

<https://doi.org/10.31891/2307-5740-2023-324-6-22>

УДК 332.1(447.74)"364"

Наталія КУХАРСЬКА

Державний університет інтелектуальних технологій і зв'язку

<https://orcid.org/0000-0001-7396-0545>

e-mail: kuharska.nat@gmail.com

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД

У статті дано економічний аналіз розвитку портової та логістичної інфраструктури Українського Придунав'я, а саме Ізмаїльському МТП, Ренійському МТП, Усть-Дунайському МТП до початку воєнної агресії росії (2021 р.) та за 2022 р. Підкреслено їх особливе значення після виходу російської федерації з «зернової угоди». Показано руйнація портової інфраструктури в результаті російських повітряних атак на українські дунайські порти. Представлено важливі напрямки розвитку Дунайського регіону у повоєнний період. Окреслено головні заходи, на базі яких можливо створення сучасних логістичних центрів, які забезпечать стійкі транзитні вантажопотоки між Європою та Азією.

Ключові слова: Українське Придунав'є, Ізмаїльський морський торговельний порт, Ренійський морський торговельний порт, Усть-Дунайський морський торговельний порт, військова агресія російської федерації.

Nataliia KUKHARSKA

State University of Intellectual Technologies and Communication

CURRENT STATE AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF THE UKRAINIAN DANUBE REGION IN THE POST-WAR PERIOD

There is an economic analysis of the development of the port and logistics infrastructure of the Danube region of the Odessa region, through which the following objects passes: the Pan-European International Transport Corridor (ITC) No. 7 (along the Danube River); MTC "Europe-Caucasus-Asia" (TRACECA); deep-sea shipping route "Danube – Black Sea"; The free economic zone (FEZ) "Reni" is located on the basis of the Reni ICC, the Euroregion "Lower Danube". After the beginning of Russia's full-scale war against Ukraine and the blocking of the ports of "Great Odesa" (Odesa, Chernomorsk, Yuzhny), where the trade turnover decreased twice, the ports of the Danube region became an alternative, that in 2022 increased their trade turnover by 3 times compared to 2021 (including Izmail – 2.2 times, Reni – 6.5 times, Ust-Danube – 12.2 times), making it possible to diversify the main routes of Ukrainian agricultural exports (grain, corn, sunflower oil, rapeseed) and import of finished products. The destruction of the infrastructure of the Danube ports is shown as a result of air attacks by the Russian Federation after withdrawing the "grain agreement" in order to completely remove Ukraine from the world grain markets and thereby gain a monopoly on them. To improve the functioning of the Danube region in the post-war period, important directions for the development of ports are presented, which consist in strengthening the security of existing infrastructure facilities, as well as during the design and construction of new facilities; construction of a new Izmail-Reni railway section to ensure stable freight traffic between the two international transport hubs; construction of a bridge across the Danube in the area of the Orlovka-Isaccea ferry crossing from the point of view of diversifying transport routes for road transport on the border with Romania; strengthening cross-border cooperation with Romania, including the integration of the region with the Galati and Reni SEZs. The main activities have been outlined on the basis that makes possible to create modern logistics centers that will ensure sustainable transit cargo flows between Europe and Asia through the territory of Ukraine.

Keywords: Ukrainian Danube region, Izmail Sea Trade Port, Reni Sea Trade Port, Ust-Danube Sea Trade Port, military aggression of the russian federation.

Постановка проблеми у загальному вигляді

та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями

Одеська область є важливим транспортним регіоном усієї України: її територією проходять Пан'європейські міжнародні транспортні коридори (МТК) №7 і №9 за Критськими угодами ЄС; МТК «Європа-Кавказ-Азія» (ТРАСЕКА); МТК «Балтійське море – Чорне море»; ГСХ (глибоководний судновий хід) «Дунай – Чорне море»; розташовані вільні економічні зони (ВЕЗ) «Порто-франко» на базі Одеського морського торговельного порту та «Рені» на базі Ренійського морського торговельного порту, а також єврорегіон «Нижній Дунай».

Внаслідок збройної агресії російської федерації проти України ситуація навколо портів Одеської регіону стала вкрай важкою, оскільки з початком активної фази бойових дій російський військовий флот блокував діяльність великих портів, що розташовані на узбережжі Чорного моря. Внаслідок цього показники вантажопереробки трьох найбільших морських портів Одещини (Одеса, Чорноморськ, Південний) зменшилися.

Українські порти Придунав'я є невід'ємною частиною функціонування логістичної системи Одеського регіону та інтегрованою частиною МТК №7 (водного), що відкриває додаткові можливості для ведення торгівлі з країнами, через які проходить ріка Дунай, а саме Молдовою, Румунією, Сербією, Угорщиною, Словаччиною та Австрією.

Тривалий час портам Придунав'я не приділялося достатньої уваги: частка дунайських портів у загальному обсязі перевалки в Україні у 2018-2021 рр. становить 2,5-4,2%, або у вантажообігу 4-6 млн тонн. І лише з початком повномасштабної війни росії проти України ці порти здобули «друге життя».

Саме тому питання повоєнного розвитку портової та логістичної інфраструктури Придунайського регіону з урахуванням усіх проблем, тенденцій і закономірностей, що були викликані в результаті повномасштабної війни, а також тих викликів, з якими стикається наша держава на шляху до європейської інтеграції, є дуже актуальним.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Багато уваги вивченню проблем та перспектив розвитку транскордонного співробітництва України, а особливо Українського Придунав'я, приділялось такими економістами як Гринецький С. [1], Маслов Ю. [2], Рубель О. [3], Студенников І. [4], Шабанов М. [5], Чимшир В. [6] та ін.

Формулювання цілей статті

Зважаючи на значний негативний вплив військових дій росії проти України, метою статті є визначення чинників, що впливають на функціонування логістичної інфраструктури Українського Придунав'я та виявлення основних напрямків подальшої перспективи розвитку дунайських портів у повоєнний період.

Виклад основного матеріалу

Від повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну, з точки зору впливу на стан логістичної інфраструктури, в Одеській області найбільше постраждав морський транспортний сектор. Це було пов'язано з блокадою російським військовим флотом українських територій на Чорному морі та значним його мінуванням.

Протягом перших тижнів війни були зафіксовані ураження цивільних суден, що сталося через влучання російських ракет і снарядів. В період з 24 лютого по 1 квітня 2022 р. внаслідок агресії рф було пошкоджено 27 суден, 11 з яких – під прапором України. Біля причалів та на рейдах застрягли більше 50 вантажних суден як з українським, так і з іноземним екіпажем [7]. Самі порти стали фактично безлюдними, оскільки їх функціонал було фактично зупинене: працювати в умовах війни виявилось неможливим через реальні загрози знищення суден, контейнерів, складів, а як наслідок – зірвання угод про поставки.

Ситуація навколо портів Одещини, що розташовані на узбережжі Чорного моря, покращилася після звільнення 4 липня 2022 р. острова Зміїний, коли вдалось розблокувати шлях до українських Дунайських портів Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ та відкрити судноплавство гирлом Бистре, що дозволило збільшити пропускну здатність дунайських портів у 3 рази — до 9 суден на добу. 22 липня 2022 р. представники України, Туреччини та ООН у Стамбулі підписали Чорноморську зернову ініціативу (більш відому як «Зернова угода») щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, яка строком на 120 днів розблокувала порти «Одеса», «Чорноморськ» і «Південний» для експорту зерна та добрив. На той момент в Україні було заблоковано 22 млн тонн зерна [8].

Незважаючи на роботу «зернового коридору», показники ефективності чорноморських портів Одеської області не змогли дійти навіть до половини минулорічних показників. Як результат, загальний обсяг переробки вантажів в Одеській області впав удвічі (рис. 1).

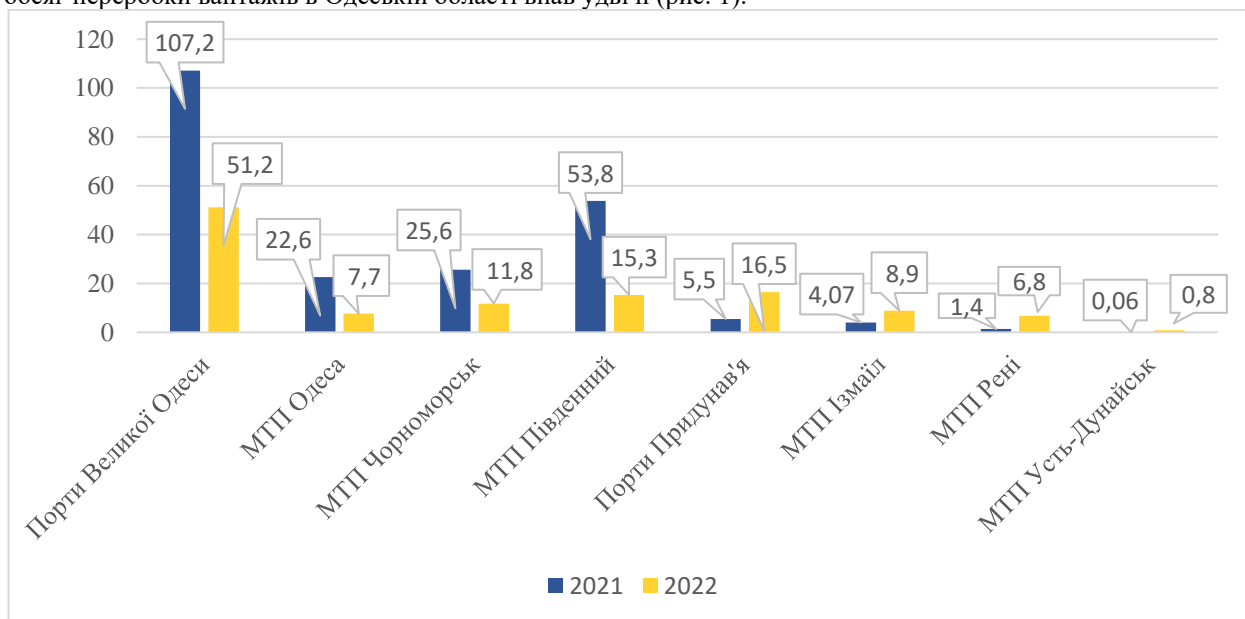


Рис. 1. Товарообіг морських торговельних портів Одеської області, млн. т

Джерело: складено автором на підставі [9]

17 липня 2023 р. росія в односторонньому порядку оголосила про вихід із «Зернової угоди». (Припинення роботи «зернового коридору» призведе до втрати у 2023 р. 2 млрд дол експорту української аграрної продукції [10]).

Після розірвання угоди альтернативою портам «Великою Одесою» стали порти Українського Придунав'я: Ізмаїльський морський торговельний порт, Ренійський морський торговельний порт, Усть-Дунайський морський торговельний порт (МТП). Тому і держава, і приватні вітчизняні й іноземні інвестори почали розглядати ці порти як нові перспективні транспортно-логістичні проекти, які у майбутньому можуть забезпечувати основні потреби держави в експорті й імпорті продукції. Стратегічною задачею є реалізація проектів в рамках покращення транспортно-логістичної інфраструктури Дунайського регіону через залучення державних і приватних інвестицій у регіон. Це дозволить диверсифікувати основні шляхи експорту та імпорту продукції, що вплине на добробут регіону в цілому.

Наявна логістична інфраструктура дунайських МТП (в розвиток інфраструктури дунайських портів у 2022 р. та у 1 кварталі 2023 р. було залучено близько 97 млн дол [11]) дозволила їм обслуговувати основні види вантажів, що були відправлені як на експорт (зерно, кукурудза, соняшникова олія, рапс тощо), так й імпорт продукції. Ці порти показали значні показники вантажообробки, збільшивши, загалом, показники обробки вантажів у три рази (рис. 1). Лише за перші 5 місяців 2023 р. морські торговельні порти Українського Придунав'я перевалили 11,5 млн тонн вантажів.

Кожен з цих портів має свої особливості та спеціалізацію, але разом вони забезпечують українським виробникам та експортерам транспортний доступ до європейських та азійських ринків через міжнародний транспортний коридор №7 по Дунаю.

Ізмаїльський морський торговельний порт один з найбільш сучасних і високомеханізованих великих транспортних вузлів на Дунаї, який з'єднує країни Центральної і Північної Європи з країнами Чорного і Середземного морів. Він є європейськими воротами України, в якому тісно переплітається робота морського, річкового, залізничного та автомобільного транспорту.

Можливості причалів порту дозволяють приймати і ставити під вантажні операції судна з осадкою до 7 м, довжиною до 150 м, шириною до 30 м, дедвейтом до 6000 т.

МТП Ізмаїл має власний портовий флот – Українське Дунайське пароплавання (УДП), до складу якого входять буксири-штовхачі, катери, плавкрани, несамохідні суховантажні баржі, бункерувальники, понтони, судна спецпризначення. Крім цього, нові оператори терміналів, а саме ВАТ «Дунайсудносервіс», ПРАТ «Дунайсудноремонт», ПРАТ «ІЦКК», а також будівництво нового терміналу ТОВ СП «Нібулон» з новим елеватором, ввели в дію причали для вантажних операцій із зерновими та рослинною олією [12].

У номенклатурі вантажів на 1-му місці за обсягами перевантаження – хлібні вантажі, на другому – інша агропродукція (олія, шрот, соняшник), на третьому – катуні.

У 2022 р. загальний обсяг вантажів, оброблених в Ізмаїльському порту, склав 8,9 млн т (що в 2,2 рази більш, ніж у 2021 р.), з яких 7,4 млн т було експортовано (в 2,5 разів більш, ніж у 2021 р.) (рис. 2).

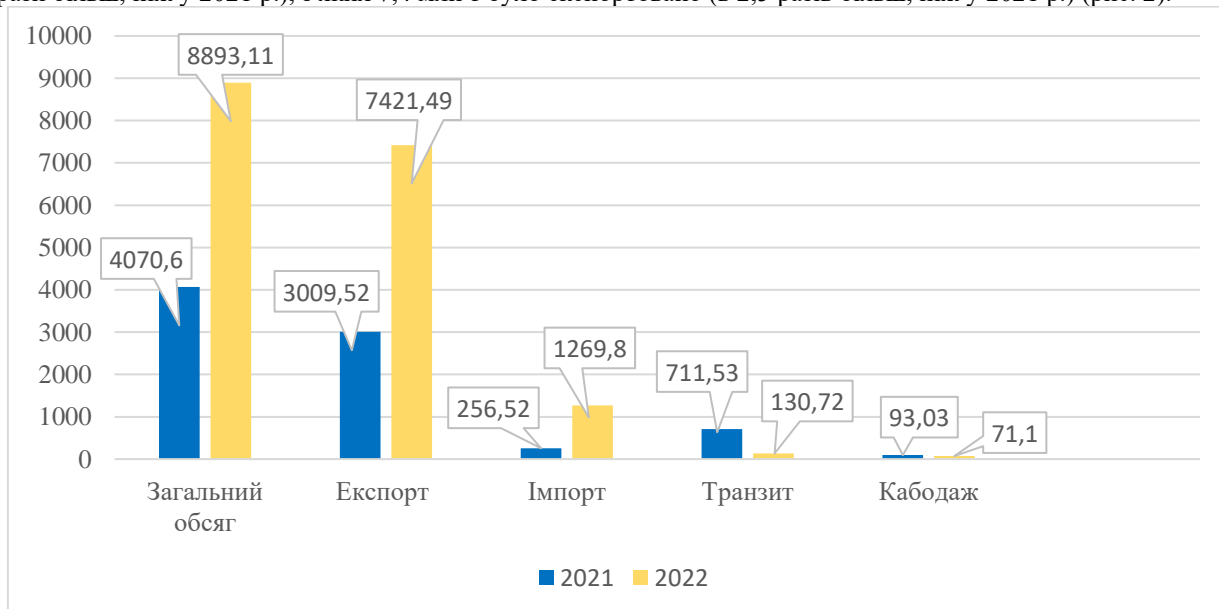


Рис. 2. Обсяг вантажообробки в Ізмаїльському МТП, тис. т

Джерело: складено автором на підставі [9]

Відповідно до реєстру АМПУ, в *Ренійському порту* працюють ДП «Ренійський морський торговельний порт», ПП «РеніЛіс», ТОВ «Рені-Термінал», ТОВ «Агро-Рені», ТДВ «Ренійський елеватор», ТОВ «Рені-Лайн», ТОВ «Укрчем», ПП«Ларус Шиппінг», контейнерний термінал «Вікінг Альянс» (який є

єдиним в Україні контейнерним терміналом, що працює після російського військового вторгнення у лютому 2022 р.).

Ренійський МТП є одним із небагатьох морських портів України, який не зупинив свою роботу через російську військову агресію та продовжує обробку морських та річних суден. У 2022 р. МТП Рені показав найкращий результат роботи за всі роки незалежності України: обсяг вантажопереробки склав 6,8 млн т, що у 6,5 разів вище за показники 2021 р. (1,37 млн т) (рис. 3).

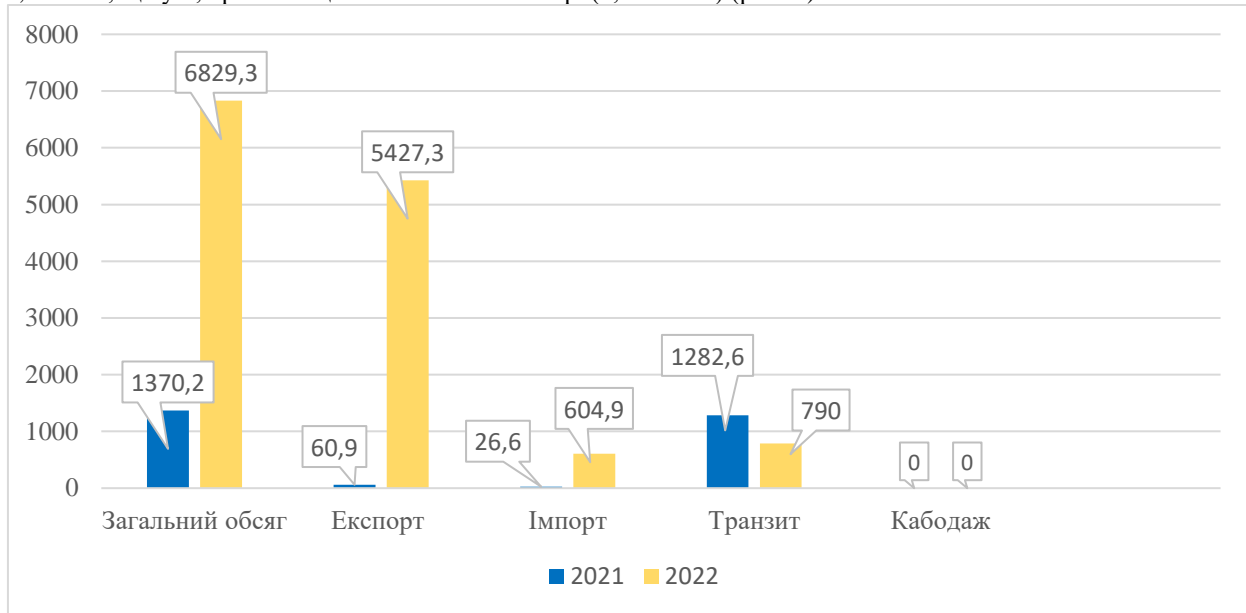


Рис. 3. Обсяг вантажопереробки в Ренійському МТП, тис. т

Джерело: складено автором на підставі [9]

Із серпня 2022 р. ведуться активні роботи по днопоглибленню акваторії порту Рені з доведенням до паспортних глибин. Наразі максимальна глибина біля морських причалів вже складає 7 метрів, що дозволяє приймати всі судна, осадка яких дозволяє пройти через підхідні канали.

У зв'язку з тим, що поблизу є наявність земельних ділянок для промислового будівництва, в Ренійському морському порту планується будівництво мультимодального терміналу «Девелопмент Рені Термінал» із подальшою передачею в оренду на 49 років [13].

Крім того, порт Рені є лідером у впровадженні сучасних технологій та інноваційних рішень для підвищення ефективності та обслуговування клієнтів. Порт активно розвивається, особливо після оголошення про початок реалізації інвестиційного проекту "Порт Рені 2020", який передбачає модернізацію та розширення існуючої портової інфраструктури, включаючи будівництво нових причалів і складів, розширення залізничної та автомобільної інфраструктури, а також впровадження нових технічних систем для більш ефективної та швидкої обробки суден і вантажів [14].

Усть-Дунайський морський торговельний порт (УДМТП) співпрацює з понад 100 міжнародними компаніями та спеціалізується на обробці та перевалці вантажів з морських суден на річкові для подальшого транспортування по Дунаю і навпаки (глибини біля причалів 3,5-4,0 м). До УДМТП приписаний Портпункт Кілія, де розташований зернопереробний комплекс ТОВ «КРАНШИП», з якого експортується зерно в країни Близького Сходу та Середземномор'я, та причал у м. Вилкове, де знаходиться управління порту. У порту також є суднобудівний завод і доки для ремонту суден.

Основною спеціалізацією порту є перевантаження навалювальних, генеральних і рефрижераторних вантажів, у тому числі нафта і нафтопродукти, технічні та продуктивні масла, зернові.

Із початком повномасштабного вторгнення УДМТП одним з перших відновив роботу, почав відігравати надважливу роль у світовій продовольчій безпеці та запрацював на максимальну потужність: перевалка виросла понад 12,2 разів. Однак стан майна не дозволяв розраховувати на кращі показники (рис. 4).

17 січня 2023 р., вперше в історії незалежної України, відбувся он-лайн аукціон, в якому взяли участь 8 компаній, по приватизації державного морського порту Усть-Дунайськ при стартовій ціні 60 млн грн. Найвища запропонована сума склала 201,3 млн грн. від вінницького ТОВ «Еліксир Україна», яке займається реалізацією комплексних мінеральних добрив, хімічними продуктами, а також переробкою насіння та торгівлею зерном [15]. Сучасний модернізований термінал для перевалки добрив дозволить імпортувати 6 суднами до 30 тис. т на місяць, що складе 600 тис. дол. доходу. Тобто річний дохід порту може становити 7 млн дол. тільки на перевалці добрив [16].

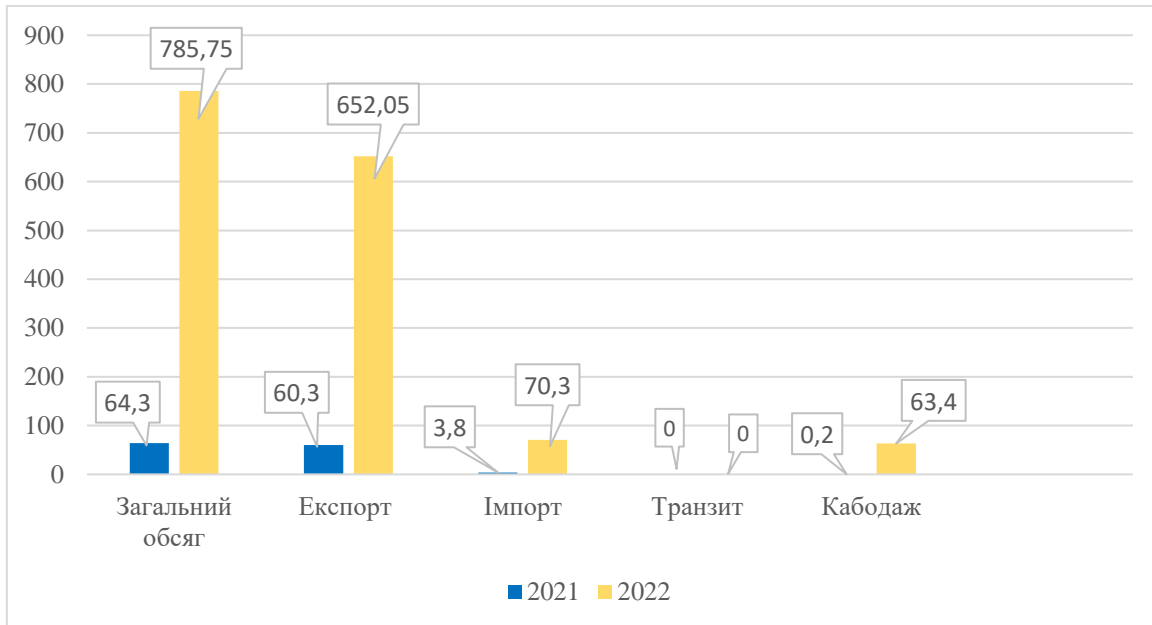


Рис. 4. Обсяг вантажопереробки в Усть-Дунайському МТП, тис. т

Джерело: складено автором на підставі [9]

Отже, можна зробити висновок, що через військові дії на території України ефективність портів Українського Придунав'я, як альтернативних шляхів постачання продукції, зросла у декілька разів. Все це говорить про те, що реальна ефективність портів Придунав'я набагато більша, ніж була всі попередні роки, коли їх пропускна здатність, а також інфраструктурна складова не дозволяли цим портам в повній мірі реалізувати свій потенціал. Натомість за період з початку війни і до сьогоднішнього моменту саме ці порти стали основним коридором експорту й імпорту продукції через Україну: за 12 місяців 2022/2023 рр. через порти Дуная Україна експортувала близько 35 млн т зерна, а чистий прибуток трьох МТП за 2022 рік склав 808 млн. грн, у тому числі Ізмаїльський порт отримав 450 млн грн, Ренійський – 356 млн грн, Усть-Дунайський – 3,19 млн грн чистого прибутку [17].

Однак, після припинення «зернової угоди» 17 липня 2023 р., росія почала обстрілювати українські дунайські порти: всього за перші 10 днів на півдні було пошкоджено та частково знищено 26 об'єктів портової інфраструктури та знищено 280 тис т зерна [18]. Результати російських атак на порти Українського Придунав'я показано в таблиці 1. У планах РФ повністю прибрати Україну зі світових зернових ринків і тим самим отримати на них монополію.

Таблиця 1

Порти Українського Придунав'я під час військової агресії росії, 2023 рік

Дата	Порт	Результати повітряних атак росії
21 липня	Одеса	Знищено термінал з зерном, 100 т гороху, 20 т ячменю
24 липня	Рені	Зруйновано зерновий ангар (3 склади з зерном); пошкоджено кілька резервуарів для інших видів вантажів
2 серпня	Ізмаїл	Пошкоджено елеватор та зерновий термінал (40 тис т зерна), резервуари одного з вантажних терміналів, зруйновано морвокзал та адміністративна будівля УДП
16 серпня	Рені	Зруйновано зернохосовища (3-5 тис т с/г продукції), складські приміщення, с/г техніка
23 серпня	Ізмаїл	Знищено зерновий термінал, виробничо-перевантажний комплекс (13 тис т зерна)
4 вересня	Рені	Зруйновано сільськогосподарська техніка, промислові підприємства, склади
7 вересня	Ізмаїл	Пошкоджено елеватор, припортова інфраструктура, адміністративна будівля порту
13 вересня	Рені	Зруйновано припортова інфраструктура, громадянська інфраструктура порту
26 вересня	Ізмаїл	Пошкоджено припортова інфраструктура, зернохосовища, пункти пропуску, склади
6 жовтня	Ізмаїл	Зруйновано зернохосовища, адміністративні будівлі, вантажівки.

Джерело: складено автором

Зараз, через несприятливу логістику, українські аграрії продають 1 тону зерна на 4 долари менше за собівартість. Для покращення ситуації та диверсифікації шляхів перевезення була задіяна поромна переправа через Дунай у населених пунктах Орлівка (Ізмаїльський район Одеської області) й Ісакача (Тулчинський повіт Румунії), довжиною 900 м від одного берегу до іншого, час переходу – 7-8 хвилин. Необхідність повноцінної роботи даного поромного комплексу була викликана проблемою, що пов'язана з розгалуженням шляхів транспортування вантажних автомобілів через кордон з Румунією, оскільки навантаження на пропускний пункт «Рені» стало занадто великим, що призвело до збільшення застою

вантажівок на кордоні. Завдяки роботі поромного комплексу скоротився шлях об'їзду через ПП «Рені» на 200 км, час оформлення вантажів скоротився на 10-12 годин [19].

Для покращення функціонування Українського Придунав'я у повоєнний період виділимо наступні важливі напрямки розвитку регіону.

1. Посилення безпеки існуючих інфраструктурних об'єктів, а також вже при проектуванні та побудові нових об'єктів. Особливо це стосується таких стратегічно важливих споруд, як мости, залізничне сполучення, порти, термінали, сховища, склади, переправи тощо. Подібні об'єкти повинні будуватися з урахуванням воєнних дій, зокрема ракетних, авіаційних, артилерійських ударів.

2. Побудова нової залізничної ділянки Ізмаїл-Рені довжиною 55,3 км. Для того, щоб забезпечити стає вантажне сполучення між цими двома містами необхідно створити залізничний шлях, який зможе покрити потреби у вантажних перевезеннях для Ізмаїльського та Ренійського МТП, що буде являти собою інтеграцію в єдину транспортно-логістичну мережу півдня Одеської області, включаючи порти Придунав'я, вписуватися в концепцію Пан'європейських МТК №9 та №7 (водного).

До початку воєнних дій в Україні залізничне сполучення між північною та південною частиною Одеської області здійснювалася двома шляхами: дільницею Одеса-Ізмаїл (через Дністровський лиман) та дільницею Одеса-Роздільне-Бендери-Басарабська-Рені.

27 квітня 2022 р. міст через Дністровський лиман було знищено. Тому єдиним шляхом сполучення залишилася міжнародна автомобільна дорога «Одеса-Рені (на м. Бухарест)», яка забезпечує вихід транспортних потоків до Європи, Близького та Середнього Сходу, так як вона є важливою складовою мережі МТК №9, а також МТК «Європа-Кавказ-Азія» (ТРАСЕКА). Однак цей шлях проходить територією Республіки Молдова, а також через невизнану так звану «Придністровську Молдавську Республіку», що ніяк не задовольняє товаро- та пасажирообіг ні регіону, ні країни в цілому.

Виключення із залізничного маршруту Ізмаїл-Рені молдавської ділянки дозволить українському перевізнику, прикордонним, митним та іншим органам державного контролю уникнути повторних операцій по передачі вантажів і знизить час їх доставки на 1,5-3 діб. За рахунок об'єднання цієї залізничної мережі разом з портами Ізмаїлу та Рені може зрости загальна ефективність роботи портів дунайського регіону, що призведе не тільки до залучення додаткових інвестицій, а й до збільшення кількості робочих місць у регіоні, а як наслідок – зросте добробут населення.

3. Побудова мосту через р. Дунай у населених пунктах Орлівка-Ісакча у районі паромної переправи з точки зору диверсифікації транспортних шляхів для автомобільного транспорту на кордоні з Румунією.

Серед вантажоперевізників існує попит на те, щоб зменшити перепробіг через Молдову (с. Джурджулешти), який виникає внаслідок відсутності додаткового прямого сполучення на українсько-румунському кордоні, єдиною природною перешкодою на якому є Дунай. Для України прогнозованим результатом будівництва мосту через Дунай є ліквідація перепробігу у 85 км та створення прямого коридору до Румунії в обхід Республіки Молдова, підвищення інвестиційної привабливості Українського Придунав'я, збільшення потоку туристів з країн Європи, Близького та Середнього Сходу до півдня Одеської області, покращення рівня екологічної безпеки шляхом забезпечення експлуатаційних якостей автомобільної дороги сучасного рівня та оптимальної швидкості дорожнього руху, реалізація проєкту транс'європейської транспортної мережі (TEN-N) як пріоритетного інфраструктурного проєкту.

4. Транскордонне співробітництво з Румунією, зокрема інтеграцію регіону з ВЕЗ «Галац», яка розташована на березі ріки Дунай на кордоні з Україною та Республікою Молдова та забезпечує зв'язок Середнього Сходу з країнами Європи і Північним морем через канал Дунай – Майн – Рейн, тобто прямий доступ до Пан'європейського МТК №7. Крім цього, не треба забувати, що в Українському Придунав'ї розташована ВЕЗ «Рені», яка в повоєнний період отримує своє «друге дихання» в рамках закону про ВЕЗ з точки зору економічного розвитку та залучення іноземних інвестицій в логістичну інфраструктуру регіону. Бізнес-партнерство з компаніями, що діють в зоні, може сприяти технологічному обміну, підвищенню якості продукції та підвищенню конкурентоспроможності українських підприємств.

Запропоноване комплексне рішення полягає в об'єднанні в єдину логістичну систему трьох інфраструктурних об'єктів: поромна переправа через Дунай, міст Орлівка-Ісакча та залізнична ділянка Ізмаїл-Рені.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі

Для портів Українського Придунав'я відкриваються широкі перспективи стати центрами для концентрації контейнерних транзитних вантажів ЄС, на базі яких можуть бути створені сучасні логістичні центри напряму Захід-Схід, які забезпечували б якісні транспортні послуги транзитних вантажопотоків Міжрегіональної інтермодальної системи (МІС) «за призначенням і точно в строк». Участь точкових вільних економічних зон, розташованих в морських і річкових портах країн – учасниць, МІС є одним з реальних шляхів підвищення інвестиційної привабливості цього регіону.

Для того, щоб українські дунайські порти були конкурентоспроможними, необхідно:

- ✓ забезпечити безпеку судноплавства, зокрема. розмінування морських територій;
- ✓ створити програми страхування військових ризиків для судноплавних компаній, які ведуть

- пряму торгівлю з Україною та повністю розблокувати порти Українського Придунав'я;
- ✓ покращити існуючу інфраструктуру залізничного та автодорожнього транспорту;
 - ✓ залучити інвестиції для модернізації та розвитку портової інфраструктури, включаючи реконструкцію та будівництво причалів і терміналів та покращення технічного оснащення портів;
 - ✓ побудувати новий термінал і хаб, з'єднати порти Рені та Ізмаїл безпосередньо залізницею та залучити приватні інвестиції для будівництва терміналу;
 - ✓ провести масштабне днопоглиблення від гирла Бистрого до Ізмаїла і з'єднати річковий порт з морем глибоководним каналом;
 - ✓ акваторію УДМТП поглибити з 10 до 14 метрів, з'єднати зовнішні води портів Рені та Ізмаїл із зовнішніми водами порту Усть-Дунайськ річковим флотом, де відбуватиметься рейдова перевалка, і він зможе приймати Рапатах;
 - ✓ побудувати нові баржи і модернізувати буксирний флот.

Розвиток Дунайських портів сприяє підвищенню конкурентоспроможності України на міжнародному ринку, а також розвитку транзитних перевезень між Європою та Азією. Інтеграція з Пан'європейськими МТК №7, №9 та ТРАСЕКА сприяє розвитку логістичної інфраструктури регіону, що є важливим фактором в економічному розвитку України. Саме тому подальші дослідження розвитку портів Українського Придунав'я повоєнний період є такими важливими, враховуючи всі проблеми, тенденції та закономірності, які спричинені повномасштабною війною та викликами, які стоять перед нашою країною на шляху до європейської інтеграції.

Література

1. Гриневецький С. Чи утримає Україна свої позиції на Дунаї? URL: <https://zn.ua/internal/uderzhit-li-ukraina-svoji-pozicii-na-dunae-.html>
2. Маслов Ю. Вмираючий український Дунай. URL: https://zn.ua/macrolevel/umirayuschiy-ukrainskiy-dunay-331768_.html
3. Рубель О. Інституційні засади формування сталого транспортно-комунікаційного розвитку Дунайського регіону. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/institutsionnye-osnovy-ekologizatsii-formirovaniya-ustoychivogo-transportno-kommunikatsionnogo-razvitiya-dunayskogo-regiona/viewer>
4. План дій Європейської стратегії розвитку Дунайського регіону: аналіз та перспектива впровадження в Україні / За заг. ред. Кравченко О. В. Львів : «Манускрипт», 2012. 120 с.
5. Шабанов М. Терористичні удари рф по Одещині: руйнації, економічні втрати та перспективи відновлення. URL: <https://rpr.org.ua/news/terorystichni-udary-rf-po-odeshchyni-ruynatsii-ekonomichni-vtraty-ta-perspektyvy-vidnovlennia/>
6. Чимшир В. Сучасні підходи до підвищення конкурентоспроможності морського порту у рамках розвитку морегосподарського комплексу Придунайського регіону. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/institutsionnye-osnovy-ekologizatsii-formirovaniya-ustoychivogo-transportno-kommunikatsionnogo-razvitiya-dunayskogo-regiona>
7. Бурдига І. Що відбувається в морських портах України під час війни. DW. 16 травня 2022. *dw.com*. URL: <https://www.dw.com/uk/shcho-vidbuvaetsia-v-morskykh-portakh-ukrainy-pid-chas-viiny/a-61793088>
8. Росія вийшла із "зернової угоди". Що це означає для України та світу. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c72ve44j72qo>
9. Агенція регіонального розвитку Одеської області. URL: <https://rdaod.com.ua/ua/main>
10. Мінус 2 млрд доларів: НБУ підрахував втрати аграріїв від закриття "зернового коридору". URL: <https://www.rbc.ua/rus/news/minus-2-mlrd-dolariv-nbu-porahuvav-vtrati-1690464099.html>
11. Інвестиції в порти Дунаю зростають. URL: <https://usm.media/investyciji-w-porty-dunaju-zrostajutj/>
12. Морський порт Ізмаїл – Департамент морегосподарського комплексу, транспортної інфраструктури та зв'язку. Департамент морегосподарського комплексу, транспортної інфраструктури та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації. URL: <https://morhoz.od.gov.ua/moregospodarskyj-kompleks/morskyj-port-izmayil/>
13. У Ренійському порту збудують мультимодальний термінал. URL: <https://biz.censor.net/n3407676>
14. ДП "Ренійський морський торговельний порт". URL: <http://www.portreni.com.ua/>
15. В Україні вперше продали морський порт. URL: <https://agroreview.com/content/v-ukrayini-vpershe-prodaly-morskyj-port-ust-dunajsk-pishov-z-molotka-za-201-mln-grn/>
16. Ореп І. Вистрілив під час війни. Вінницька компанія купила за 200 млн грн найменший морський порт України. Які перспективи у цього бізнесу? *Forbes.ua*. Бізнес, мільярдери, новини, фінанси, інвестиції, компанії. URL: <https://forbes.ua/ru/money/vistriliv-pid-chas-viyni-vinnitska-kompaniya-kupila-za-200-mln-grn-naymenshiy-morskiy-port-ukraini-yaki-perspektivi-u-tsogo-biznesu-19012023-11166>

17. Порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ торік отримали 809 млн чистого прибутку. *Ukrainian Shipping Magazine. Ukrainian Shipping Magazine – Новости судоходства України и мира.* URL: <https://usm.media/porti-izmail-reni-ta-ust-dunajsk-torik-otrimali-809-mln-chistogo-pributku/>
18. Жарикова А. Після виходу з "зернової ініціативи" Росія знищила 280 тисяч тонн українського зерна. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/09/13/704266/>
19. Поромний комплекс Орлівка. URL: <https://www.porom.org/>

References

1. Hrynevets'kyi S. Chy utrymae Ukrainina svoji pozytsiyi na Dunayi? Rezhym dostupu: <https://zn.ua/internal/uderzhit-li-ukraina-svoi-pozicii-na-dunae-.html>.
2. Maslov YU. Vmyrayuchy ukraiyins'kyi Dunay. Rezhym dostupu: <https://zn.ua/macrolevel/umirayuschiy-ukrainskiy-dunay-331768.html>.
3. Rubel' O. Instytutsiyni zasady formuvannya staloho transportno-komunikatsiynoho rozvytku Dunays'koho rehionu. Rezhym dostupu: <https://cyberleninka.ru/article/n/institutsionnye-osnovy-ekologizatsii-formirovaniya-ustoychivogo-transportno-kommunikatsionnogo-razvitiya-dunayskogo-regiona/viewer>.
4. Plan diy Yevropeys'koyi stratehiyi rozvytku Dunays'koho rehionu: analiz ta perspektyva vprovadzhennya v Ukraini / Za zah. red. Kravchenko O. V. L'viv : «Manuskrypt», 2012. 120 s.
5. Shabanov M. Terorystychni udary rf po Odeshchyni: ruynatsiyyi, ekonomichni vtraty ta perspektyvy vidnovlennya. Rezhym dostupu: <https://rpr.org.ua/news/terorystychni-udary-rf-po-odeshchyni-ruynatsii-ekonomichni-vtraty-ta-perspektyvy-vidnovlennya/>.
6. Chymshyr V. Suchasni pidkhody do pidvyshchennya konkurentospromozhnosti mors'koho portu u ramkakh rozvytku morehospodars'koho kompleksu Prydunays'koho rehionu. Rezhym dostupu: <https://cyberleninka.ru/article/n/institutsionnye-osnovy-ekologizatsii-formirovaniya-ustoychivogo-transportno-kommunikatsionnogo-razvitiya-dunayskogo-regiona>.
7. Burdyha I. Shcho vidbuvayet'sya v mors'kykh portakh Ukrainy pid chas viyny. DW. (2022, Travn 16). *dw.com*. Rezhym dostupu: <https://www.dw.com/uk/shcho-vidbuvaietsia-v-morskykh-portakh-ukrainy-pid-chas-viyny/a-61793088>.
8. Rosiya vyyshla iz "zemovoyi uhody". Shcho tse oznachaye dlya Ukrainy ta svitu. Rezhym dostupu: <https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c72ve44j72qo>.
9. Ahentsiya rehional'noho rozvytku Odes'koyi oblasti. Website. Rezhym dostupu: <https://rdaod.com.ua/ua/main>.
10. Minus 2 mlrd dolariv: NBU pidrakhuvav vtraty ahrariyiv vid zakryttya "zemovoho korydoru". Rezhym dostupu: <https://www.rbc.ua/rus/news/minus-2-mlrd-dolariv-nbu-porahuvav-vtrati-1690464099.html>.
11. Investytsiyyi v porty Dunayu zrostayut'. Rezhym dostupu: <https://usm.media/investytsiji-w-porty-dunaju-zrostajut/>.
12. Mors'kyi port Izmayil – Departament morehospodars'koho kompleksu, transportnoyi infrastruktury ta zv'yazku. *Departament morehospodars'koho kompleksu, transportnoyi infrastruktury ta zv'yazku Odes'koyi oblasnoyi derzhavnoyi administratsiyi.* Rezhym dostupu: <https://morhoz.od.gov.ua/moregospodarskyj-kompleks/morskyj-port-izmayil/>.
13. U Reniys'komu portu zbuduyut' mul'tymodal'nyy terminal. Rezhym dostupu: <https://biz.censor.net/n3407676>.
14. DP "Reniys'kyi mors'kyi torhovel'nyy port". Rezhym dostupu: <http://www.portreni.com.ua/>.
15. V Ukraini vpershe prodaly mors'kyi port. Rezhym dostupu: <https://agrorereview.com/content/v-ukrayini-vpershe-prodaly-morskyj-port-ust-dunajsk-pishov-z-molotka-za-201-mln-grn/>.
16. Orel I. Vystrilyv pid chas viyny. Vinnyts'ka kompaniya kupyla za 200 mln hrn naymenshyy mors'kyi port Ukrainy. Yaki perspektyvy u ts'oho biznesu? *Forbes.ua. Biznes, mil'yardery, novyny, finansy, investytsiyyi, kompaniyyi.* Rezhym dostupu: <https://forbes.ua/ru/money/vistriliv-pid-chas-viyny-vinnitska-kompaniya-kupyla-za-200-mln-grn-naymenshiy-morskiy-port-ukraini-yaki-perspektivi-u-tso-go-biznesu-19012023-11166>.
17. Porty Izmayil, Reni ta Ust'-Dunays'k torik otrymaly 809 mln chystoho prybutku. *Ukrainian Shipping Magazine. Ukrainian Shipping Magazine – Novosti sudokhodstva Ukrainy y mira.* Rezhym dostupu: <https://usm.media/porti-izmail-reni-ta-ust-dunajsk-torik-otrimali-809-mln-chistogo-pributku/>.
18. Zharykova A. Pislya vykhodu z "zemovoyi initsiatyvy" Rosiya znyshchyla 280 tysyach tonn ukraiyins'koho zerna. Rezhym dostupu: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/09/13/704266/>.
19. Poromnyy kompleks Orlivka. Rezhym dostupu: <https://www.porom.org/>.