

**Домбровський В.А.**

*старший викладач,*

*Дунайський інститут*

*Національного університету «Одеська морська академія»*

## **ВІДНОВЛЕННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я**

За минулі 118 років інфраструктура Кілійського русла річки Дунай українського Придунав'я, включаючи прилеглі озера, прийшла в непридатний для судноплавства стан. Виникає безліч проблем та також погіршується екологічний стан озер.

Мета повідомлення – це розвиток морегосподарського комплексу Українського Придунав'я з транспортування вантажів, які будуть здійснюватися в основному на базі баржовозів, як універсальних суден.

Даною проблематикою займався науковець Черой О. [1], який в свою чергу розглянув питання сучасного перерозподілу стоку по рукавах дельти Дунаю і його ймовірні зміни за умов проведення нових гідротехнічних робіт. Автор виконав дослідження та надав поради до нової ріка-море інфраструктури українського Придунав'я, що надає змогу продовжити пошук інших умов і варіантів розробки нової Програми розвитку Морегосподарського комплексу Українського Придунав'я.

У 1944 році (ще до закінчення Великої Вітчизняної Війни) в Придунав'ї в короткі терміни створено морегосподарський комплекс «Дунайське морське пароплавство» (ДДМП), що було перейменоване в РДДП, а потім в СДП (нині УДП). До складу пароплавства входили порти и заплави. Об'єм перевезень вантажів до 1990 року виріс від нуля до більш 12,5 млн тон в рік. Послідоючі події призвели до деградації українського Придунав'я і припинення судноплавства морських суден по Кілійському руслу. У 2009 році без узгодження дамбу, яка межує з Румунією було відновлено та укріплено. В результаті цих робіт Кілійське русло міліє.

Вже наприкінці минулого віку відчутно позначилася невідповідність вимог, що пред'являються до флоту зі сторони судновласників. Частина транспортного флоту України фізично и морально застаріла та її було необгрунтовано розпродано. Але досвід роботи ліхтеровозів (в тому числі РДП – Радянське Дунайське Пароплавство) та розвиток системи баржовозних перевезень у світі показали, що «транспортно-логістичні системи не повинні бути автономними і в цілях наступності. Їх існування необхідно інтегрувати в єдину систему народного господарства держави – перевести її з розряду інноваційних в постійно діючі і незалежні від локальних змін в нормативній базі, в уряді і т.д. [2].

РДП у період з 1969 по 1989 роки здійснювались регулярні перевезення ВТВ. УДП (Українське Дунайське Пароплавство) володіє спеціальними плавзасобами для транспортування ВТВ, але стан гідрології Кілійського русла і

відсутність виходу в море не дозволяють унікальним засобам виконувати регулярно високотарифні рейси.

На даному етапі дослідження підготовлено дані для проектування і будівництва баржевозів з розрахунком перспективи розвитку Українського Придунав'я на найближчі 10 років.

В даний час оскільки немає можливості поглибити канали, протоки, випрямлення 3-х меандр Кілійського рукаву, виникає необхідність розробки проектів суден та інших плавзасобів, здатних працювати на ділянці дельти українського Придунав'я з існуючими перекатами, барами і мілинами (які на Середньому Дунаї). Існує необхідність перекидання річкових суден (барж, понтонів), що йдуть вниз / вгору без перевалки вантажів на морські судна. Таким чином, виникає необхідність створення спеціальної баржевозної системи перевезення вантажів, здатної долати мілини, переكاتи на річці.

Підсумовуючи вищесказане, ми прийшли до висновку запропонувати використовувати досвід будівництва суден та інших плавзасобів з подвійним дном зниженої конструкції. Особливістю цієї розробки є зниження ваги корпусу за рахунок зниження висоти подвійного дна. Прототипом конструкції є проект № 1635 ліхтера, розроблений за пропозицією ПКБ РДП (автор пропозиції керівник корпусної групи інженер-суднобудівник Домбровський В.А., свідоцтво на промисловий зразок № 80713 від 1 листопада 1978 року. Проект схвалений Технічною радою ММФ СРСР і російським Регістром. Робочий проект ліхтера розроблявся ЧЦПКБ, місто Одеса). З огляду на те, що Дунай – міжнародна річка, то є необхідність забезпечити концентрацію зусиль держави по реальному використанню Кілійського гирла Придунав'я в Міжнародному транспортному коридорі і забезпечити ефективні дії з розробки і реалізації нової Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я. Таким чином, ініціювати зустріч представників членів Дунайської Комісії за участю фахівців в області екології і гідрології Придунав'я, в тому числі Міжнародної комісії із захисту річки Дунай (ICPDR) для прийняття позитивного рішення про реалізацію права України у відновленні і збереженні якості водних ресурсів, і, як наслідок, збереження біологічного різноманіття, якості повітря і ґрунтів в межах існуючого державного кордону.

### **Список використаних джерел:**

1. Черой О.І. Перерозподіл стоку по рукавах дельти Дунаю в умовах існування судноплавних каналів / О.І. Черой // Український гідрометеорологічний журнал. – 2013. – № 13. – С. 176–182. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Uggj\\_2013\\_13\\_24](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Uggj_2013_13_24)
2. Панін В.В. Інтегровані транспортно-логістичні системи Дніпра, Чорного моря та Дунаю як складова транспортної стратегії України / В.В. Панін, О.А. Сьомін // Водний транспорт. – 2016. – Вип. 2. – С. 6–12.