

УДК 656.61(282+26)

С. М. Боняф,  
к. э. н., доцент кафедры перевозок и маркетинга, Киевская государственная академия  
водного транспорта им. гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

## ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СУДОХОДСТВА РЕКА-МОРЕ В УКРАИНСКОЙ ЧАСТИ ДЕЛЬТЫ ДУНАЯ

*Рассматриваются вопросы строительства и эксплуатации судового хода Дунай — Черное море с позиции экономической и экологической безопасности Украины, перспективы развития судоходства в нижней части Дуная и всего украинского региона Нижний Дунай.*

*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.*

### ВВЕДЕНИЕ

На протяжении веков Дунай играет важную роль в развитии экономических связей стран, по территории которых протекает эта крупнейшая река Европы. Поэтому проблемы обеспечения надежного прохода в Черное море всегда имели приоритетное значение для государств Центральной и Юго-Восточной Европы.

Первая попытка ее рукотворного решения была предпринята еще 150 лет назад. Сулинская судоходная система, соединяющая Дунай с морем, существует и по сей день. 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. Построенный СССР в конце 50-х годов канал Прорва в принципе не обеспечивал проходной осадки для морских судов, а к концу 80-х годов, из-за постоянно возрастающих объемов технологического черпания, прекратил свое существование. Как результат — порты Измаил и Рени, способные перерабатывать до 30 млн тонн грузов в год, влачат жалкое существование. Потеряны налаженные в прошлые годы грузопотоки.

Как известно, грузовладельцы находят для себя максимально выгодные, 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 Юго-

славии 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 Украинско-Дунайского пароходства (УДП) значительно снизило ставки фрахта по крупнейшему экспортному контракту — перевозке окатышей из Измаила на Линц (Австрия) для комбината меткопани 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. Вообще, с распадом СЭВ значительно сократился рынок работы УДП в части перевозок по реке, а последующие конфликты в Югославии вообще их остановили. В этой связи руководство пароходства и отрасли считало, что выходом для спасения пароходства является увеличение доли морских перевозок, которое одновременно позволит и увеличить грузооборот дунайских портов. Так материализовалась идея строительства нового канала Дунай — Черное море в варианте ГСХ "Быстрое".

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 г. 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 тех-

нологический канал в гирле Очаковское, по которому проходят суда с осадкой до 3 м.

В настоящее время существует множество публикаций (см. например [1—6] и много других), посвященных как положительным, так и отрицательным аспектам перспектив использования ГСХ Быстрое, которые в основном связаны с оценкой негативного влияния на окружающую среду и преимуществ, которые получит Украинское судоходство в результате окончания его строительства. При этом, однако, практически полностью осталась без внимания экономико-эксплуатационная оценка перспектив его использования. Исследованию именно этого аспекта и является целью настоящей работы.

## РЕЗУЛЬТАТЫ

Сегодняшний рост тарифов на перевозки по 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 суток ходового времени и эквивалентно приблизительно 5 дополнительных рейсам за год. Проход каналом Чорна Вода увеличивает затраты на 0,67 ам. доллара на тонну груза в связи с более высокими канальными сборами. Однако дополнительной прибылью за 5 рейсов значительно превышает затраты по дополнительным канальным сбрам 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 г. 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.

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 г. 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 суднопрохода 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>1</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 Мнтранса 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 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 металл, 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 2008 г. располагали флотом из 4931 единицы, общей грузоподъемностью — 4,9 млн т, суммарной мощностью — 770 тыс. квт., потенциальная провозоспособность которого составляет около 45 млн т. грузов в год без учета контейнеров. При средне-статистическом уровне использования провозной способности на уровне 75% реальный грузооборот составит 33—34 млн т, что вполне согласуется с прогнозом ЕЭК ООН 1980 г.

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.

<sup>1</sup> Из этих 6 судов у четырех, согласно их паспортных характеристик, конструктивная осадка в грузу вообще не превышает 4,86 м.

Дунай, важнейшая транспортна артерія Центральної та західної Європи, протікає по території Німеччини, Австрії, Словаччини, Угорщини, Югославії, Болгарії, Румунії та України. В верхів'ях функціонує система судохідних каналів Рейн — Майн — Дунай. По умовам судохідства, ця транспортна артерія ділиться на Річковий Дунай від сполучення з системою каналів Рейн — Майн — Дунай до румунського порту Брэйла, протяжністю більше 2 тис. км з навігаційними глибинами від 1,5 до 4,0 м (переважають 2,5 м), і Морський Дунай — від Брэйла до гирла (навігаційні глибини 7,3 м, протяжність близько 300 км).

Впадає Дунай в море, в якому коливання рівня, обумовлені астрономічними причинами, практично відсутні. Це обставина в поєднанні з тим, що північно-західна частина Чорного моря відносно мелководна, призводить до того, що друга в Європі за площею водозбору і водності річка, виводячись в море десятки мільйонів тонн наносів на рік, будує в своєму гирлі обширну (другу в Європі за площею) дельту.

Одною з особливостей дельт такого типу загалом і Дунайської в частині є те, що в гирлі її відносно глибоководних рукавів (в Кілійській дельті Дуная переважає глибина фарватера основних рукавів переважає 8 м) утворюються мелководні отмелі (гирлові бар'єри), глибина над вершиною яких не переважає 1,5—2,5 м. Тому в дельті Дуная проход морських судів з моря в річку і навпаки можливий тільки при наявності штучної судохідної траси у вигляді каналу, прокладається прямо в гирлі одного з судохідних рукавів (як, наприклад, Сулинський судохідний канал), або в обхід активної частини дельти (наприклад, канал Чернаводэ — Констанца).

Вершиною дельти Дуная прийнято вважати місце розгалуження річки вище Ізмаїла на 2 найбільших рукавів: Кілійський (лівий) і Тульчинський (правий). У Вилково Кілійський рукав розгалужується на 2 основних рукавів: Очаковський (лівий) і Старостамбульський (правий). В даний час кожен з них впадає в море двома великими рукавами: перший — рукавами Прорва і Потаповський канал; другий — рукавами Бистрий і, власне, Старостамбульський. Тульчинський рукав ділиться також на 2 великих рукавів — Сулинський і Георгієвський. Динаміка зовнішнього краю дельти залежить від співвідношення між інтенсивністю відкладення річкових наносів на узбережжя і інтенсивністю їх абразії, обумовленої дією морських хвиль. Важливе відміння між цими величинами в гирловій морській частині дельт Тульчинського і Кілійського рукавів обумовлює те, що дельта Тульчинського рукава уже кілька століть знаходиться в стані динамічного рівноваги, а дельта Кілійського рукава, розташованого на території України, інтенсивно відсувається в море.

В даний час спостерігається четверта фаза розвитку Кілійської дельти. Якщо в третій фазі (1856—1956 гг.) розвиток дельти відбувався за рахунок її зростання вздовж Очаковського і Старостамбульського рукавів, то в даний час гирло Очаковського рукава перекрито піщаними косами і знаходиться в стадії деградації, а в гирлі Старостамбульського рукава образо-

вався острів і зростає піщана коса, вже частково перекриває гирло. В результаті цих морфологічних змін почався процес інтенсивного розвитку гирла Бистрий. Відповідно, сформувалися всі умови для фази, в процесі якої дельта буде найбільш інтенсивно відсуватися в море в своїй середній частині — в районі гирла Бистрий, частка стоку якого за природними причинами неперервно зростає, також неперервно зростає частка стоку Сулинського рукава, але причина тут інша — русловиправительні і дноуглубительні роботи.

В даний час водність Бистрого (рукава другого порядку) практично не поступає водності Очаковського, являючись рукавом першого порядку. Відповідно, в перспективі по водності рукав Бистрий перейде в розряд рукавів першого порядку. Це природний процес, який при штучному зниженні гідравлічного опору в гирлі і гирлі (будівництво судохідного морського каналу і углублення порога в гирлі рукава) прискориться в кілька разів. Це обставина враховувалася при прогнозуванні заносимості майбутнього каналу.

При складанні прогнозу прийнято звернути увагу на те, що багаторічна змінність стоку наносів значно переважає змінність водного стоку Дуная. Так, наприклад, за даними спостережень, за період 1921—1960 гг. максимальний річний сток наносів (162,5 млн т в 1941 г.) перевищив мінімальний сток в 8,2 рази (19,8 млн т в 1921 г.), в той час як співвідношення максимального річного водного стоку до мінімального за цей же період склало 2,4.

Існує можливість виникнення ситуації, при якій говорити про якусь економічну цінність експлуатації такого каналу не доведеться: об'єми черпань перевищать об'єми будівельної виїмки, про що свідчить досвід експлуатації каналу Прорва, коли вже на шостому році об'єм технічних черпань зріс більше ніж в 6 разів.

Не виключено, що канал Бистрий взагалі вийде з ладу — від нього просто не залишиться сліду. Будівництво стискаючих дамб, які необхідно буде опережувати темпами нарощувати — заходи не менш дорогі, ніж ремонтні черпані. Необхідно зауважити, що при визначенні об'ємів ремонтних черпань не враховувалися об'єми робіт по підтримці навігаційних глибин на порогах в гирлі Бистрий і на перекатах, розташованих в середній частині цього рукава.

Весною 1858 г. інженер К. Гартлей запропонував 2 проекти: утворення глибоководних виходів з гирла Сулинського або Георгієвського рукавів. В основі їх лежить принцип обвалування річкових гирел і відсування двох паралельних дамб в море на відстань 5,5 м. Технічна комісія з інженерів, обраних з Франції, Англії, Пруссії та Сардинії, висказавшись також за Георгієвський рукав, зробила висновок про те, що будівництво парних молів в гирлі великої річки, впадаючої в безпріпливне море, є паліативом (заходом, не забезпечуючим повного, кардинального рішення поставленої задачі), оскільки вона не в стані призупинити виведення річкових наносів в море і утворення бар'єра 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 баре 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.

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 также 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 т. 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 1986 г. строившегося почти 30 лет канала со шлюзами Черноводэ — 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 куб м 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 молодых 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 г. подобные проекты на Быстром были зап-

рещены 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 сохранились 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, 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 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 необоснованности и незаконности 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. "международных экспертов 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, 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 ряд работ по сооружению судоходного пути проводились во время государственного нерестового запрета на р. Дунай в период массового ската молодой 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. Создания глубоководного судоходного канала в украинской части Дуная является необходимым условием эффективного функционирования ОАО "Украинско-Дунайское пароходство" и дунайских портов Украины, однако строительство канала в устье гирла Быстрое не дает полного и окончательного решения проблемы морского судоходства в украинской дельте Дуная.

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.

3. 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, сохранения и развития этого порта, либо наоборот — его закрытия.

4. Необходимо принять решение относительно завершения строительства первой очереди ГСХ Быстрое, с учетом реально-необходимого перечня работ, и разработать проект стратегического развития украинской части Дуная с решением всех проблем адекватности национальной транспортной системы европейским стандартам морских и речных перевозок.

5. При разработке проекта ориентироваться на возможную концентрацию 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.

## Литература:

1. Шпигельман Я., Кувшинова В. ГСХ "Дунай — Черное море" и Сулина. // Порты Украины. — 2008. — № 5. — С. 7.
2. Исайкина А. ГСХ "Дунай — Черное море": новая жизнь // Вечерний Николаев. — № 122 — 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://nikolaevskiy-kurier.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 гирло 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>.  
*Стаття надійшла до редакції 12.05.2010 р.*