

Б. БУРКИНСЬКИЙ

## ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я

*У сучасних умовах, коли активізуються процеси глобалізації і водночас регіоналізації політичного, економічного та соціального розвитку, Україна цілеспрямовано стає на шлях активної економічної інтеграції як у трансатлантичному, так і в загальноєвропейському стратегічних векторах. Це зумовлено насамперед геополітичною і гео економічною унікальністю нашої держави, яка лежить, власне, на рубежі двох ареалів — Заходу і Сходу, що різняться між собою у політичному та ідеологічному відношеннях, а подекуди й конфронтують.*

*Мета цієї статті — проаналізувати специфіку ситуації у прикордонних регіонах на прикладі Українського Придунав'я, довести невідкладність завдань, пов'язаних з нормалізацією там соціально-економічних процесів. Зокрема, ставиться питання про вирішальне значення транспортного забезпечення регіону.*

Для всіх регіонів України, які після набуття нею державної незалежності стали прикордонними щодо сусідніх держав, актуалізується проблема поглиблення і розширення міжрегіонального співробітництва в усіх сферах політичного, економічного та культурного життя.

Така постановка питання висуває особливі вимоги до політики транспортного забезпечення міжрегіональних зовнішньоекономічних зв'язків. Зокрема, надзвичайно злободенними ці проблеми є для Українського Придунав'я. Кризові явища у соціально-економічній сфері, спричинені загальною ситуацією у країні, посилюються тут цілим комплексом відомих міжнародних політичних проблем у регіоні і похідними від них економічними та екологічними проблемами.

Усе це зумовлює необхідність системного підходу до вирішення всіх питань Придунайського регіону, зокрема шляхом розвитку транспортних коридорів, морегосподарської інфраструктури, збільшення вантажопотоків, необхідних як для регіону, так і для країни в цілому. Однак при цьому обов'язковою умовою має бути збереження унікального природно-ресурсного потенціалу Придунав'я.



Дельта Дунаю

Одним з першочергових завдань є об'єктивна оцінка сучасного соціально-економічного стану регіону, можливостей і напрямів розвитку транспортного комплексу, у тому числі пов'язаних зі створенням нового судноплавного шляху в дельті Дунаю і, нарешті, визначення основних чинників, що лімітують таке будівництво. До Придунайського регіону належить південно-західна частина Одеської області, розташована в Дунайсько-Дністровському межиріччі, що включає 9 адміністративних районів — Арцизький, Білгород-Дністровський, Болградський, Ізмаїльський, Кілійський, Ренійський, Саратський, Тарутинський і Татарбунарський, а також міста обласного значення — Білгород-Дністровський та Ізмаїл. Загальна площа регіону — 12,57 тис. кв. км. Прикордонне (межує з

Молдовою і Румунією) і приморське положення, вихід до міжнародних водних магістралей Дунаю і Дністра визначають головні переваги регіону щодо транспортно-розподільчих і міжнародно-транзитних функцій. Населення регіону — 600 тис. осіб, з них близько 280 тис. міських мешканців і майже 320 тис. — сільських.

У Придунав'ї, як і загалом в Одеській області, залишається досить гострою соціально-економічна і демографічна ситуація, що диктує необхідність кардинальних змін в економічній і соціальній сферах регіону, насамперед суттєвого підвищення рівня добробуту його населення. Доводиться констатувати, що протягом останніх років, особливо після скорочення судноплавства на Дунаї, якість життя населення Українського Придунав'я значно погіршилася. Це наочно ілюструють оцінки стану безробіття і рівня заробітної плати в регіоні. За даними Державної служби зайнятості, кількість звертань з приводу працевлаштування зросла за два роки в середньому по регіону приблизно на 30%. Майже 60—70% безробітних становлять жінки і понад 25% — молодь до 28 років.

Причому в регіоні офіційний рівень зареєстрованого безробіття в 1,5—2 рази вищий, ніж в цілому по Одеській області. Темпи зростання кількості безробітних досягли на 1 серпня 2001 р. 107,7% у Ренійському і 171,9% — у Кілійському районах. Відчутно підвищується коефіцієнт навантаження на одне вільне робоче місце (кількість зареєстрованих безробітних стосовно кількості заявлених вакансій). Наприклад, якщо по Одещині в цілому навантаження на одне вакантне робоче місце — 10 заявок, то в Ренійському районі — 200, Кілійському — 38, в Ізмаїльському — 14. Однією з найболючіших проблем є та, що сьогодні в регіоні молодіжне безробіття в реальних умовах становить близько третини від загальної кількості безробітних, і ця частка продовжує збільшуватися. Треба враховувати також велике приховане безробіття: за експертними оцінками, воно перевищує 20%. Крім того, існує неповна зайнятість, що також негативно позначається на стані підприємств, соціальному рівні й економіці в цілому.

Що ж до заробітної плати, то в придунайських районах вона вдвічі менша від середнього рівня заробітної плати по області. Крім того, абсолютні величини середніх нараховуваних зарплат для придунайських районів вдвоє нижчі від середніх по області, і темпи їхнього зростання по районах нижчі, ніж середньообласні. Низький рівень доходів жителів придунайських районів, структура необхідних витрат (з урахуванням реальних цін і

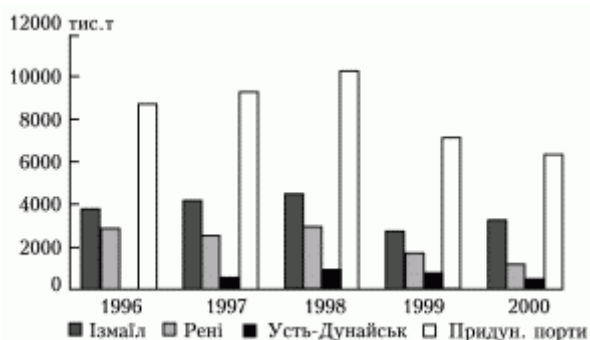
мінімального споживчого бюджету) призвели до того, що середній щомісячний дефіцит зарплат становить для економічно активного населення регіону 250—300%.

Така критична соціально-економічна ситуація у регіоні потребує активних дій, спрямованих на стимулювання господарської діяльності: залучення національних та іноземних інвестицій у розвиток різних напрямів бізнесу; створення рівних можливостей для суб'єктів підприємницької діяльності різних форм власності; розвитку і вдосконалення регіональної інфраструктури; формування ринку послуг, передусім з використанням високого транспортного потенціалу Придунав'я.

При цьому необхідно з максимальною ефективністю використати регіональні можливості і ресурси відповідної території. Головна особливість Одеської області та Придунайського регіону — це приморське і прикордонне розміщення, широкий вихід в Азово-Чорноморський басейн і до великих річкових магістралей. Транспорт посідає перше місце (майже 24% валового внутрішнього виробництва) серед інших секторів економіки області. Дунайський водний шлях після завершення будівництва в 1992 р. каналу Дунай—Майн—Рейн являє собою найкоротший вихід з країн Європи в Чорне море.

Структура міжнародних транспортних коридорів України, офіційно зафіксована серією декларацій пан'європейських конференцій з питань транспорту 1991, 1994 і 1997 років (у Празі, на Криті та в Гельсінкі), продовжує формуватися і розвиватися. Так, після затвердження чотирьох критських коридорів в Україні (№ 3, 5, 7 і 9) нашу державу включили до структури TRASECA (транспортний коридор Європа — Кавказ — Азія). Підписання угоди президентами України і Польщі започаткувало заходи щодо формування коридору Балтика — Чорне море. Незайвим буде нагадати, що Дунайський водний шлях розглядається як основа для створення міжнародного транспортного коридору № 7.

Морегосподарський сектор транспортного комплексу Одещини внаслідок політико-економічних змін, що сталися на території колишнього Радянського Союзу, і конфлікту на Балканах на деякий час знизив обсяги опрацювання вантажо- і пасажиропотоків. Це стосується і придунайських портів: Ізмайльського, Ренійського, Усть-Дунайського, Кілійського, Вилковського. Портами області в 2001 р. опрацьовано близько 64 млн тонн вантажів (108,9% обсягу 2000 р. і 76% обсягу 1987 р.). Три дунайські українські порти — Рені, Ізмаїл і Усть-Дунайськ — спроможні щорічно опрацьовувати понад 24 млн тонн вантажів, але сучасне їхнє завантаження не перевищує 20—25% потужності, скоротившись навіть порівняно з 1996 роком (коли було зафіксовано мінімум завантаження портових потужностей області — 51 млн тонн) на 20% (див. діаграму).



Динаміка обсягів опрацювання вантажів придунайськими портами

Існуючий потенціал розвитку транспортної галузі у Придунав'ї зумовлений відносно високою економічною ефективністю портової діяльності, пов'язаної з перевалкою вантажів з морського на сухопутний, з морського — на річковий транспорт і навпаки. Навіть за обмеженого підвищення вантажопотоків можна досягти мінімального завантаження основних портів, достатнього для їх рентабельної роботи.

Продукція портів — це послуги щодо перевалки вантажів та обслуговування суден. Тобто у неї винятково низька матеріалоемність (матеріали витрачаються в основному на сепарацію і кріплення). Разом з порівняно невисокою енергоемністю продукції і надзвичайно низьким рівнем оплати праці це зумовлює винятково високу рентабельність портових перевантажувальних операцій (від 30 до 80%) при відносно невисоких тарифах на перевалку вантажів (акордні ставки за перевалку однієї тонни вантажу — від 0,7 до 7,9 долара США). Вартість перевалки вантажів у портах Чорноморського регіону у півтора раза нижча, ніж у портах Західної Європи, тобто Середземного, Балтійського і Північного морів (за умови використання тієї ж технології і того ж перевантажувального устаткування).

Проблема розвитку регіонального морегосподарського комплексу Придунав'я, становлення і стабільного функціонування транскордонних транспортних коридорів у цьому регіоні ще більше актуалізується у зв'язку з тим, що, за експертними оцінками деяких європейських дослідницько-консалтингових організацій, суднооборот у гирлі Дунаю в найближчі три-п'ять років за умови повного розв'язання проблеми дунайських мостів може сягнути 5—7 тис. суден на рік (йдеться про всі наявні виходи Дунаю до моря), забезпечуючи зростання вантажопотоку за рахунок перекидання вантажів з наземних видів транспорту на водний до 15—17 млн тонн.

Отже, реабілітація та ефективний розвиток регіонального морегосподарського комплексу — портів Придунав'я, Ізмаїльського і Кілійського судноремонтних заводів, усієї берегової інфраструктури — сьогодні є невідкладним завданням. Його вирішення пов'язане, з одного боку, із зростанням обсягів зовнішньої торгівлі, а з другого — з обслуговуванням транзитних перевезень, розвитком транспортних коридорів, освоєнням нових ринків транспортних послуг.

У такому контексті однією з першочергових стає проблема участі України у забезпеченні судноплавних зв'язків р. Дунай з Чорним морем, тим більше, що втрати від неучасті визначатимуться не тільки втратою вартості частки нашої держави в можливих обсягах транзитних перевезень, а й подальшим погіршенням соціально-економічного становища в Українському Придунав'ї.

Принципово можливі кілька конкурентних варіантів транспортного виходу з ріки Дунай у Чорне море: Сулинський канал, Прірва, канал Соломонове гирло—Жебріяньська бухта, канал рукав Бистрий—Чорне море і ряд інших. Втім, тут потрібна твереза оцінка, яка дасть змогу окреслити коло обмежень і непевностей, пов'язаних з використанням того чи іншого варіанта.

Напередодні Другої світової війни, вирішуючи стратегічні завдання, СРСР побудував і ввів в експлуатацію канал Прірва у гирлі Дунаю, який функціонував аж до 1995 р. Сьогодні для відновлення судноплавства по гирлу Прірва необхідно вилучити до 13 млн кубометрів ґрунту і надалі щорічно виймати мінімум по 3 млн кубометрів. Єдиним реальним судноплавним шляхом в українській дельті, що з'єднує Дунай і Чорне море в районі порту Усть-Дунайськ, тепер є технічний канал у гирлі Очаківське, по якому проходять судна з осадкою до трьох метрів. Судна з осадкою до семи метрів пливуть

через румунський Сулинський канал. Отже, 86% вантажопотоку йде у напрямку дунайських портів Румунії, яка з метою зміцнення монополії на прохід Дунай—Чорне море спорудила в 1984 р. канал Чернаводе—Констанца, витративши на нього 1,7 млрд доларів США.

Таким чином, тільки за наявності нового проходу для суден, який матиме функціональні та економічні конкурентні переваги порівняно із Сулинським каналом, можна очікувати як збільшення транзитного вантажопотоку через транспортну мережу України, так і реального підвищення внеску регіонального морегосподарського комплексу в національну економіку.

Щоб обрати кращий варіант з можливих альтернативних проектів, необхідно враховувати різні лімітуючі чинники. Їх принаймні п'ять.

**Економічні.** Проектування подібного каналу потребує урахування критеріїв стратегічного планування: чіткої мети, пов'язаної з визначенням основних категорій споживачів транспортних послуг (судна закордонного плавання, каботажні судна, українські і зарубіжні транспортні компанії), обсягів існуючих і перспективних вантажопотоків (сьогодні обсяги вантажопотоку Дунай—Чорне море коливаються у межах 10 млн тонн на рік). Необхідно також брати до уваги цінову політику, на яку впливає, зокрема, Дунайська комісія. Позиції Румунії на ринку таких послуг досить сильні. Канальні збори за проходження через Сулинський канал, залежно від дедвейту суден, становлять від 2 до 6 тис. доларів США за прохід і забезпечують адміністрації каналу середньоєвропейський рівень прибутку. Канальні розцінки, ідентичні їхнім значенням для каналу Прірва (0,14 долара США за один кубічний метр об'єму судна), передбачають вартість проходу не меншу, ніж через Сулинський канал.

**Соціально-економічні.** Таких чинників багато: низька вартість праці з усіма її наслідками, деформоване ставлення до праці і прибутків, відсутність платоспроможного попиту, багаторічна і майже повна втрата досвіду і навичок управління виробничою сферою в регіоні, низький технологічний рівень цієї сфери в цілому, розрив між працею і капіталом, тобто відсутність дієвого соціального партнерства.

**Еколого-економічні.** Дельта Дунаю (вторинна дельта Кілійського рукава Дунаю) — одне з найбільших водно-болотних угідь Європи. З природних, географічних, історичних та політичних причин вона на значних площах зберегла свій первісний вигляд. Водно-болотні угіддя дельти Дунаю включені до 200 найбагатших за розмаїттям угідь світу, що становлять планетарну мережу Global-200.

Високий рівень біорізноманіття (до 4000 видів рослин і тварин) і біопродуктивності дельти став основним аргументом на користь створення Дунайського біосферного заповідника (Указ Президента України від 10 серпня 1998 р. № 861/98), який підпорядковано НАН України. За оцінками спеціалістів, втрата хоча б одного з рідкісних видів тварин і рослин оцінюється сьогодні сумою близько 500 млн доларів США. Гирло Бистре є місцем нересту 95% дунайського оселедця, а від нересту в основному залежить його вилов (350—500 тонн). Економічні втрати українських рибалок від зниження кількості оселедця можуть вимірюватися сумами до 2 млн грн щорічно.

**Техніко-економічні.** Будівництво каналу необхідно узгодити з існуючою береговою інфраструктурою, зокрема з роботою порту Усть-Дунайський. Глибина каналу має бути достатньою для заходження морських суден з осадкою до 7 метрів. Слід грамотно розв'язати проблему наносів, наприклад за допомогою шлюзової системи. Досвід роботи

Сулинського каналу свідчить, що з кожним роком дорожчають витрати на його експлуатацію, оскільки зростає обсяг наносів, а це потребує постійних доннопоглиблювальних робіт, а також винесення в море захисних дамб.

**Правові.** Дельта Дунаю є об'єктом дії цілого комплексу міжнародних і національних правових норм, порушення яких спричинить ряд негативних наслідків для всієї України як на внутрішньому, так і на міжнародному рівнях.

Аналіз ступеня лімітуючих чинників для ряду проектів судноплавного каналу Дунай—Чорне море		
Чинники	Проекти судноплавного каналу Дунай—Чорне море	
	«Дельта—Лоцман» гирло Бистре	«Проектгідробуд» Соломонів рукав—Жебріянська бухта
Економічні	***	**
Соціально-економічні	**	*
Еколого-економічні	***	*
Техніко-економічні	***	*
Правові	***	*

\* — низький ступінь лімітування; \*\* — середній; \*\*\* — високий.

Перелічені чинники дають змогу зробити якісну оцінку існуючих альтернативних проектів за критерієм ступеня лімітування (див. таблицю). Проте головним питанням, яке необхідно вирішити при виборі термінів і схем спорудження каналу через українську частину дельти Дунаю, є питання вибору пріоритетів. З геополітичного погляду такий канал дуже потрібен Україні. Однак слід визначити, чи є необхідність будувати його терміново. Спрямоване таке будівництво на розвиток українського судноплавства чи основною його метою стане одержання «надприбутку», на який розраховують окремі організатори проекту? При цьому слід чітко уявляти, яку «ціну» Україна готова заплатити за такий канал, насамперед, враховуючи необхідність збереження поновлюваних ресурсів генофонду Українського Придунав'я. Обмеженість обсягів вантажопотоків шляхом Дунай—Чорне море може не виправдати очікування надшвидкої окупності окремих проектів, а через 10—20 років гирло Бистре перейде у розряд відмираючих.

Отже, об'єктивний аналіз ситуації свідчить: проблему створення судноплавного каналу Дунай—Чорне море треба розглядати у зовсім новій площині і розв'язувати її у контексті реальної української стратегії в цьому регіоні, з урахуванням довгострокової перспективи і необхідності збереження високого регіонального природно-ресурсного потенціалу Придунав'я.

---

*Б. Буркинський*

ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ  
УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я

Резюме

У статті обґрунтовується необхідність і аналізується транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків в Українському Придунав'ї на основі створення судноплавного шляху Дунай—Чорне море.

*B. Burkinsky*

## TRANSPORT PROBLEMS OF THE UKRAINE OF THE DANUBE REGION

Summary

The necessity of the transport set up in the foreign economic relations of the Ukraine Danube region in the basis of creating the navigable passage Danube—Black Sea is founded in the article and it has been given its analyse.

---

© БУРКИНСЬКИЙ Борис Володимирович. Член-кореспондент НАН України. Директор Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України (Одеса). 2002.