

УДК 656.61(282+26)

## **СУДОВОЙ ХОД ДУНАЙ – МОРЕ: ПРОБЛЕМЫ ИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ УКРАИНСКИХ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

*Котлубай М.И*

*Розглядаються питання будівництва та експлуатації судового ходу Дунай – Чорне море з огляду на економічну та екологічну безпеку української держави та перспективи розвитку судноплавства у нижній частині Дунаю та всього українського регіону Нижній Дунай.*

На протяжении веков Дунай играет важную роль в развитии экономических связей стран по территории которых протекает эта крупнейшая река Европы.

Нижний Дунай и Придунавье в целом имеют для Украины важное стратегическое, экономическое и ресурсно-экологическое значение. Богатейший ресурсный потенциал региона является в значительной части важной основой развития Одессчины и других прилегающих областей Украины. Накануне Второй Мировой войны, решая стратегические задачи, СССР построил и ввел к эксплуатации канал «Прорва» в устье Дуная, который функционировал вплоть до 1995 г. В тот период, для восстановления судоходства по заиленному гирлу Прорва необходимо было извлечь до 13 млн м<sup>3</sup> грунта, что в ценах 2007 года составляет 350 млн.грн, а впоследствии - ежегодно более 3 млн м<sup>3</sup> (более 80 млн. грн) Единственным судоходным путем в украинской дельте, соединяющим Дунай и Черное море в районе порта Усть-Дунайск, долгое время являлся технологический канал в гирле Очаковское, по которому проходят суда с осадкой до 3 м.

Как известно грузовладельцы находят для себя максимально выгодные и удобные маршруты и с большим трудом их меняют. Хороший пример — 2 млн тонн украинской руды, которую возили ежегодно по Дунаю баржами из Рени, Измаила на Линц. Когда война в Югославии перекрыла этот маршрут, появился новый — поездами от Кривого Рога на Будапешт и Братиславу, а потом баржами в Линц. Для изменения ситуации, весной 2007 г. руководство УДП значительно снизило ставки фрахта по крупнейшему экспортному контракту - перевозке окатышей из Измаила на Линц (Австрия) для комбината меткомпании Voest Alpine - на \$1,5 за т., поскольку австрийцы были намерены наращивать производство, для чего им понадобились дополнительные объемы сырья. Убыток только от этой одной операции для компании УДП составит около \$1 млн. в год.

Пока что финансовое положение УДП является критическим. Пароходство завершило 2007 г. с убытком 41 млн. грн. План по грузоперевозкам не выполнен на 18%, а по сравнению с 2006 г. объемы перевозок (4,2 млн. т грузов) упали на 22%. В общей сложности, не было перевезено 927 тыс. т, из которых 524 тыс. т - это речные перевозки, а 403 тыс. т – морские. В этом году ситуация усугубилась. В январе-феврале объемы грузоперевозок сократились еще на 24,5% - до 504,2 тыс. т.

Для пароходства с флотом более 400 судов, ситуация может показаться странной, если не знать о состоянии этих плавсредств. Средний возраст флота УДП составляет около 30 лет, износ всего хозяйства достигает 80%. В эксплуатации находятся менее трети речных судов, традиционно приносящих предприятию наибольшую прибыль.

С 2007 г. в УДП наблюдается и кадровый кризис. На протяжении года для снижения издержек на предприятии было сокращено примерно 1 тыс. чел. В результате пароходство страдало от простоя судов из-за отсутствия экипажей.

И все же, несмотря на все проблемы, УДП занимает порядка 32% рынка всех грузовых перевозок по Дунаю, транспортируя уголь, кокс и минеральные удобрения в Сербию, металл - в порты Болгарии, уголь и металл - в Румынию. Большинство из этих грузов реализуют на экспорт компании «Метинвест» и ДТЭК, входящие в СКМ Рината Ахметова. Завтра, в связи со значительным сокращением производства эти грузопотоки практически полностью исчезнут. После поднятия ставок в 2 раза весной 2008, ОАО "Украинское Дунайское пароходство" в январе-июне 2008 года сократило чистый убыток на 32,2% по сравнению с показателем аналогичного периода 2007 года - до 10,2 млн гривен. В октябре достигнуто новое соглашение об увеличении фрахтовых ставок, вот только как это отразится на грузовой базе, особенно в условиях финансового кризиса?

Увеличение тарифов на перевозки по украинской части р. Дунай вновь поднимает актуальность вопроса об экономической целесообразности альтернативных маршрутов перевозок Черное море – Средний и Верхний Дунай. Как показывают расчеты протяженность перевозок по каналу Чорна Вода на 340 км короче, чем по ГСХ Быстрое, что при существующем режиме плавания составляет 2,1<sup>1</sup> суток ходового времени и эквивалентно приблизительно 5 дополнительным рейсам за год. Проход каналом Чорна Вода увеличивает затраты на 0,67 ам. доллара, на

---

<sup>1</sup> Здесь не учтены затраты времени на простой в районе п. Джурджулешты в ожидании светлого времени суток и окончания разгрузки танкера, которые экспертно в среднем оцениваются в 6-8 часов.

тонну груза в связи с более высокими канальными сборами. Однако дополнительный прирост за 5 рейсов значительно превышает затраты по дополнительным канальным сборам и в целом перевозка одной тонны груза каналом Чорна Вода по сравнению с ГСХ Быстрое обходится судовладельцу на 1,73 ам доллара экономичнее.

Относительно невысокие канальные сборы по ГСХ Быстрое объясняются двумя обстоятельствами. Использованием канала в варианте по существу 1-й очереди с максимальной проходной осадкой до 5 м.

(вторая очередь предусматривает увеличение проходной осадки до 7 м), относительно коротким периодом функционирования когда интенсивность заиливания еще невысока, а также значительными сторонними инвестициями которые покрывают затраты по технологическому черпанию для поддержки даже относительно небольших глубин. В частности, на 8-м году эксплуатации Прорвы объем технологического черпания вырос в 7,5 раза, а с 2004 по лето 2008 года общая сумма сборов за проход Быстрым составила всего 17,6 млн.грн. при фактическом объеме финансирования за тот же период - 229,7 млн. грн, в т.ч. бюджетных 75,7 млн.грн. Существует множество публикаций с положительным и отрицательным примером использования ГСХ Быстрое (см., например [1-6]) однако ни одна из них не дает окончательного обоснованного ответа о перспективах использования этого канала.

Показательно то, что пик потерь и убытков УДП от снижения фрахта и сокращения объемов перевозок как раз совпал с периодом широко разрекламированной показательной эксплуатации ГСХ Быстрое, начавшейся в апреле 2007 года. Всего за период с 18.04 .07 по 16.04.08, то есть, когда действовали пониженные ставки на перевозку по ГСХ Быстрое прошло 1151 судно. Если сравнить эту цифру с использованием судами соединительного канала 2002 году, то она оказывается в 2,3 раза меньше. Кроме того, из 1151 судопрохода 799 (69,4%) суда в балласте (653) и суда техфлота (146). Из всех судов прошедших с грузом, осадку от 4 до 5 метров имели 104 судна, а свыше 5 метров – всего 6 судов<sup>2</sup>. Таким образом, реальное производственное использование канала за это период составило менее 10% от задекларированного. И, не стремлением ли любой ценой (даже за счет убытков) выполнить указание Минтранса о привлечении дополнительных грузопотоков, объясняется нынешнее критическое положение УДП.

Очевидно, что основным участникам рынка перевозок (а в основном это частные компании) придется нелегко в связи с

---

<sup>2</sup> Из этих 6 судов у четырех, согласно их паспортных характеристик, конструктивная осадка в грузу вообще не превышает 4,86 м

происходящими переменами. И для того, чтобы они сохранили конкурентоспособность своих маршрутов, направлений, конечно, нужна помощь властей всех уровней. Именно государства должны принять все необходимые меры, чтобы тарифы, условия безопасности транспортировки грузов были привлекательными и для сегодняшних, и для будущих грузопотоков.

Удельный вес судовладельцев придунайских стран в общем объеме международных перевозок: Украина — 43,4%, Румыния — 22%, Венгрия — 16%, Словакия — 7,5%, Австрия — 5,2%, Югославия — 3,8%, Болгария — 1,9%.

Средняя дальность перевозок грузов украинских судовладельцев при этом достигала 983 км, венгерских — 925 км, австрийских — 827 км, болгарских — 735 км, словацких — 414 км, югославских — 312 км, румынских — 311 км.

Ориентировочное распределение грузооборота портов по придунайским странам: в румынских портах было переработано 40%, в портах Югославии 20%, Украины — 15%, Австрии — 5%, остальных странах — от 2 до 5%.

Примерная структура переработки грузов в дунайских портах следующая: 28% — железная руда и металлолом, 25% — минеральные и строительные грузы, 10% — уголь, 10% — нефтепродукты, 8% — сталь, 15% — прочие.

11 портов имели грузооборот более 1 млн тонн (Галац, Измаил, Линц, Рени, Лом, Вена, Белград, Смедерево, Черновода, Усть-Дунайск, Братислава).

Придунайские страны в 2007 г. располагали флотом из 4931 единицы общей грузоподъемностью — 4,9 млн тонн, суммарной мощностью 770 тыс. квт., потенциальная провозоспособность которого составляет около 45 млн.т. грузов в год без учета контейнеров. При среднестатистическом уровне использования провозной способности на уровне 75% реальный грузооборот составит 33-34 млн.т, что вполне согласуется с прогнозом ЕЭК ООН 1980 года.

Таким образом, основное развитие перевозок по Дунаю следует связывать с перевозкой контейнеров, объем которой может вырасти в несколько раз и паромными перевозками большегрузных автомобилей как это принято концепцией развития морского транспорта Евросоюза. Такие перевозки будут осуществляться специализированным речным флотом с относительно небольшой осадкой и для их успешного освоения необходим не столько глубоководный канал, сколько надежный устьевой порт.

Этим однако вопрос не исчерпывается, поскольку развитие порта Джурджулешты, особенно после подводки железнодорожного пути,

ставит под сомнение эффективное эксплуатационное использование украинских портов Рени и Измаил по грузопотокам вверх по Дунаю. Существующие ограничения на транзитный проход судов мимо порта Джурджулешты в условиях ограниченной видимости, и , что самое важное во время грузовых операций танкера в порту Джурджулешты, могут сделать невозможной навигацию вверх по Дунаю в течение длительных временных периодов, что фактически повлечет за собой постепенное «умирание» вначале порта Рени, а, затем возможно и порта Измаил. В данных условиях, для перевозок на Верхний Дунай, уже получает преимущество также и Сулинское гирло, которое начинается значительно выше по течению, чем порт Джурджулешты.

По всей видимости понимая бесперспективность дунайских портов Украины, Минтранс принял окончательное решение об отказе от строительства железной дороги на порт Рени. Так целесообразно ли вообще продолжать строительство ГСК Быстрое. Ответ на этот вопрос по всей видимости связан с решением другого – обязать молдавскую сторону обеспечить нормальные навигационные условия в районе порта Джурджулешты и, соответственно беспрепятственный круглосуточный проход судов. До решения которого вряд ли целесообразны дальнейшие вложения в ГСК Быстрое. С этим наверное связано и решение Минтрансвязи отозвать с рассмотрения заявку на строительство второй очереди ГСК.

Дунай, важнейшая транспортная артерия Центральной и западной Европы, протекает по территории Германии, Австрии, Словакии, Венгрии, Югославии, Болгарии, Румынии и Украины. В верховьях функционирует система судоходных каналов Рейн – Майн – Дунай. По условиям судоходства, эта транспортная артерия делится на Речной Дунай от сопряжения с системой каналов Рейн – Майн – Дунай до румынского порта Брэила протяженностью более 2 тыс. км с навигационными глубинами от 1,5 до 4,0 м (преобладающие 2,5 м), и Морской Дунай – от Брэила до устья (навигационные глубины 7,3 м, протяженность около 300 км).

Впадает Дунай в море, в котором колебания уровней, обусловленные астрономическими причинами, практически отсутствуют. Это обстоятельство в сочетании с тем, что северо-западная часть Черного моря относительно мелководная, приводит к тому, что вторая в Европе по площади водосбора и водности река, выносящая в море десятки миллионов тонн наносов в год, строит в своем устье обширную (вторую в Европе по площади) дельту.

Одной из особенностей дельт такого типа вообще и Дунайской в частности является то, что в устьях ее относительно глубоководных

рукавов (в Килийской дельте Дуная преобладающая глубина фарватера основных рукавов превышает 8 м) образуются мелководные отмели (устьевые бары), глубина над вершиной которых не превышает 1,5-2,5 м. Поэтому в дельте Дуная проход морских судов из моря в реку и обратно возможен только при наличии искусственной судоходной трассы в виде канала, прокладываемого прямо в устье одного из судоходных рукавов (как, например, Сулинский судоходный канал), или в обход активной части дельты (например, канал Чернаводэ – Констанца).

Вершиной дельты Дуная принято считать место деления реки выше Измаила на 2 крупнейших рукава: Килийский (левый) и Тульчинский (правый). У Вилково Килийский рукав разделяется на 2 основных рукава: Очаковский (левый) и Старостамбульский (правый). В настоящее время каждый из них впадает в море двумя крупными рукавами: первый – рукавами Прорва и Потаповский канал; второй – рукавами Быстрый и собственно Старостамбульский. Тульчинский рукав делится также на 2 больших рукава – Сулинский и Георгиевский. Динамика внешнего края дельты зависит от соотношения между интенсивностью отложения речных наносов на взморье и интенсивностью их абразии, обусловленной действием морских волн. Существенное различие между этими величинами в устьевой морской части дельт Тульчинского и Килийского рукавов обуславливает то, что дельта Тульчинского рукава уже несколько веков находится в состоянии динамического равновесия, а дельта Килийского рукава, расположенного на территории Украины, интенсивно выдвигается в море.

В настоящее время наблюдается четвертая фаза развития Килийской дельты. Если в третьей фазе (1856-1956 гг.) развитие дельты происходило за счет роста ее вдоль Очаковского и Старостамбульского рукавов, то в настоящее время устье Очаковского рукава перекрыто песчаными косами и находится в стадии деградации, а в устье Старостамбульского рукава образовался остров и растет песчаная коса, уже частично перекрывшая устье. Как результат этих морфологических изменений начался процесс интенсивного развития гирла Быстрое. Следовательно, сформировались все условия для фазы, в течение которой дельта будет наиболее интенсивно выдвигаться в море в своей средней части – в районе устья Быстрое, доля стока которого по естественным причинам непрерывно возрастает, также непрерывно растет доля стока Сулинского рукава, но причина здесь другая – русловыправительные и дноуглубительные работы.

В настоящее время водность Быстрого (рукава второго порядка) практически не уступает водности Очаковского, являющегося рукавом первого порядка. Следовательно, в перспективе по водности рукав

Быстрый перейдет в разряд рукавов первого порядка. Это естественный природный процесс, который при искусственном снижении гидравлического сопротивления в истоке и устье (строительство судоходного морского канала и углубление порога в истоке рукава) ускорится в несколько раз. Это обстоятельство учитывалось при прогнозировании заносимости будущего канала.

При составлении прогноза принято во внимание то, что многолетняя изменчивость стока наносов значительно превышает изменчивость водного стока Дуная. Так, например, по данным наблюдений за период 1921-1960 гг. максимальный годовой сток наносов (162,5 млн. т. в 1941 г.) превысил минимальный сток в 8,2 раза (19,8 млн. т. в 1921 г.) в то время как отношение максимального годового водного стока к минимальному за этот же период составило 2,4.

Существует возможность возникновения ситуации, при которой говорить о какой-либо экономической целесообразности эксплуатации такого канала не придется: объемы черпаний превысят объемы строительной выемки. Динамика объемов ремонтных черпаний по каналу Прорва представлена на рисунке.

Не исключено, что канал вообще выйдет из строя – от него просто не останется следа. Строительство сжимающих дамб, которые необходимо будет опережающими темпами наращивать, мероприятие не менее дорогостоящее, чем ремонтные черпания. Необходимо заметить, что при определении объемов ремонтных черпаний не учитывались объемы работ по поддержанию навигационных глубин на пороге в истоке гирла Быстрое и на перекате, расположенном в средней части этого рукава.

Весной 1858 г. инженер К. Гартлей предложил 2 проекта: образование глубоководных выходов через устья Сулинского или Георгиевского рукавов. В основу их был положен принцип обвалования речных устьев и выдвижение двух параллельных дамб в море за изобату 5,5 м. Техническая комиссия из инженеров, выбранных от Франции, Англии, Пруссии и Сардинии, высказавшись также за Георгиевский рукав, сделала заключение о том, что строительство парных молов в устье крупной реки, впадающей в бесприливное море, является паллиативом (мерой, не обеспечивающей полного, кардинального решения поставленной задачи), поскольку она не в состоянии приостановить вынос речных наносов в море и образование бара на выходе из дамб, и что единственным средством, решающим проблему, является устройство самостоятельного шлюзованного канала в стороне от существующего устья.

Инженер Гартлей, согласившись с решением этой комиссии, представил проект канала со шлюзом для Георгиевского гирла

стоимостью 17,5 млн. франков или 5,8 млн. золотых русских рублей.

Поскольку быстро собрать такие деньги было затруднительно, и строительство заняло бы не один год, ЕДК решила с целью скорейшего обеспечения интересов терпящего большие убытки судоходства приступить к осуществлению проекта Гартлея по временному (на ближайшие 5-6 лет) обустройству Сулинского устья двумя дешевыми временными дамбами с увеличением глубин на बारे с 2,5 до 4,0-4,5 м. Строительство дамб закончилось 3 сентября 1861 г., глубина над баром за счет размыва его речным потоком увеличилась с 2,9 до 5,3 м (почти вдвое!). Учитывая столь обнадеживающий результат и разногласия специалистов относительно Георгиевского рукава, ЕДК в 1865 г. приняла решение о превращении временных сулинских дамб в постоянные.

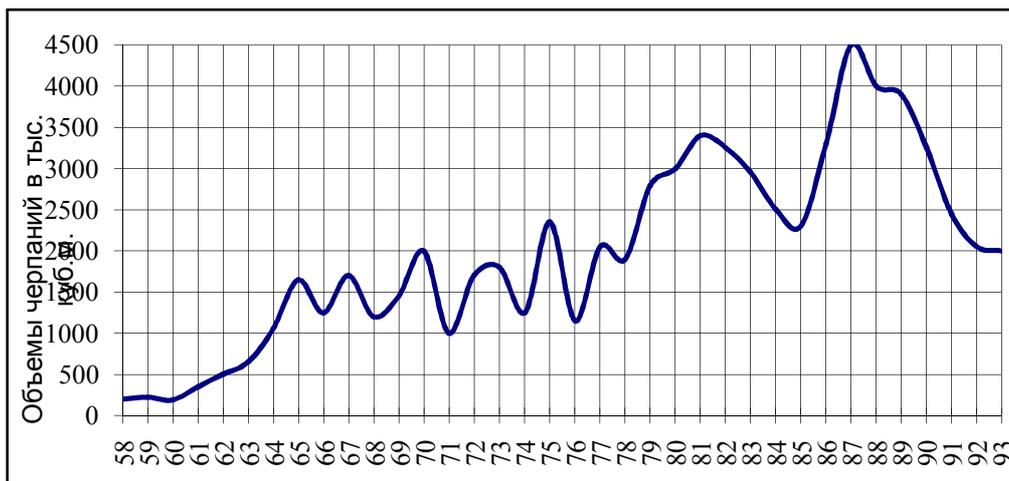


Рис.1 Динамика объемов черпаний на канале Прорва.

И с этого момента началась непрерывная война людей с природой: перед дамбами образовывалась обширная отмель, дамбы приходилось удлинять – это давало лишь временный эффект. В канале, которому уделялось основное внимание, проектная глубина была достигнута только через 40(!) лет после начала строительства.

В период, когда вся дельта Дуная принадлежала Румынии, делались неоднократные попытки существенно улучшить эксплуатационные качества Сулинской судоходной системы. Румыния приняла решение о строительстве канала со шлюзами вне дельты Дуная и завершила его в 1986 г.

В Килийском рукаве первый судоходный канал был построен по гирлу Полуночное в 1902 г. Он «самоликвидировался» через 2 года. В 1904 г. П. С. Чеховичем был разработан проект канала со шлюзом по

трассе Соломонов рукав – Жебриянская бухта. Стоимость строительства оценивалась в 4 млн. золотых рублей. Проект осуществлен не был.

В 1914 г. во время первой Мировой войны адмиралу Потапову пришла в голову «блестящая идея» – ввести в Дунай броненосцы береговой обороны и расстрелять из главного калибра столицу союзников Германии. По его приказу в устье Очаковского рукава был прорыт канал. Броненосцы в Дунай не попали – канал занесло до их подхода, а Сулинский контролировался Румынией, которая была союзником Германии. Тем не менее, адмирал вписал свое имя в историю навечно – устьевая часть Очаковского гирла до сих пор называется Потаповский канал.

В 1957 г. Советский Союз построил канал в устье гирла Прорва, который не обеспечивал морского судоходства – по нему могли пройти только суда типа «река-море». Объемы ремонтных черпаний вначале были незначительными, но они непрерывно росли. Поэтому в начале 90-х годов, когда объемы черпаний выросли по сравнению с первоначальными в 20 раз, был разработан, как сейчас выяснилось, бесперспективный проект строительства канала со шлюзом из Очаковского гирла на акваторию порта Усть-Дунайск, расположенный на южном берегу Жебриянской бухты.

Существует так же Сулинская судоходная система, соединяющая Морской Дунай с морем. Канальные сборы за проход по этой системе непрерывно возрастают и достигли такого потолка, при котором транспортировка по воде в Европу строительных материалов или зерна (основных составляющих экспорта Украины) теряет смысл. Как результат - порты Измаил и Рени, способные перерабатывать до 30 млн. тонн грузов в год, впадают в жалкое существование. Потеряны налаженные в прошлые годы грузопотоки. На их восстановление потребуются годы и годы.

После ввода в эксплуатацию в 1986г. строившегося почти 30 лет канала со шлюзами Чернаводэ – Констанца (пропускная способность до 100 млн. т в год) в комплексе с перевалочным терминалом Констанца-Юг (оценочная общая стоимость строительства 4 млрд. долларов США) проблема судоходства по трассе Речной Дунай - Черное море получила окончательное решение. Грузопоток по этой трассе нарастает, и перераспределить его в пользу дунайских портов Украины, пожалуй, не удастся.

В отсутствие канала Прорва судоходство судов с осадкой до 3 м осуществлялось и продолжает осуществляться по технологическому каналу, соединяющему гирло Прорва и акваторию порта Усть-Дунайск. В год проходит до 1500 судов. Однако по этому же каналу в сторону

акватории порта и дальше в Жебриянскую бухту начали интенсивно поступать речные наносы, и их поступление увеличивалось с увеличением ширины и глубины этого канала, а также черпаний в истоке, которые уменьшают кривизну поворота потока. В настоящее время глубины акватории порта уменьшились с 14 до 3,5-4 м. Это соответствует отложению на акватории около 5 млн. кубм грунта. А сколько отложилось на прилегающих участках дна Жебриянской бухты? Если оставить соединительный канал в нынешнем виде, то рано или поздно мы потеряем не только порт Усть-Дунайск, но и пока достаточно глубоководную Жебриянскую бухту, со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Воздействие на ценную природную территорию, которой является Дунайский биосферный заповедник, должно оцениваться, прежде всего, по воздействию на биоразнообразие, флору и фауну, - так как это ценная природная территория. На Быстром представлены водно-болотные комплексы одной из последних ненарушенных дельт. Здесь обитают 16 видов животных, занесенных в Европейский красный список, и 58 - в Красную книгу Украины. Воздействие судового хода на окружающую среду, в частности, дноуглубление и движение судов, приводит к перераспределению гидрологического баланса, загрязнению водоема нефтепродуктами, распугиванию животных, гибели молоди ценных и редких видов рыб, и т. п. Поэтому данный проект и несовместим с сохранением этих природных объектов. И поэтому общественные и научные организации выступают против сооружения здесь судового хода.

До 2004 года подобные проекты на Быстром были запрещены Законом - оно входило в абсолютно заповедную зону Дунайского заповедника. А в зону антропогенных ландшафтов, зону со слабейшим режимом охраны, Быстрое было переведено Указом Президента Украины "О расширении территории Дунайского биосферного заповедника" от 2. 02. 04. И, хотя Закон о природно-заповедном фонде Украины однозначно определяет, что снижение охранного статуса территории может происходить только при потере ею природной ценности, Быстрое было раззаповедано "для транспортных потребностей", то есть незаконно. В качестве компенсации за судоходный канал через Быстрое этот Указ предусматривал передачу заповеднику в постоянное пользование других земель. Однако это мероприятие выполнено не было.

Имеет природную ценность и Жебриянская приморская гряда. Однако она сложена приморскими песками, покрытыми искусственными сосновыми посадками. Таких сосняков великое множество по всей Украине. Поэтому на ней и приемлемо сооружение канала - ведь здесь он нарушит природные комплексы, которые не являются уникальными. До

засаживания сосной на гряде сохранялись полупустынные экосистемы, после посадки от них остались одиночные фрагменты. Поэтому, если уж говорить о необходимости сохранения "ценнейшей" Жебриянской гряды, следует говорить о необходимости сноса сосновых насаждений.

Следует также отметить, несостоятельность всех заявлений относительно незначительного ущерба наносимого редким видам живых организмов в районе строительства ГСХ. Во-первых, раритетным видам, занесенным в Красную книгу Украины, в соответствии с украинским законодательством, запрещено наносить любые "местные ухудшения состояния", - это основной принцип государственной политики их сохранения. Во-вторых, редкие виды потому и редкие, что могут жить лишь в специфических условиях, и никуда "частично мигрировать" с разрушенных мест обитания не будут, так как мигрировать им просто никуда - мест пригодных для их обитания почти не осталось.

Для оценки и минимизации негативных последствий строительства Указом Президента Украины от 10. 06. 2003 г. предусматривалась станция мониторинга по наблюдению за воздействием судового пути на природные комплексы Дунайского заповедника. Однако она так и не была создана, как не была осуществлена и система мероприятий, направленных на компенсацию убытков заповедным природным комплексам, упомянутая в этом же Указе. В 2004 г. работы по строительству и эксплуатации канала были начаты и проведены без мониторинга за главным богатством дельты - его растительным и животным миром. В 2006 г., когда с ноября землечерпалка "Цюрупинск" начала дноуглубительные работы на बारे гирла Быстрое такого мониторинга снова не оказалось. И именно на отсутствие мониторинга и его низкое качество указывали как отечественные ученые и общественность, так и представители многочисленных международных организаций. Но строителям канала всегда было выгодно такое состояние вещей, так как нет мониторинга - нет рассчитанного ущерба биоте, и необходимости его компенсировать.

Существующие утверждения относительно успешности мониторинга хорошо опровергает Коллегия Счетной палаты, которая сделала вывод, что существующая система мониторинга окружающей среды не обеспечила необходимой информацией процесс проектирования и строительства глубоководного судового хода и не позволила принять оптимальные проектные решения и обеспечить органы государственной власти и органы местного самоуправления, общественные и международные организации обоснованной, объективной и достоверной информацией о состоянии окружающей природной среды и предотвратить

отрицательную реакцию международного сообщества на это строительство. На сегодня фактически отсутствуют какие-либо данные относительно воздействия реализации первой очереди канала на птиц, ихтиофауну и те раритетные виды, которые находятся на территории заповедника.

Как известно, 10 июля 2006 г. Комиссия по запросу Конвенции об оценке воздействия на окружающую природную среду в трансграничном контексте (далее - конвенция Эспо) сделала достоянием гласности свой отчет, в котором признала, что сооружение канала Дунай - Черное море будет иметь значительное вредное трансграничное воздействие. Эта комиссия, в состав которой входили три научных работника, включая представителя Украинского научно-исследовательского института экологических проблем (УкрНИИЭП, Харьков) Анищенко Л. Я., единогласно признала, что строительство Украиной канала Дунай - Черное море имеет значительное трансграничное отрицательное воздействие на окружающую среду.

Согласно ДБН А.2.2-1-2003, п. 1.11., при наличии воздействий проектированной деятельности на территории сопредельных государств готовится трансграничная ОВОС в соответствии с Конвенцией Эспо. Отсутствие оценки воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте строительства канала Дунай - Черное море свидетельствует о нарушении требований ДБН и Конвенции Эспо, а также о неполноте ОВОС представленного объекта и необоснованность и незаконность положительного вывода дополнительной экологической экспертизы относительно проекта строительства канала на полное развитие, вынесенного Минприроды. Выводы комиссии Эспо говорят о значительном отрицательном воздействии на рыб и птиц в результате запланированной деятельности по строительству канала, а упоминание Минприроды о компенсационных мероприятиях подтверждает факт такого воздействия на флору и фауну ДБЗ.

Существуют заявления эксперта Программы ЮНЕСКО "Человек и биосфера" Яна Квета, эксперта Рамсарской конвенции Тобиаса Салате, председателя делегации Совета Европы в Дунайском биосферном заповеднике Эладио Фернандес-Галиано и других, отрицательно оценивших данный проект. Кроме них эксперты Бернской конвенции, Дунайской комиссии, а также решение встречи сторон Орхуской конвенции, которые высказывают отрицательную точку зрения на вопрос строительства канала через гирло Быстрое. Тем не менее, в очередной раз Минтрансвязи опирается на выводы комплексной госэкспертизы т. н. "международными экспертами из Вьетнама, Греции, Грузии, Литвы,

Польши, России и экспертами Украины". Впервые эти эксперты и именно в такой комбинации стран появились после "Рабочего семинара международных экспертов "Восстановление транзитного судоходства в украинской части дельты Дуная в условиях существования биосферного заповедника на основе международного опыта", который прошел в Одессе 16 - 20 октября 2003 г. Судя по подписям в резолюции, в семинаре приняло участие 10 человек. На этот семинар Приказом Минтранса Украины было выделено 100 тыс. грн. - по 2.500 грн. на человека в день. И не удивительно, что в дальнейшем эти "эксперты" неоднократно принимали участие в разнообразных мероприятиях Минтрансвязи по данному вопросу, четко заявляя свое положительное мнение о строительстве канала на Быстром.

Кроме работы Комиссии по запросу Конвенции об экологической оценке влияния в трансграничном контексте, существуют отрицательные мнения по поводу строительства канала комитетов других конвенций, которые Украина нарушила реализацией данного проекта, в частности Конвенции о водно-болотных угодьях, имеющих международное значение, главным образом как среда обитания водоплавающих птиц, Конвенции об охране дикой флоры и фауны и природных сред обитания в Европе, Конвенции о доступе к информации, участии общественности в процессе принятия решений и доступе к правосудию по вопросам, касающимся окружающей среды и др., которые просто игнорируются.

Аналогично проигнорированы и нарушения национального законодательства, совершенные "Дельта-Лоцманом" при сооружении судового хода. Так, согласно официальной версии «строительство по этому проекту началось 15. 05. 2004 года и продолжалось до мая 2005 г. (с перерывами на время штормов и периоды нереста рыбы)». В реальности же два года кряду работы по сооружению судоходного пути проводились во время государственного нерестового запрета на р. Дунай в период массового ската молодые сельди и частичковых рыб. Из нанесенного ими убытка в размере 1,6 млн. грн. рыбному хозяйству не возмещено ни копейки.

Постоянно игнорируя законодательство, "Дельта-Лоцман" устроила при дноуглубительных работах двойную перевалку грунта, тем самым увеличив заиление воды с установленных 2-5% втрое выше нормы. Кроме того, согласно проекту, складирование грунтов дноуглубления на участках строительства ГСХ должно было осуществляться в специально оборудованные береговые отвалы высотой 2-3 м. Площадки под них должны были быть отведены в соответствии с актами выбора земельных участков. Намыв следовало проводить с обустройством пруда-отстойника

с обеспечением необходимой длины пути освещения пульпы, поскольку участок длиной 1,1-2 км обеспечивает такие условия. Общая потребность в отводе земель для складирования грунтов дноуглубления составляет 125,02 га". Вопреки же этому, "Дельта-Лоцман" устроила отвалы грунта на острове Ермаков, без каких-либо отводов земельных участков.

### **Выводы**

1. Бесспорным является необходимость создания глубоководного судоходного канала в украинской части Дуная. Строительство канала в устье гирла Быстрое не дает полного и окончательного решения проблемы морского судоходства в дельте Дуная.

2. Необходимо в срочном порядке решить вопрос об обеспечении молдавской стороной беспрепятственного режима судоходства вдоль порта Джурджулешты, как основополагающего фактора эффективного использования украинского участка дельты Дуная в транспортном отношении.

3. В настоящее время началась фаза роста интенсивного выдвигания дельты в море в районе устья гирла Быстрое, поэтому строительство канала в устье гирла Быстрое с гидрологической точки зрения чревато тяжелыми нежелательными последствиями.

4. Назрела неотложная необходимость решения вопроса о реконструкции (строительстве нового) технологического канала порта Усть-Дунайск с целью резкого снижения объемов речных наносов, поступающих в сторону Жебриянской бухты, и сохранения и развития этого порта, либо наоборот – его закрытия.

5. Считать целесообразным, несмотря на явную неперспективность обеспечить функционирование первой очереди ГСХ Быстрое и в течение периода спада экономической активности в мире проанализировать допущенные ошибки и разработать проект стратегического развития украинской части Дуная с решением всех проблем адекватности национальной транспортной системы европейским стандартам морских и речных перевозок.

6. При разработке проекта ориентироваться на возможную концентрация определенных грузопотоков в устье Дуная, что, в конечном счете, предопределяет в перспективе необходимость выхода из дельты и создания канала и нового порта в условиях, не связанных с процессами речного стока и заносимости. То есть любой вариант по протокам дельты Дуная оказывается при современных интеграционных процессах временным, требующим в дальнейшем заново решать проблему глубоководного канала.

7. Поставить вопрос о необходимости оценки нанесенного

ущерба окружающей среде ДБЗ всеми действиями произведенными относительно строительства канала и их последующей безусловной компенсации.

### *Литература*

1. Шпигельман Я., Кувшинова В. ГСХ «Дунай – Черное море» и Сулина.// Порты Украины № 5 2008. С.7
2. Исайкина А. ГСХ «Дунай – Черное море»: новая жизнь.// Вечерний Николаев № 122 от 05.11.2009, с.3.
3. Мартовские итоги суопроходов на ГСХ рю Дунай – Черное море.//Пресс-служба ГП «Дельта-лоцман»// Николаевский курьер 13.04.2010.// <http://nikolaevskiykurier.com/>
4. В ноябре количество судопроходов по ГСХ Дунай-Черное море выросло на 40% .// <http://economics.unian.net/rus/detail//28214/>
5. Плаксина С. Взяли за горло Дунай – Черное море// Украинский бизнес №6 (199) 16.02.2009. с.3.
6. Шерихов А. Конвенция ЭСПО и «война» в дельте Дуная: украина наносит ответный удар.// <http://flot2017.com/show/options/11453>.

### *Abstract*

**Kotlubay M.I.**

#### **Channel Danube – Black sea: problems or perspectives for Ukrainian Shipowners**

Article presence the questions of building and exploitation of channel Danube–Black sea taking into opinion of economic and ecological safety of the Ukrainian state and prospect of development of navigation in down part of Danube and all Ukrainian region Danube bottom.