У порту «Усть-Дунайськ» доцільно розвивати рейдову перевалку – керівник УДП

Морський порт «Усть-Дунайськ» доцільно розвивати як порт рейдової перевалки на морські судна, що дозволить на рівних конкурувати з сусідами за вантажопотоки на Дунаї, не будучи прив’язаними ані до морських портів інших країн, ані до суднохідних каналів. Таку думку висловив в.о. генерального директора ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» (УДП) Дмитро Москаленко у авторській колонці на «Економічній правді».

За його словами, перспектива збільшення вантажних перевезень пов’язується з каналом Суліна, оскільки саме через нього морські судна можуть заходити до українських портів на Дунаї. Але прохід каналом контролює Румунія. Канал працює лише вдень, кількість лоцманів обмежена.

Що заважає працювати вночі, ходити караванами, встановити додаткові сигнальні вогні? На мій суб’єктивний погляд, розвиток Суліни для сусідів не є пріоритетом. Робиться ставка на розвиток власних портів – наприклад, Констанци, яка цього року значно збільшила оберти саме завдяки українським вантажам. Це природньо: всі країни мають власні економічні інтереси», – пише Москаленко.

Як зазначає керівник УДП, Україна має власне «вікно» з Дунаю у Чорне море – гирло Бистре. Одна з ідей полягає у тому, щоб провести масштабне днопоглиблення з гирла Бистрого до Ізмаїлу – тобто зв’язати глибоководним каналом наші річкові порти з морем. Втім, між гирлом та Ізмаїлом досить велика відстань. І цей проект потребуватиме чималих коштів.

Крім того, за його словами, деякі колеги з європейських дунайських структур «натякають, нібито екологічні організації, м’яко кажучи, не в захваті від цього проєкту», що може у перспективі ускладнити його.

Ми пропонуємо альтернативу. В України є занедбаний порт Усть-Дунайськ, потенціал якого недооцінений. У порту є зовнішня акваторія, де можна приймати морські судна. Акваторію реально

поглибити з 10 до 14 метрів, щоб завантажувати навіть Panamax. Наша пропозиція – зв’язати порти Рені та Ізмаїл річковим флотом з зовнішнією акваторією порту «Усть-Дунайськ», де проводити рейдову перевалку», – зазначив Москаленко.

За його словами, суходолом доставляти вантажі в цей порт складно – немає під’їзних шляхів. Але на зовнішньому рейді можливо здійснювати перевалку борт в борт з барж на морські судна. За його словами, в Усть-Дунайську є причали, на яких зручно переформатовувати річкові каравани.

Історично Усть-Дунайськ якраз використовувався для розвантаження ліхтеровозів. Це велетенські судна, які перевозили маленькі баржі, які потім буксирами тягнули уверх по річці. Створивши «плавучий» порт в Усть-Дунайську», – зауважує керівник УДП.

Таким чином, на думку Москаленка, Україна зможе на рівних конкурувати з сусідами за вантажні потоки на Дунаї, не будучи прив’язаною ані до морських портів інших країн, ані до суднохідних каналів.