ми бачили в цьому перспективу як для нашої країни, так і для Європи.

Також ми прийняли рішення привести у відповідність до історичних експлуатаційних характеристик українську ділянку річки Дунай та здійснити днопоглиблення біля портових причалів для можливості прийняти ще більше суден і вантажів.

Результат не забарився – довівши максимальну осадку до 6,5 метра (раніше вона становила 3,9 метра) **Дунайські порти досягли рекордних 12 суднозаходів і 90 тисяч тонн на добу.** Це складає ще додатково десятки мільйонів доларів щомісяця в економіці держави. Також порти розвинули свою експортну спроможність за рахунок запуску додаткових потужностей та обробки нової номенклатури вантажів. Так, розпочато експлуатацію більш як 20 нових морських терміналів, зокрема в Ренійському порту, відкрився контейнерний термінал (до цього часу дунайські порти не обробляли контейнери взагалі). Окрім цього збільшили кількість лоцманів з 16 до 62.

Внаслідок усіх цих кроків **у березні цього року встановлено абсолютний місячний рекорд вантажоперевалки – 2,8 мільйона тонн, і добовий рекорд – 93,8 тисяч тонн.**

Окрім цього, розвиваємо допоміжну транспортну інфраструктуру. На початку квітня відкрили залізничний прикордонний перехід Серпневе-1 – Басарабяска, що дозволило запустити вантажоперевезення відновленою залізничною ділянкою Березине – Басарабяска (Молдова). Завдяки цьому ми отримуємо залізничний маршрут до українських Дунайських портів, зокрема Ренійського порту, а наші експортери отримують зручну логістику до румунського порту Галац і молдавського порту Джурджулешти.

Для підсилення залізничної логістики на дунайському напрямку домовилися з Молдовою про **спрощення контрольних процедур залізничного транзиту вантажів з пунктом відправлення та пунктом призначення Україна або Молдова**. Фактично запроваджується проїзд без зупинки територією України між пунктами пропуску «Фрікацей – Етулія» та «Рені – Джурджюлешть», що сприятиме збільшенню обсягу вантажів, які перевозять залізницею.

Щоб обслуговувати нинішній трафік вантажного транспорту, Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктурних проєктів працює над планом модернізації ділянок доріг до Дунайських портів та під'їзних шляхів до пунктів пропуску на кордоні з Молдовою, загальною протяжністю майже 40 км.

<https://biz.nv.ua/ukr/experts/dunayski-porti-poryatunok-ukrajinskogo-eksportu-oleksandr-kubrakov-rozpovidaye-podrobici-50322945.html>