
алгоритмічно, якщо мова йде про систему спостереження. При такому підході параметри, отримані в результаті оптимізації технічної концепції на облікової етапі, є критеріями для більш низького рівня (етапу змістовного синтезу), що визначають цілі синтезу оптимальних управлінь при розробленні бортових систем автоматичного управління (САУ).

Вирішення зазначених проблем з єдиних методологічних позицій і з урахуванням найбільш важливих міжрівневих зв'язків і обмежень буде значною мірою підвищувати рівень обґрунтованості результатів досліджень.

Центральне місце в процесі досліджень займає проблема створення, по можливості, універсального високоефективного алгоритму знаходження екстремумів численних критеріальних функцій, що зустрічаються на різних рівнях дослідження. Цій проблемі присвячена досить велика література як загальнотеоретичного, так і вузькоприкладного характеру. Відомо [4], що в загальному випадку створення обчислювального алгоритму пошуку екстремумів, який із високою ефективністю працює у всіх ситуаціях, є надзвичайно складною і, по-видимому, нерозв'язною проблемою. У той же час, розроблений і широко використовуваний в прикладних дослідженнях ряд високоефективних алгоритмів розв'язання задачі мінімізації, в яких цільова функція і допустима кількість рішень є опуклими. Це обставина є доказом на користь вибору квадратичної апроксимації критеріальної функції.

ЛІТЕРАТУРА

1. Айзерман М.А. Выбор вариантов (основы теории)/ Айзерман М.А., Алескеров Ф.Т. –М.: Наука, 1990. – 236 с.
2. Баранов Г.Л., Макаров А.В. Структурное моделирование сложных динамических систем/ Баранов Г.Л., Макаров А.В. – Киев: Наукова думка, 1986. – 272 с.
3. Акоф. Искусство решения проблем / Акоф, Рассел Л М Мир, 1982.– 220 с.

УДК 94(477) „1950/1980” : 629

А. В.Горбань

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ГІДРОТЕХНІЧНОГО БУДІВНИЦТВА НА ДНІПРІ (1950-1980 рр.)

Досліджено вплив планів щодо комплексного використання транспортно-енергетичних та водно-іригаційних ресурсів Дніпра на розвиток матеріально-технічної бази річкового транспорту, виявлено та показано труднощі, які постали перед Дніпровським річковим пароплаванням в результаті їх реалізації.

Ключові слова: *річковий транспорт, технічна реконструкція, спорудження Дніпровського каскаду ГЕС.*

Постановка проблеми. З середини 1950-х рр. на річковому транспорті Української РСР розпочались кардинальні зміни. Передусім це було пов'язано з тим, що на Дніпрі розпочалося зведення каскаду низьконапірних ГЕС та інших гідроспоруд, а отже дуже суттєво змінювались умови судноплавства. Партійно-радянське керівництво країни прагнуло до комплексного використання головної річкової магістралі України, у межах якого планувалось різко підвищити вантажопідйомність транспортних засобів та забезпечити стрімкий розвиток річкового транспорту в цілому. Однак, задуми щодо втілення в життя

цього грандіозного проекту часто не враховували необхідні умови функціонування водного транспорту. Зміни умов навігації, які постійно виникали на Дніпрі, не були підкріплені належним планом пристосування річкового транспорту до нових реалій. Це створювало надзвичайно важкі умови плавання на найбільш вантажонапружених ділянках Дніпра, та й в цілому галузь виявилась не належно забезпеченою необхідними для ефективної роботи в нових умовах технічними засобами.

Мета. Метою статті є виявлення проблем, які постали перед річковим транспортом республіки у результаті масштабного гідротехнічного будівництва на Дніпрі, та вивчення пов'язаних з цим особливостей перебігу технічної реконструкції галузі.

Аналіз досліджень і публікацій. Динаміка розвитку річкової транспортної мережі та освоєння водного потенціалу Української РСР розглядалася вітчизняними науковцями як складова становлення єдиної транспортної системи республіки, зокрема у монографії А. Захарова [1] та колективній праці М. Козака, Ю. Кулаєва і Н. Яшника [2]. Слід зазначити, що в силу існуючих на той час обставин на першому плані в цих публікаціях виступало обґрунтування далекоглядності партійного керівництва держави, а відповідно увага приділялася переважно лише показу досягнень у зміцненні і розбудові матеріально-технічної бази річкового транспорту.

З подібних та дуже схожих засад висвітлювалися питання розвитку внутрішнього водного транспорту Української РСР і у статтях Г. Степанова [3], В. Пилипенко, С. Круглова [4], Н. Славова [5]. Однак, в той же час, деякі публікації присвячувались і цілком конкретним проблемам розвитку матеріально-технічної бази річкового транспорту. Так, у статті Л. Макарова [6] аналізувався стан річкових портів України, а у центрі дослідження М. Кавицького знаходились питання поповнення флоту на Дніпрі [7]. Питання днопоглиблювальних робіт на мілиних ділянках течії Дніпра висвітлював С. Русаков [8].

Ряд позитивних тенденцій, що стосувались питань, пов'язаних із технічною реконструкцією галузі, було показано у праці “Научно-технический прогресс на транспорте Украинской ССР” за редакцією М. Козака [9].

Лише у 1980-х рр. дослідники роботи водників почали частіше вказувати на труднощі, притаманні функціонуванню річкового транспорту та висвітлювати недоліки в організації вантажоперевезень в басейнах Дніпра та Дунаю. Ця нова для радянського часу тенденція проявилась у публікаціях В. Гурнака [10], Л. Шульпина [11], колективних працях В. Гурнака та Н. Гончарова [12], “Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР” під редакцією Н. Гончарова.

До висвітлення деяких соціально-економічних аспектів, пов'язаних із спорудженням каскаду ГЕС на Дніпрі, на сучасному етапі вивчення проблематики річкового транспорту України в певній мірі звертається Н. Горло [13]. Проте спеціальних досліджень про вплив цих процесів саме на динаміку роботи річкового транспорту бракує і на сьогодні.

Виклад основного матеріалу. Проблема суттєвих змін в річковому транспорті, пов'язаних із масштабним гідротехнічним будівництвом; спорудженням гребель та каскаду дніпровських гідроелектростанцій; побудовою магістральних каналів, постала вже на початку 1950-х рр. Так, ще у 1950 р. була прийнята постанова Ради Міністрів СРСР “Про будівництво Каховської гідроелектростанції на Дніпрі”. Цим будівництвом було розпочато масштабні зміни в умовах транспортної експлуатації головної річкової артерії України [8]. Гігантоманія тогочасного партійно-радянського керівництва СРСР сповна проявилась тут у намаганні будь-що у вкрай стислі строки втілити в життя концепцію комплексного використання водних ресурсів Дніпра. Передбачалося, що спорудження на Дніпрі цілого ряду нових ГЕС сприятиме розвитку енергетики, водного транспорту, ірригації. Ідея “Великого Дніпра” отримала потужну підтримку „на самому верху”. На її прийняття впливало те, що вона була об'єктивно поєднана з потребами відновлення зруйнованого господарства країни, насамперед, вкрай потрібному розвитку електроенергетики Донецько-Придніпровського промислового району. З іншого боку на темпи і напрямки її реалізації значний вплив мав „Великий сталінський план перетворення природи”, за яким

„перетворювати природу” почали й там, де такі заходи ніяк не були не те що нагальними, але, як це сталося з Наддніпряниною, і просто недоречними [13, 10].

У 1951–1952 рр. проектним інститутом „Укргідеп” була складена “Техніко-економічна доповідь по схемі комплексного використання Дніпра”, згідно з якою надалі й мали розроблятися проекти будівництва гідровузлів [10, 13].

Стосовно задумів по розширенню транспортного потенціалу Дніпра, то згідно планів Дніпровського пароплавства потрібно було мати на всьому протязі транспортної магістралі Київ-Дніпропетровськ гарантовану глибину 1,6 м. Передбачалась можливість експлуатувати на повну осадку протягом усієї навігації найбільші на той час річкові плавзасоби – 1000-тонні тентові баржи, а також почати будівництво тоннажу більшої вантажопідйомності. Крім того пароплавство розраховувало отримати необхідне поповнення флоту, зміцнене та посилене портове господарство, нові промислові судноремонтні підприємства, поліпшити житлове господарство та стан підготовки кваліфікованих кадрів [14].

Програма виконувалась доволі інтенсивно. Так, вже за 2 роки було здано в експлуатацію новий Каховський шлюз, по якому 10 червня 1955 р. пройшов перший караван суден. Керівництво Дніпровського пароплавства відмічало, що завдяки будівництву Каховського гідровузла значно поліпшено судноплавство на дільниці головної річкової магістралі України між Запоріжжям і Новою Каховкою.

Транспортне значення Дніпровської водної магістралі зросло і внаслідок реконструкції старого – Дніпро-Бузького каналу [15].

Перші “успіхи” зміцнили у керівництва країни переконання в необхідності продовжувати реалізацію масштабних гідротехнічних проектів. Так, вже 10 грудня 1955 р. Рада техніко-економічної експертизи Держплану СРСР розглянула та затвердила розроблену інститутом Гідроенергопроект схему комплексного використання водних ресурсів Дніпра [16]. Згідно з нею з пуском кількох середніх за потужністю ГЕС у верхній течії Дніпра річка мала стати судноплавною на всій своїй протяжності (1160 км) і з’єднуватись каналом із Західною Двіною. Планувалося відкрити наскрізне сполучення по воді між Ригою і Херсоном, а в перспективі Дніпровський канал мав забезпечити навіть прямий водний шлях між Москвою і Києвом.

Партійно-радянському керівництву УРСР імпонувала думка про те, що згодом не лише Москва, але й Київ стане „портом п’яти морів”. По Дніпровській глибоководній магістралі планувалось здійснювати самохідним великотоннажним флотом перевезення руди, металу, зерна, будматеріалів. Так, транспортування усієї продукції Дніпровського гірничозбагачувального комбінату в обсязі 11 млн. т на рік передбачалося повністю здійснювати водним шляхом по Дніпру [16].

Розгорнулися масштабні роботи по спорудженню Північно-Кримського каналу, який до 1970 р. планувалося завершити. Однак, найважливішим етапом створення глибоководного шляху від Чорного моря до Києва було спорудження Дніпродзержинської ГЕС, Київської та Канівської ГЕС. Повна вартість їх будівництва складала понад 2 млрд. крб. Значна частина витрат – порядку 560 млн. крб. – пов’язаних з будівництвом гідроелектростанцій, була однак віднесена на рахунок капіталовкладень для потреб розвитку саме водного транспорту республіки [16].

У подальшому, як зазначалось, планувалось розпочати масштабні роботи по облаштуванню водного шляху, який мав з’єднати (по Дніпру, Прип’яті, Яселді, Шарі та Німану) Чорне море з Балтійським. Відстань від Херсону до Клайпеди у планах проектувальників стала б в 3 рази коротшою, а собівартість перевезень цим водним шляхом – в 2 рази нижчою, ніж по залізниці. Цим шляхом у порти басейну Балтійського моря планували транспортувати вугілля, залізну руду, калійні добрива, чорні метали [17].

Однак, в реальності вказані проекти, які в теорії передбачали використання новозбудованих об’єктів багатьма галузями народного господарства, фактично враховували інтереси тільки енергетичної галузі [10, 13]. Щоправда, майже відразу після оприлюднення змісту проектів на майбутні складнощі у роботі річкового транспорту на Дніпрі у зв’язку з

будівництвом ГЕС почали вказувати як місцеві, так і республіканські органи влади. Проте всі ці „сигнали” союзні інстанції повністю ігнорували. Так, заступник голови Херсонського облвиконкому Д. Іванченко у лютому 1956 р. у листі до керуючого справами Ради Міністрів УРСР Я. Сирченка вказував, що пристані Каховського водосховища ніяк не готові до початку навігації, до того ж більшість їх лишилася на повністю відкритих для вітру і хвиль місцях. Для здійснення перевезень тут не було жодного судна класу “О” (озерні) – тобто придатного для плавання в умовах Каховського водосховища. Херсонська диспетчерська дільниця також не мала таких суден. Отже, фактично у зоні Каховського водосховища придатного для перевезень зерна, овочів, будматеріалів флоту не було [7, 18].

Такий стан речей підтверджував й начальник Дніпровського річкового пароплавства М.Бобровніков. Він неодноразово звертав увагу уряду республіки на той факт, що протягом 1950–1955 рр. для пароплавства на замовлення Міністерства річкового флоту СРСР було збудовано 57 колісних пароплавів потужністю 210 к.с., які однак були неефективні, оскільки з них лише 27 одиниць були придатні до використання на ділянках вище Києва, а решта була зайва і не могла використовуватись як на Дніпрі, так і на малих річках. Між тим, їх утримання щороку вимагало понад 600 тис крб. Крім того план будівництва каскаду водосховищ ГЕС не враховував необхідність побудови дизельних вантажних судів, які б забезпечили повне використання зростаючого потенціалу водних шляхів, а звідси зниження собівартості перевезень, скорочення термінів доставки [19, 24, 25].

В першій половині 1960-х рр. у Дніпровському пароплавстві на балансі ще перебувало 30 буксирних пароплавів, які було дорого утримувати і які потребували консервації. Адже каскади водосховищ створили нові умови річкового судноплавства, і так змінили режим Дніпра, що тепер ці судна за своєю конструкцією та призначенням вже не могли використовуватися у середній та нижній течіях Дніпра [20]. Єдиним виходом для налагодження регулярного ефективного вантажопотоку по Дніпрі було якнайшвидше завершення будівництва каскаду ГЕС та поповнення суднами озерного типу. Економічні розрахунки показували, що це дозволило б знизити собівартість вантажоперевезень мінімум вдвічі [21]. Проте ця вкрай потрібна модернізація розтяглась на довгі десятиліття.

За 20 років на Дніпрі був створений ряд великих гідровузлів: Каховський (1956), Кременчуцький (1959), Київський (1964), Дніпродзержинський (1969), Канівський (1974). Це дозволило значно поглибити фарватер від Херсону до Чорнобиля. В цілому планувалося після виконання поглиблювальних робіт на деяких мілководних ділянках вийти на глибину 3,65 м, яка робила можливим наскрізне проходження судів типу “ріка-море”. Протяжність експлуатованих водних шляхів з гарантованими глибинами зросла до 1970 р. у порівнянні з 1950 р. більш ніж на 60 %, а з освітленням шляху – більш ніж на 70 % [1]. Слід також зазначити, що завершення будівництва дніпровського каскаду водосховищ дало змогу значно випрямити фарватер, а також збільшити загальну довжину шляху з гарантованими глибинами на 600 км.

В десятій п’ятирічці намічалось завершити й будівництво другого Дніпровського суднохідного шлюзу [2, 12]. У середині 1960-х рр. в республіці було збудовано та введено в дію і 2 найважливіші гідротехнічні споруди, які забезпечували подальшу генеральну перспективу розвитку річкового транспорту – суднохідні канали Північний Донець-Донбас та Дніпро-Кривий Ріг [17, 19]. Завдяки цьому у 1970 р. загальна довжина штучних суднохідних ділянок водних шляхів України досягла 1,72 тис. км [1].

Загальна ж протяжність внутрішніх судноплавних шляхів республіки у десятій п’ятирічці складала 4,3 тис. км [28].

Значні кошти почали виділятися на розвиток річкового транспорту, в тому числі не лише на кількісне поповнення і якісне покращення плавзасобів, але й на розвиток його промислової інфраструктури, шляхового та портового господарства. Лише за 1961–1965 рр. сюди було вкладено понад 312 млн. крб. Про характер цих витрат, їх спрямування і динаміку свідчать матеріали табл. 1 [19].

Вищенаведені статистичні дані свідчать про особливо інтенсивний характер розвитку галузі в першій половині 1960-х років. Це добре підтверджується й тим, що на відміну від п'ятирічного періоду 1961–1965 рр., за наступні вже 15 років, а саме за 1971–1985 рр., на розвиток всіх галузей господарства Головнічфлоту УРСР було витрачено 612,3 млн. крб. державних вкладень, у тому числі 117,2 млн. крб. на будівельно-монтажні роботи [3,20].

Хоч як це не парадоксально, економічні плани по розвитку річкового транспорту, а це добре видно з офіційних документів, часто як би обминали факт будівництва каскаду ГЕС та нових умов судноплавання на Дніпрі. Адже, для реалізації нових можливостей необхідна була реконструкція шлюзів, розвиток портів у Києві, Миколаєві, Чернігові, дооснащення суднобудівних заводів [19].

Слід зазначити, що прикрі помилки

Таблиця 1

Витрати на розвиток річкового транспорту (млн.крб.)

Напрямок вкладень	1961 г.	1962 г.	1963 г.	1964 г.	1965 г.	Всього
Річковий транспорт та допоміжна пром. база	–	20,4	42,9	45,4	66,4	175,1
Шляхове господарство	–	1	12,2	37,5	10,05	61,2
Порти	1,5	7	10,5	11,5	7,0	37,5
Житлове будівництво	–	9,9	11,0	9,9	7,7	38,5
Всього	1,5	38,3	76,6	104,3	91,6	312,3

в самих задумах і суттєві прорахунки були допущені ще на етапі проектування та затвердження „Схеми комплексного використання водних ресурсів Дніпра”, а звідси і при розподілі коштів на розвиток транспортної галузі.

Ще у вересні 1960 р. М. Бобровніков звертав увагу уряду республіки та партійного керівництва України на серйозні труднощі у роботі Дніпровського пароплавства у зв'язку з непродуманим освоєнням Дніпра [19]. Так, перш за все у планах недостатньо уваги було приділено технічному переозброєнню річкового транспорту – адже поставала потреба експлуатувати великотоннажний вантажний флот, поповнення його новими суднами більш досконалих типів, придатних до плавання в озерних умовах, звідси логічно виникала потреба технічного переоснащення портів, поліпшення стану шляхового господарства. Як вказував М. Підгорний (на той час перший секретар ЦК КПУ) у листі до М. Хрущова, вже на час відкриття у травні 1959 р. нової навігації необхідні судна з осадкою 3,2 м і вантажопідйомністю – 4–4,5 тис т. Це давало б змогу знизити собівартість перевезень вантажів до 1,19 коп. за тонно-км і забезпечити таким чином високоефективну роботу вантажного річкового транспорту [16].

Проте навіть сам план будівництва великотоннажних суден було перенесено у другу половину 1960-х рр., не кажучи вже про те, коли вони мали бути введенні в дію. Отже, фактично, було проігноровано той очевидний факт, що при введенні каскаду водосховищ за планом необхідно було приступити до проектування нових суден ще в кінці 1950-х рр. [19].

Ця необхідність зумовлювалась і тим, що при тогочасному дрібнотоннажному вантажному флоті пропускна здатність шлюзів каскаду була б повністю вичерпана вже 1966 р. [19]. Потрібні були і швидкохідні вантажні дизельні теплоходи озераго типу. Їх використання давало б можливість збільшити швидкість доставки вантажів майже у 4 рази. У перспективі до 1975 р. таких теплоходів потрібно було близько сотні. У зв'язку із зростанням споживання нафтопродуктів для потреб сільського господарства потрібно було значне, до того ж якісне розширення танкерного флоту, адже буксировка несамохідних барж

в умовах водосховища ставала дуже небезпечною. Тому вже до 1965 р. потрібно було принаймні 6 таких суден [19].

Однак ці слушні зауваження лишилися поза увагою однобоко захопленою ідеєю “перетворення природи” вищого партійно-радянського керівництва СРСР.

Варто зупинитися також і на тому, що коли Кременчуцька ГЕС мала бути побудована до 1960 р., то будівництво Дніпродзержинської та Канівської ГЕС за браком коштів відсувалося на значно пізніший термін. І це тоді, коли за підрахунками професора П. Непорожного будівництво Київської ГЕС у збірному залізобетоні могло бути здійснено за 3 роки і це коштувало б на 500 млн. крб. або на 30% дешевше. До того ж для ведення будівництва по новій прогресивній технології в Україні вздовж всієї течії Дніпра вже існували потужні бази по виробництву збірних залізобетонних конструкцій та інших потрібних будматеріалів [16].

Однак, натомість на 1960–1965 рр. Держплан СРСР затвердив будівництво ГЕС на р. Неман, що було об’єктивно невиправдано, оскільки зривало вчасне введення всіх гребель Дніпровського каскаду, а отже вело до омертвіння величезних коштів через затримання відкриття наскрізного глибоководного шляху [16].

І це при тому, що економія на експлуатаційних витратах завдяки розширенню річкових перевезень лише після спорудження Київської та Канівської ГЕС мала скласти більше 50 млн. крб. на рік [16]. До того ж спорудження всього каскаду водосховищ виключило б обміління та припинення судноплавства Дніпром, навіть у катастрофічно маловодні роки, як це спостерігалось у 1950-ті рр. [16].

Фактично, без вчасного спорудження цих двох ГЕС (Дніпродзержинської, Канівської) у 1960-ті рр. створилися доволі складні умови плавання на найбільш вантажонапруженій ділянці Дніпра, по якій проходило 70 % вантажів у Дніпровському басейні. Так, із заповненням Кременчуцького водосховища на водному шляху Дніпра створювались різні умови плавання: річкові – від Києва до Канева, озерні – від Канева до Кременчука, знов річкові від Кременчука до Дніпродзержинську та знов озерні від Дніпродзержинську до Херсону. Тобто, з одного боку, виникла нагальна необхідність заміни річкового флоту озерним, проте водночас наявність мілководних, суто річкових ділянок, виключала застосування на них швидкохідних озерних суден великої вантажопідйомності, які забезпечували високу ефективність річкових перевезень [21].

Слід також вказати на таку річ, як нерівномірність використання потенційних можливостей водосховищ для транспортних перевезень. Це добре видно із даних табл.2 [23].

Таблиця 2

Наповнення водосховищ Дніпровського каскаду у 1982 р. (млн. м³)

	Проект обсяг	Фактично	Процент заповнення
Київське	3730	3356	90
Канівське	2620	2586	99
Кременчуцьке	13520	10580	78
Дніпродзержинське	2463	2401	97,5
Дніпровське	3325	3265	98
Каховське	18190	17185	94,5
Всього	43848	39373	90

Як видно із вищенаведених матеріалів, наповнення водосховищ, а отже і можливості їх використання водним транспортом суттєво різнилась, що створювало додаткові перепони підвищенню ефективності та ритмічності судноплавства по головній водній артерії республіки.

Чимало стримуючих факторів спостерігалось і в ході технічної реконструкції річкового флоту. Так, вкрай низькими були темпи поповнення пароплавства сучасними транспортними суднами. Через це продовжували існувати великі обмеження щодо використання наявного

флоту (буксирів та несамохідного флоту) для плавання в умовах створеного каскаду водосховищ [24]. В цих умовах вантажопідйомність суден, що експлуатувалися штовханням в складі річкового флоту республіки, значно відставала від рівня, досягнутого навіть в РСФРР та ще в більшій мірі за кордоном (відповідно 10 тис. т та 15–17 тис. т) [9, 10].

Це пояснювалось насамперед тим, що темпи надходження вантажних суден із заводів Міністерства суднобудівельної промисловості СРСР були незадовільними. Потужності ж промислових підприємств річкового транспорту республіки були недостатніми. Промислові підприємства Головрічфлоту України використовувались в основному для здійснення ремонту флоту і лише у порядку довантаження у навігаційний період будували невеликі судна [7, 12]. План по будівництву суден не виконувався не лише через слабку розвинуту матеріально-технічну базу суднобудівельно-судноремонтних заводів, але й через хронічну недопоставку ім матеріалів. Так, лише у 1982 р. по виділеним фондам було недоотримано 2,4 тис. т металу та 14 тис. м³ лісу [8].

Річковий флот республіки у вказаний період поповнювався в основному вантажними самохідними суднами. Їх надходження протягом 1965–1980-х рр. здійснювалось в цілому ритмічно. У той же час кількість несамохідного суховантажного флоту систематично знижувалась в основному через його фізичне зношення. При цьому списування його здійснювалось більш швидшими темпами, ніж йшло загальне поповнення тоннажу [7, 12].

Болючою проблемою була хронічна нестача спеціалізованих транспортних засобів. Наприклад, постійно існували труднощі при перевезенні зерна та інших матеріалів, що вимагали критого зберігання. Прилаштовані колись для цього судна, які все ще використовувались, прослужили вже близько 30 років і давно потребували списання, оскільки здійснювати їх капітальний ремонт вважалося економічно недоцільним. Такий стан був характерним і для нафтоналивного флоту [7, 12].

Значно відставало від потреб часу і надходження суден класу „ріка-море”. Як визнавало саме керівництво ГУРФ, річковий транспорт республіки оснащено незначною кількістю суден змішаного типу „ріка-море” здатних надійно забезпечити планові безперевалочні перевезення зовнішньоторговельних вантажів між портами Дніпра та Дунаю, а також у закордонному сполученні. Так, у середині 1970-х рр. український річфлот використовував всього 9 одиниць суден такого типу [26].

Отже, корінні зміни на водних шляхах Дніпра, значне збільшення його потенційних транспортних можливостей поставили на часі потребу відповідного збільшення вантажопідйомності та потужності суден. Для цього необхідно було будувати якісно новий великотоннажний флот, що без докорінної реконструкції чи будівництва нових суднобудівних підприємств забезпечити було неможливо. Становище ускладнювалось також і незадовільним станом судноремонту. Як зазначав М. Кавицький, начальник управління перевезень, експлуатації флоту та портів Головрічфлоту при Раді Міністрів УРСР, завантаження судноремонтних підприємств суднобудівництвом призвело до того, що поточний ремонт флоту відійшов на другий план. Цьому об’єктивно сприяло і те, що для промислових підприємств будувати нові судна було економічно значно вигідніше та технологічно простіше, ніж займатись ремонтом. Це негативно відбивалось на технічному стані діючого флоту, особливо несамохідного [7, 12]. Про те, що існуюча ремонтна база була незадовільною, свідчить така ситуація. У 1979 р. ГУРФ під час проведення планового ремонту суден передбачав встановити на них близько 200 двигунів прогресивного типу „18-22”), однак виявилось, що частина з них вже відпрацювали встановлений моторесурс і за технічним станом потребувала проведення капітального ремонту. Проте у республіці були відсутні спеціальні потужності по ремонту таких типів двигунів [27, 28].

Серйозні труднощі у роботі річкового транспорту створював і недостатній розвиток портового господарства. Фактично, протягом всього означеного періоду так і не була ліквідована диспропорція між провізною здатністю флоту та перероблюючими можливостями портів [28].

Гостро відчувалась у Дніпровському басейні і нестача причального фронту. Протяжність механізованого причального фронту тут зростала надзвичайно повільно. Так, наприклад, протягом дев'ятої п'ятирічки (1971–1975 рр.) вона зростає всього лиш на 3 %. Недостатньою була і механізація причалів, яка в середньому складала 1,3 крана на причал [6, 19]. І це тоді, як за нормативами відділу портів ГУРФ мінімально необхідно було мати 2 крани на погонну довжину 100 м причалу, в результаті чого запас пропускної здатності портів становив всього 32 % при необхідності 2–3-х кратного запасу [24].

Не дивно, що такий матеріально-технічний стан річкового транспорту знайшов відповідне відображення і у динаміці перевізної роботи. Так, за роки семирічки (1959–1965 рр.) реальні обсяги перевезень вантажів по ГУРФ зросли лише на 50 % по тоннажу і на 19 % по товарообігу проти очікуваного зростання по плану – 89,5 % та 84 % відповідно [24]. І в подальшому зростання обсягів перевезень річковим транспортом по Дніпру лишалося також значно нижчим від очікуваних, а сам річковий транспорт займав все ще незначну питому вагу у загальному вантажообороті республіки. В основі своєї це було пов'язано із невідповідністю технічної бази річкового транспорту новим умовам судноплавства на Дніпрі, які докорінно змінилися у результаті будівництва каскаду гідровузлів. Фактично, це ще раз продемонструвало непродуманість масштабних господарсько-економічних проектів радянської доби, в тому числі і на річковому транспорті.

ЛІТЕРАТУРА

1. Захаров А. Г. Транспорт України. – К. : Знання, 1974. – 46 с.
2. Козак М. П., Кулаев Ю. Ф., Яшник Н. Н. Транспорт Украины в единой транспортной системе СССР. – К. : Знания УССР, 1976. – 22 с.
3. Степанов Г. Дела речников Украины // Речной транспорт. – 1984. – № 11. – С. 20-21.
4. Пилипенко В. А., Круглов С. Г. Питання розвитку внутрішнього водного транспорту Української РСР // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. В. Шульгіна. – К. : Держплан УРСР, 1972. – С. 19-24.
5. Славов Н. На речных магистральных Украины // Речной транспорт. – 1982. – № 12. – С. 6–7.
6. Макаров Л. В. речных портах Украины // Речной транспорт. – 1976. – № 10. – С. 18-19.
7. Кавицкий М. Проблемы пополнения флота на Днепре // Речной транспорт. - 1982. – № 7. – С. 12-13.
8. Русаков С. В. Развитие путейных работ на Днепре и других реках Украины. – К.: Изд.-во Академии наук УССР, 1955. – 68 с.
9. Научно-технический прогресс на транспорте Украинской ССР/ Подгот. М. П. Козаком. – К. : Знание, 1985. – 23 с.
10. Гурнак В. Н. Транспортний потік республіки. – К. : Знання УРСР, 1986. – 49 с.
11. Шульпин Л. Транспорт Украины в единой транспортной системе страны. – К. : Знание, 1972. – 30 с.
12. Гурнак В. Н., Гончаров Н. Е. Тенденции развития и пути совершенствования транспортной системы Украинской ССР. – К. : Знания УССР, 1982. – 19 с.
13. Горло Н. В. Спорудження водосховищ Дніпровського каскаду. Соціальні та економічні аспекти (50–70 рр. ХХ ст.) : Автореф. дис. канд. іст. н. 07.00.01. – Запоріжжя, 2007. – 20 с.
14. Справка о неотложных вопросах, связанных развитием Днепровского речного пароходства в пятую пятилетку 1951-1955 гг. (19.01.1952-31.12.1952) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 485. – Арк. 137-141.
15. Развитие народного хозяйства Украинской РСР 1917 – 1967: В 2-х т. – Т. 2. Завершения строительства социализма та перехід до комунізму (1938 – 1967 рр.). – К.: Наукова думка, 1967. – 499 с.
16. Листи постпредства УРСР при Раді Міністрів СРСР, копії листів в ЦК КПРС, довідки відділів ЦК КПУ, постанови обкомів КПУ про будівництво заводів, підприємств, водосховищ (24.01.1959–11.12.1959) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4979. – Арк. 77-81, 125-128, 132, 134.
17. Народное хозяйство Украинской РСР у семиріччі. Сучасний стан та перспективи розвитку / Під ред. О. Несторенко. – К.: Вид. Академії Наук УРСР, 1960. – 519 с.

18. Листування з центральними та обласними установами та організаціями УРСР про підготовку Дніпровського річкового пароплавства до експлуатації Каховського водоймища у навігацію 1956 р. (01.02.1956–07.12.1956) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 9. – Спр. 2021.– Арк. 7-10.
19. Доповідна записка начальника Головного управління Дніпровського річкового пароплавства при Раді Міністрів УРСР про заходи до розвитку господарства Головного управління в зв'язку з прискоренням будівництва Дніпродзержинської, Канівської та Київської ГЕС і створення в найближчі роки глибоководного шляху від Києва до Чорного моря (07.01.1960–28.12.1960) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 9. – Спр. 7522.– Арк. 18, 24-25, 51-76, 83.
20. Листування з центральними установами УРСР про технічне оснащення річкового флоту республіки, основних річкових портів та їх готовність до роботи в умовах затоплюваного Кременчуцького водоймища (18.10.1958–15.12.1959) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 9. – Спр. 6009.– Арк. 2, 48, 92, 123-166.
21. Заходи щодо поліпшення використання транспортного флоту і зниження собівартості перевезення вантажів (16.01.1958–24.11.1958) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 9. – Спр. 4543.– Арк.91-93, 99, 110-117.
22. Народне господарство УРСР у 1979 р. – К. : Техніка, 1980. – 367 с.
23. Довідка парткомісії при ЦК КПУ про заходи з покращення будівництва та утримання доріг у сільській місцевості (20.01.1983–30.01.1983) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2577. – Арк. 17, 47-49, 52-53.
24. Справки о ходе выполнения семилетнего плана 1959–1965 гг., предложения Главречфлота (14.02.1964–29.12.1964) // ЦДАВО. – Ф. 4610– Оп. 1. – Спр. 1660.– Арк. 29-43.
25. Доповідні записки по загальним питанням транспорту, шляхового господарства УРСР (21.01.1983–31.10.1983) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 14. – Спр. 6678.– Арк. 3-10, 46-52.
26. Листування з союзними, республіканськими і обласними організаціями про розвиток і роботу водного транспорту в УРСР (16.05.1975–21.01.1976) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 13. – Спр. 9608.– Арк. 167.
27. Інформація “Про переключення перевезень вантажів у зимовий період із залізниць на річковий транспорт” // ЦДАВГО. – Ф. 3. – Оп. 3. – Спр. 1776. – Арк. 24.
28. Доповідні записки та доповіді відділу про роботу транспорту, шляхового господарства і зв'язку в УРСР (06.01.1975–18.08.1975) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 13. – Спр. 9579.– Арк. 68-81, 131.

Горбань А.В.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ ГИДРОТЕХНИЧЕСКОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА ДНЕПРЕ (1950–1980 ГГ.).

Исследовано влияние планов комплексного использования транспортно-энергетических и вводно-ирригационных ресурсов Днепра на развитие материально-технической базы речного транспорта. Показаны трудности, вставшие перед Днепровским речным пароходством в результате их реализации.

Ключевые слова: речной транспорт, техническая реконструкция, сооружение Днепровского каскада ГЭС.

Gorban A.

PROBLEMS OF MATERIAL AND TECHNICAL INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF RIVER TRANSPORT WITHIN THE PERIOD OF HYDRO-TECHNICAL CONSTRUCTION ON THE DNIEPER RIVER (1950–1980).

The impact of plans of transport, power, hydro-irrigational resources' usage on the development of the Dnieper river material and technical infrastructure is researched. The complexity of the project realized by the Dnieper-river shipping company is described.

Keywords: river transport, technical reconstruction, construction of the Dnieper cascade of hydro-electric station.