УДК 355.691.32
JEL Classification M 21

Валентина Власова, к.е.н.
(доцент каф. «Менеджмент, публічне управління та адміністрування», Державний університет інфраструктури та технологій)
ORCID ID 64863
Євген Єдемський
(студент 4 курсу спеціальності «Менеджмент», Державний університет інфраструктури та технологій)

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ НА ДУНАЇ

У статті надано коротку характеристику діяльності морських портів Українського Придунав'я, визначено пріоритетні напрямки їх розвитку. Нагальною проблемою портової діяльності є пошук нових, удосконалення існуючих логістичних маршрутів, їх розвиток та залучення вантажів. Зазначено, що на діяльність портів впливають також геополітичні фактори. Визначено, основні системні проблеми розвитку морських портів на Дунаї: недостатні глибини річки та акваторії порту, нерозвинута під'їзна інфраструктура, гостро стоїть проблема відсутності буксиру льодового класу для роботи в умовах льодової кампанії, недостатнє фінансування технічного переоснащення та модернізації портових потужностей, відсутній дієвий механізм державно-приватного партнерства. Існує проблема завищених портових зборів в Україні. Зазначено напрямки їх подолання. Проаналізовано діяльність Ізмаїльського, Усть-Дунайського та Ренійського морських портів, визначено проблеми характерні для кожного порту, запропоновано шляхи їх подолання. Морські порти на Дунаї потребують державної підтримки через створення сприятливого інвестиційного клімату та продуманої політики зниження портових зборів.

Ключові слова: *морські порти, вантажообіг, вільна економічна зона, розвиток портів Українського Придунав'я.*

Визначення проблеми. Порти Українського Придунав'я: Ренійський, Ізмаїльський, Усть-Дунайський забезпечують 4,5% всього вантажопотоку. Світова економічна криза, висока конкуренція міжнародних логістичних центрів Росії, країн Європи, переорієнтація основних вантажопотоків на металургійні комбінати в Австрії, Угорщині, Сербії, Румунії, призвели до значного зниження обсягів перевезень вантажів, що вкрай негативно відобразилось на розвитку портів даної групи. Сьогодні активно потрібно шукати шляхи виходу з такої ситуації.

© Власова В. П., Єдемський Є. Р., 2019

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемами розвитку морських портів переймаються такі науковці, як Боняр С.М, Кібік О.М, Ковбатюк М.В, Корнійко Я.Р. Чекаловець В.І., Дергаусова М.М., Ільницький К.О, Котлубая О.М. та ін [1]. Проте нових досліджень проблем та перспектив розвитку портів Дунайського регіону вкрай мало.

Мета статті полягає у дослідженні проблем та перспектив розвитку морських портів на Дунаї в контексті реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону.

Виклад основного матеріалу дослідження. Дунайські порти мають вдале географічне розташування, вони знаходяться на перетині пан'європейських транспортних коридорів № 3, №5, №7, №9 та TRACECA, Economic Belt of Silk Road [2, 3]. Судновий канал Дунай – Чорне море є альтернативою румунським каналам (Канал Дунай – Чорне море, Сулинський канал) і становить для них значну конкуренцію, оскільки вартість проходу українським каналом нижче румунських на 40% [4].

Але, на жаль цей потенціал не використовується, про що свідчить головний інтегральний показник роботи морських портів – вантажообіг. Цей показник включає перевантаження національних зовнішньоторговельних і каботажних вантажів, а також транзитних вантажів. Динаміка обсягу переробки вантажів Дунайських портів наведена на рис. 1.

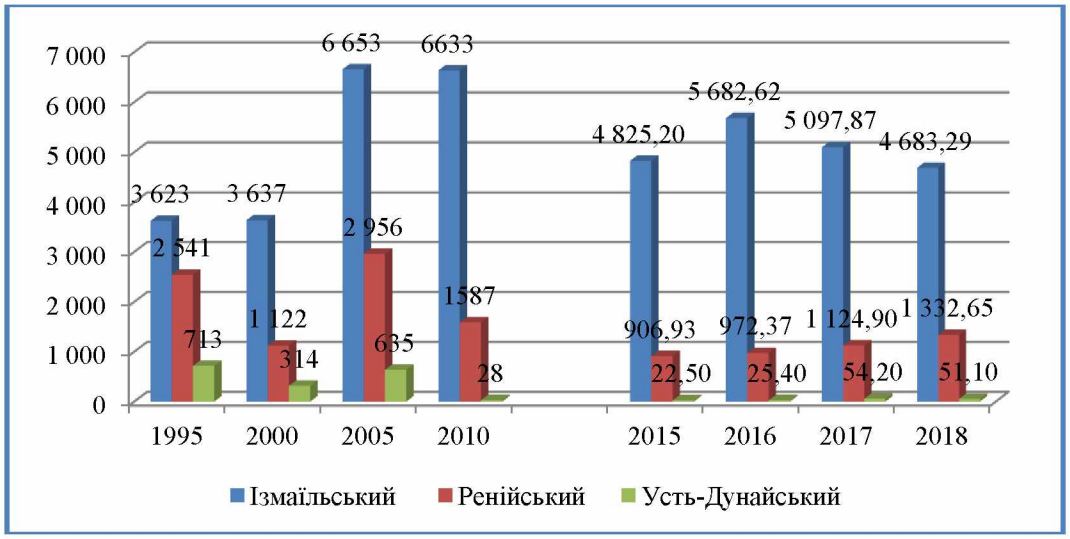


Рис. 1. **Динаміка вантажообігу Дунайських портів за 1995 – 2018 роки, тис. т**

Джерело: розраховано авторами за даними [5,6]

Порти мають сумарну потенційну пропускну спроможність близько 15 млн тонн. Накопичено багаторічний досвід переробки вантажів досить широкої номенклатури і виду перевезень, включаючи контейнерні і систему «ро-ро». Кожен з портів має свою спеціалізацію. Але статистика красномовно свідчить про те, що сьогодні потрібно розробляти та втілювати в життя нову стратегію виходу з кризового стану портів, зокрема Усть-Дунайського та Ренійського. Морський порт

«Усть-Дунайськ» в 2018 р. скоротив вантажообіг в порівнянні з 2017 р. на 5,7% – до 51,1 тис. т. Зазначимо, що 2018 фінансовий рік ДП «Усть-Дунайський МТП» завершило зі збитками [7, 8]. Структура переробки вантажів, питома вага кожного порту в вантажообігу морських портів України та компанії, що здійснюють переробку вантажів подана на рис. 2. Лідером в даній групі залишається Ізмаїльський морський порт, незважаючи на те, що у 2018 р. скоротив вантажообіг у порівнянні з 2017 р. на 8,1% [9].

Проаналізуємо проблеми з якими стикаються порти. Їх поділимо на дві групи: загальні для всіх Дунайських портів та специфічні, притаманні конкретному порту та спробуємо визначити шляхи їх подолання.

Загальні проблеми:

1. Постійним стримуючим фактором зростання перевалки в морських портах є недостатні глибини Дунаю та самих портів;
2. Будівництво залізничної ділянки Березино – Басарабяська;
3. Нерозвинута під'їзна інфраструктура (залізничні й автомобільні дороги);
4. Для дунайського регіону гостро стоїть проблема відсутності буксиру льодового класу для роботи в умовах льодової кампанії;
5. Недостатнє фінансування технічного переоснащення та модернізації портових потужностей;
6. Відсутній дієвий механізм державно-приватного партнерства;
7. Збереження існуючих та залучення нових вантажів;
8. Проблема завищених портових зборів в Україні.

Перша проблема потребує системного підходу до її вирішення. Адже, реалізація проекту створення глибоководного суднового ходу (ГСХ) Дунай – Чорне море можлива тільки після врегулювання питань в рамках Конвенції про оцінку впливу на навколишнє середовище в транскордонному контексті (Конвенція Еспо). Крім цього документа днопоглиблення річкових перекатів в прикордонному районі регулюється двостороннім договором між урядами України та Румунії. Загальна протяжність ГСХ становить 172,2 км, з яких морський підхідний канал – 3,4 км, а руслова частина – 168,8 км [4]. Днопоглиблення в каналі дасть можливість розвитку портів, залучення нових вантажів і створить всі необхідні умови для розвитку конкуренції українських портів з румунськими.

Інша проблема, яка вирішується на рівні держави – це будівництво залізничної гілки Березино – Басарабяська. Логістичним центром Нижнього Дунаю сьогодні є Ізмаїл, і якщо буде побудована гілка між Березино і Басарабяська, то центр переміщається в Галац, що по суті означає катастрофічне падіння вантажопотоків в портах Ізмаїл та Рені [8]. Отже, перші дві проблеми є головними і їхнє вирішення приведе до вирішення низки інших.

Розглянемо специфіку діяльності кожного з цих морських портів.

Ізмаїльський морський порт є найбільш важливим в Дунайському регіоні завдяки перевантаженню руди та вугілля. Кордон Ізмаїльського порту знаходиться на лівому березі Кілійського гирла річки Дунай. Акваторія Ізмаїльського порту включає Кілійське гирло Дунаю з 78 до 96 км. Порт спроможний приймати судна шириною 30 м, довжиною – 150 м та з осадкою – 7 м [9, 10].



Рис. 2. **Структура переробки вантажів та питома вага порту**

Джерело: розраховано авторами за даними [6, 7, 10, 11, 12]

У даний час в акваторії порту реалізуються два приватних інвестиційних проекти: будівництво газового терміналу на 85-му кілометрі річки Дунай і стрілочного переходу в районі елеватора, що дозволить збільшити пропускну спроможність порту [9, 10].

Значна увага приділяється залученню круїзних суден в порт Ізмаїл. Пропонується на кілька років звільнити судновласників круїзних суден від виплати портових зборів при заході в дунайські порти, що зробить порти привабливішими.

Ізмаїльський морський торговельний порт в 2018 р. перевалив 4,461 млн т вантажів і виконав план лише на 94,91% [6]. Серед причин, які завадили виконати планові показники, – низький рівень води в Дунаї в другому півріччі, в зв'язку з чим були обмежені відвантаження в напрямку портів на середній і верхній ділянці річки. Крім цього, Ferrexpo, що контролює Полтавський і Єристівський гірничо-збагачувальні комбінати, в грудні 2018 р. відчувала труднощі з залізничними перевезеннями. Оскільки компанія забезпечує основний вантажопотік ЗРС через порт, зниження обсягу її поставок також вплинуло на показники роботи підприємства [9, 10].

Порт Рені розташований на стику українського, румунського та молдавського кордонів і на перетині чотирьох міжнародних транспортних коридорів: Критського №7 та №9, Євроазіатського і Чорноморського. Тут можуть оброблятися будь-які судна, осадка яких дозволяє пройти Сулинський канал та Головний судноплавний хід «Дунай – Чорне море» через гирло Бистре, що з'єднують Дунай з Чорним морем. Причали призначені для переробки генеральних, наливних, лісових, великовагових, контейнерних, пакетованих вантажів, вантажів навалом, для роботи з колісною технікою та прийому пасажирських суден. Проектна потужність – 7,7 мільйона тонн [11]. Ренійський порт – єдиний на Україні, який обслуговується залізницею сусідньої держави (Молдови), тариф на кожну тонну вантажу – на 5 доларів дорожче, ніж доставка до Ізмаїльського порту, тому зростання тарифів через молдовську ділянку залізниці призвело до нерентабельності операцій з перевалки вантажів через порт Рені. Доти, доки не буде вирішена головна проблема Рені – відсутність залізниці Рені – Ізмаїл про ефективний розвиток порту марно говорити.

З 23 березня 2000 р. введений в дію Закон України «Про спеціальну економічну зону «Рені». СЕЗ «Рені» створена строком на 30 років. В рамках СЕЗ реалізовано 7 інвестиційних проектів. Площа території, на якій реалізовані інвестиційні проекти складає 11 га [12]. Практика роботи спеціальних економічних зон широко застосовується в усьому світі і дає хороші результати при реалізації інвестиційних проектів та вирішенні складних питань розпорядження майном, землею та іншими державними фондами. У морському порту Рені планується будівництво високотехнологічного комплексу з перевалки та переробки органічного зерна. Інвестиційний проект реалізує ТОВ «Біо-Лайн-Рені» в рамках закону України «Про спеціальну економічну зону (ВЕЗ) Рені». За планами проект забезпечить новий вантажопотік олійних і зернових в порт Рені обсягом 120 тис.т в рік в експортному сполученні. Продукція підприємства буде направлятися в країни Європи. За попередніми оцінками, кількість суднозаходів в порт становитиме 80-90 суден. В результаті реалізації проекту буде створено 30 робочих місць, а додаткові податкові надходження плануються в обсязі 762 тис. грн. Через два роки після початку роботи комплексу щорічні відрахування до бюджету складуть додатково 3–3,5 млн грн. Даний проект є своєрідною реанімацією ВЕЗ [12, 13].

Незважаючи на системні проблеми, Ренійський морський порт в 2018 р. збільшив вантажообіг в порівнянні з 2017 р. на 18,5% – до 1,332 млн т [6].

Усть-Дунайський порт – єдиний морський порт, що не має власних причалів. Він був створений в 70-ті роки минулого століття біля південного берега Жебріянської бухти в дельті Дунаю – спочатку як База прийому і обслуговування ліхтеровозів, з 80-х – як самостійний порт. У період свого розквіту переробляв в рік до 4 млн тонн вантажів, обслуговуючи вантажопотоки Дунай – Індія, Дунай – Близький Схід [7,8]. З тих пір, як ліхтеровозна система пішла в минуле, вантажопотоки зійшли нанівець. Перевалка на рейді не могла забезпечити не тільки необхідного розвитку, але і мінімальної конкурентоспроможності на ринку. Обробка вантажів в портопункті Кілія (райцентр на Дунаї, пункт входить в структуру Усть-Дунайського порту) не особливо рятувала становище, а на причалі в Вилково оброблявся тільки річковий транспорт.

Специфіка порту – рейдова перевалка, але Усть-Дунайський порт втратив позиції на користь найближчих конкурентів, в першу чергу – румунської Констанці. Рейдові потужності втратили експлуатаційний стан і, з огляду на природне обміління Очаківського гирла, не мають стратегічних перспектив по їх відновленню. Імовірність залучення значних вантажопотоків для обробки на причалах портопункту в Кілії – невелика, оскільки він не має зв'язку із залізничною інфраструктурою, а під'їзні автодороги знаходяться в дуже поганому стані.

Попри всі проблеми найменший дунайський порт України завершив 2017 р. з дворазовим зростанням вантажопотоку. Перевалювалися всього три види вантажів – нафтопродукти, зерно і добрива за рахунок залучення місцевого вантажопотоку [7, 8].

В Усть-Дунайський порт з початку квітня 2018 р. по кінець вересня було 36 суднозаходів круїзних суден, що на 25% більше, ніж в 2017 р., і на 74% більше, ніж в 2016 р. За час туристичного сезону порт Усть-Дунайськ прийняв 5338 пасажирів [14, 15]. Порт обігнав Одеський порт за круїзним пасажиропотоком в цьому сезоні. Розвиток круїзного судноплавства на Дунаї – це хороша перспектива для порту.

Незважаючи на проблеми, морські порти будуть розвиватися, адже «одним з пріоритетних завдань Стратегії ЄС для Дунайського регіону є створення до 2020 р. ефективних мультимодальних терміналів у річкових портах уздовж Дунаю і його судноплавних приток з метою ефективного поєднання внутрішніх водних шляхів, залізничного транспорту і автомобільних доріг» [16].

Висновки та пропозиції. Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ можуть і повинні бути точками зростання транзиту європейських перевезень. Україні необхідно посилювати участь у реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону і виступати за ефективне багатостороннє співробітництво всіх країн-учасників. На державному рівні необхідно створити сприятливий інвестиційний клімат, переглянути систему надання податкових пільг для СЕЗ «Рені», зробивши їх привабливішими. В подальших наукових дослідженнях буде детально вивчатися Стратегія ЄС для Дунайського регіону, її вплив на розвиток портів Українського Придунав'я.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Власова В. П.* Аналіз діяльності та перспективи розвитку морських торговельних портів України /В. П. Власова // Водний транспорт. – 2015. – Вип. 1. – С. 70-75.

2. *Стратегія ЄС для Дунайського регіону* [Електронний ресурс]: mtu.gov.ua/content/strategiya-es-dlya-dunayskogo-regionu.html

3. *Transport infrastructure of Ukraine* [Електронний ресурс]: http://www.uspa.gov.ua/images/Transport-Infrastructure.pdf.

4. *АМПУ разработает ТЭО строительства глубоководного судового хода Дунай - Черное море* [Електронний ресурс]: https://cfts.org.ua/news/2018/10/24/ampu_razrabotaet_teo

5. *Боняр С. М.* Аналіз роботи морських торгівельних портів України / С. М. Боняр, Я. Р. Корнійко // Водний транспорт. – 2012. – Вип. 3. – С. 109-114. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vodt_2012_3_22.

6. *Показники роботи.* [Електронний ресурс]: http://www.uspa.gov.ua/investoram/transportna-infrastruktura-ukrajini

7. *Измаилу в помощь: почему Усть-Дунайский МТП потеряет самостоятельность* https://cfts.org.ua/articles/izmailu_v_pomosch_pochemu_ust_dunayskiy_poteryaet_samostoyatelnost_27144

8. *Молдавский гамбит: Как украинские порты на Дунае могут лишиться грузов* [Електронний ресурс]: https://cfts.org.ua/articles/moldavskiy_gambit_kak_ukrainskie_porty_na_dunae_mogut_lishitsya_gruzov_1232/91

9. *Измаильский порт разрабатывает 20-летнюю стратегию развития* [Електронний ресурс]: https://ports.com.ua/news/izmailskiy-port-razrabatyvaet-strategiyu-razvitiya-na-blizhayshie-20-let

10. *Измаильский морской порт* [Електронний ресурс]: https://ports.com.ua/spravka/infrastruktura/izmailskiy-morskoy-port

11. *В 2018 году Ренийский порт увеличил грузооборот на 18,5%* [Електронний ресурс]: https://ports.com.ua/news/v-2018-godu-reniyskiy-port-uvelichil-gruzooborot-na-185

12. *В порту Рени построят комплекс по перевалке и переработке органической продукции.* [Електронний ресурс]: https://cfts.org.ua/news/2018/03/02/v_portu_reni_postroyat_

13. *Порт Рени необходимо на практике развивать как свободную экономическую зону для чего необходимы реальные стимулирующие инструменты.* [Електронний ресурс]: https://cfts.org.ua/news/2018/05/31/port_reni_predlagayut_razvivat_kak_svobodnuyu_ekonomicheskuyu_zonu_47527

14. *Самый маленький дунайский порт Украины завершил 2017 год с двукратным ростом грузопотока* [Електронний ресурс]: https://cfts.org.ua/news/2018/01/29/samyy_malenkiy_

15. *Небольшой украинский порт обогнал Одесский по круизному пассажиропотоку* [Електронний ресурс]: https://cfts.org.ua/news/2018/10/19/nebolshoy_ukrainskiy_port_obognal_odesskiy_po_kruiznomu_passazhiropo

16. *Україна посилить участь у реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону* [Електронний ресурс]: https://ports.com.ua/uk/news/ukraina-usilit-uchastie-v-realizatsii-strategii-es-dlya-dunayskogo-regiona

REFERENCES

1. Vlasova, V.P. (2015), "The analysis of activity and prospects of development of sea commercial ports of Ukraine", *Vodnyi transport*, vol. 1, pp. 70-75.

2. The official site of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2018), "EU Strategy for the Danube Region", available at: mtu.gov.ua/content/strategiya-es-dlya-dunayskogo-regionu.html (Accessed 05 December 2018).

3. The official site of the Ukrainian Sea Ports Authority (2018), "Transport infrastructure of Ukraine" available at: http://www.uspa.gov.ua/images/Transport-Infrastructure.pdf. (Accessed 07 December 2018).

4. The official site of the Centre for Transport Strategies (2018), "AMPU will develop a feasibility study for the construction of a deep-water ship channel Danube - Black Sea", available at: https://cfts.org.ua/news/2018/10/24/ampu_razrabotaet_teo (Accessed 17 November 2018).

5. Boniar, S.M. and Korniiko, Ya.R. (2012), "Analysis of the work of sea merchant ports of Ukraine", *Vodnyi transport*, vol. 3, pp. 109-114.

6. The official site of the Ukrainian Sea Ports Authority (2018), "Indicators of work**",** available at: http://www.uspa.gov.ua/investoram/transportna-infrastruktura-ukrajini (Accessed 27 November 2018).

7. The official site of the Centre for Transport Strategies (2018), "Ishmael to the rescue: why the Ust-Danube ICC will lose its independence", available at: https://cfts.org.ua/articles/izmailu_v_pomosch_pochemu_ust_dunayskiy_poteryaet_samostoyatelnost_27144 (Accessed 07 December 2018).

8. The official site of the Centre for Transport Strategies (2018), "Moldavian gambit: How can Ukrainian ports on the Danube lose cargo?", available at:

https://cfts.org.ua/articles/moldavskiy_gambit_kak_ukrainskie_porty_na_dunae_mogut_lishitsya_gruzov_1232/91 (Accessed 07 December 2018).

9.The official site of the Ports of Ukraine (2018), "Izmail port is developing a 20-year development strategy", available at: https://ports.com.ua/news/izmailskiy-port-razrabatyvaet-strategiyu-razvitiya-na-blizhayshie-20-let (Accessed 10 December 2018).

10. The official site of the Ports of Ukraine (2018), "Izmail sea port", available at: https://ports.com.ua/spravka/infrastruktura/izmailskiy-morskoy-port (Accessed 10 December 2018).

11. The official site of the Ports of Ukraine (2018), "The port of Reni increased cargo turnover by 18.5% in 2018", available at: https://ports.com.ua/news/v-2018-godu-reniyskiy-port-uvelichil-gruzooborot-na-185 (Accessed 12 December 2018).

12. The official site of the Centre for Transport Strategies (2018), "A complex for transshipment and processing of organic products will be built in the port of Reni", available at: https://cfts.org.ua/news/2018/03/02/v_portu_reni_postroyat_ (Accessed 14 December 2018).

13. The official site of the Centre for Transport Strategies (2018), "The port of Reni needs to be developed in practice as a free economic zone, for which real incentive instruments are needed", available at: https://cfts.org.ua/news/2018/05/31/port_reni_predlagayut_razvivat_kak_svobodnuyu_ekonomicheskuyu_zonu_47527 (Accessed 14 December 2018).

14. The official site of **the** Centre for Transport Strategies (2018), "The smallest Danube port of Ukraine completed 2017 with a double increase in cargo traffic", available at: https://cfts.org.ua/news/2018/01/29/samyy_malenkiy_(Accessed 15 December 2018).

15. The official site of the Centre for Transport Strategies (2018), "A small Ukrainian port overtook Odessa by cruise passenger traffic", available at: https://cfts.org.ua/news/2018/10/19/nebolshoy_ukrainskiy_port_obognal_odesskiy_po_kruiznomu_passazhiropo (Accessed 15 December 2018).

16. The official site of the Ports of Ukraine (2018), "Ukraine will strengthen participation in the implementation of the EU Strategy for the Danube region", available at: https://ports.com.ua/uk/news/ukraina-usilit-uchastie-v-realizatsii-strategii-es-dlya-dunayskogo-regiona (Accessed 15 December 2018).

Валентина Власова, к.э.н.
(доцент каф. «Менеджмент, публичное управление и администрирование», Государственный университет инфраструктуры и технологий)
Евгений Едемский
(студент 4 курса специальности «Менеджмент», Государственный университет инфраструктуры и технологий)

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ НА ДУНАЕ

В статье проведен краткий обзор деятельности морских портов Украинского Придунавья, определены приоритетные направления их развития. Насущной проблемой портовой деятельности является поиск новых, усовершенствование существующих логистических маршрутов, их развитие и привлечение грузов. Отмечено, что на деятельность портов влияют также геополитические факторы. Определены основные системные проблемы развития морских портов на Дунае: недостаточные глубины реки и акватории порта, неразвита подъездная инфраструктура, остро стоит проблема отсутствия буксиров ледового класса для работы в условиях ледовой кампании, недостаточное финансирование технического перевооружения и модернизации портовых мощностей, отсутствует действенный механизм государственно-частного партнерства, завышены портовые сборов в Украине. В статье указаны направления их преодоления. Проанализирована деятельность Измаильского, Усть-Дунайского и Ренийского морских портов, определены

характерные проблемы для каждого порта, предложены пути их преодоления. Морские порты на Дунае нуждаются в государственной поддержке через создание благоприятного инвестиционного климата и продуманной политики снижения портовых сборов.

Ключевые слова: *морские порты, грузооборот, свободная экономическая зона, развитие морских портов Украинского Придунавья.*

Valentyna Vlasova, Candidate of Economic Science
(associated professor of the department «Management, Public management and administration» of the State University of Infrastructure and Technology)
Yevhen Yedemskyi (4th year student of the specialty Management, State University of Infrastructure and Technology)

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF SEAPORTS ON THE DANUBE

The article gives short activities of the seaports on the Danube. Named the priority directions of development. An urgent problem of port activity is the search for new, improvement of existing logistic routes. The problems of attraction of new goods are analyzed. It is noted that the activity of ports is also influenced by geopolitical factors. The main systemic problems of the development of seaports on the Danube are determined. Today, the problem of the lack of a tow of the ice class for work in the ice campaign is acute. Additional financing of technical re-equipment and modernization of port facilities is required. There is no effective mechanism of public-private partnership. The problem of overestimated port fees in Ukraine. The directions of their overcoming are indicated. The activity of the Izmail, Ust-Danube and Reni seaports is analyzed, problems are identified for each port, the ways of overcoming them are offered. Seaports on the Danube require state support through the creation of a favorable investment climate and a well thought out policy to reduce port duties.

Keywords: *seaports, cargo turnover, free economic zone, development of ports of the Ukrainian Danube.*