

Захарченко Л.В.

АНАЛИЗ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПРОБЛЕМЫ ПРИ ВОССТАНОВЛЕНИИ ГСХ «р. ДУНАЙ-ЧЕРНОЕ МОРЕ»

В статье рассмотрена экологическая проблема, которая возникла между Украиной и Румынией при разработке и внедрении проекта восстановления ГСХ «р. Дунай - Черное море»; рассмотрены экологические аспекты, которые могут повлиять на экологическую ситуацию в дельте Дуная при восстановлении и использовании ГСХ «р. Дунай - Черное море».

Ключевые слова: глубоководный судовый ход, Конвенции Espoo, трансграничный контекст, гидрологический мониторинг.

Постановка проблемы. В связи с тем, что Украина начала компанию по восстановлению судоходства на украинском участке р. Дунай, между Румынией и Украиной возник экологический спор, который приостанавливает работу проекта и дальнейшее его развитие. Мотивы блокирования украинского судоходства вполне понятны. ЕС планирует к 2017 году увеличить грузопоток по внутренним водным путям до 300 миллионов тонн в год. Для сравнения: украинские порты все вместе обработали за 2011 год 114 миллионов тонн грузов. Основная цель Евросоюза - модернизация транспортного коридора Северное море, пути Рейн-Майн-Дунай с Черным и Азовским морями, рекой Волгой и Каспийским морем. Это мотивировано огромной заинтересованностью Европы в транспортировке ресурсов и углеводородов из Прикаспийского региона и Азии. Понимая стратегически важное значение данного проекта в развитии экономики нашей страны, Украина отвечает на каждое заявление конкурирующей стороны.

Анализ последних научных исследований и публикаций. Наиболее широко дискуссия на тему экологической проблемы по рассматриваемому в данной статье вопросу развернулась на страницах справочника «База знаний по международному и национальному водному праву», газет «Голос Украины», «Мова». Очень четко описывается экологическая ситуация трансграничного контекста Министерством Транспорта и связи Украины (2004-2005 гг.) и некоторых других изданий.

Необходимость в собственном украинском судовом ходу подтверждается рядом документов: Постановление Кабинета Министров Украины от 07.10.2009 г. № 1120 «О внесении изменений в программу комплексного развития украинского Придунавья на 2004-2011г.»; Распоряжение КМУ от 30.05.2007 №351-р «Об утверждении рабочего проекта и титула строения «Создание глубоководного судового хода р. Дунай – Черное море на украинском участке дельты. Полное развитие»; Распоряжение КМУ от 11.11.2009 г. № 1346-р. «Про затвердження скоригованого титулу будови "Створення глибоководного судового ходу р. Дунай - Чорне море на українській ділянці дельти. Повний розвиток"».

Целью данной статьи является рассмотрение сути экологической проблемы вокруг проекта восстановления ГСХ «р. Дунай - Черное море», определение реальных причин экологических споров между двумя государствами, обоснование правильности действий Украины со стороны экологической ситуации трансграничного контекста.

Изложение основного материала. Дельта Дуная – 580000 га водно-болотных угодий, уникальный в мировом масштабе объект. Тут обитают 300 видов птиц, включая редкие (кудрявый пеликан, красная цапля, белый орел, малый баклан и др.), 160 видов рыб, 100 видов зверей, 5000 видов насекомых, 600 видов растений. Дельта Дуная представляет собой условный треугольник с вершинами в населенных пунктах Тульча, Вилково и Сфинту-Георге. Она

разделена границей между Румынией и Украиной в соотношении 4:1. Румынская часть находится под охраной специально созданного государственного резервата биосферы «Дельта Дуная», в 1991 году внесена в список Всемирного Достояния ЮНЕСКО. На украинском участке дельты на базе существующего природного заповедника «Дунайские плавни» создан Дунайский биосферный заповедник, который с 1998 года также находится под эгидой ЮНЕСКО в составе Румынско-Украинского биосферного заповедника «Delta Dunarea». Исторические исследования 1850-1900 гг. показали природные тенденции, которые приводят к увеличению Килийского рукава и уменьшению стока рукавов Тульчинского, Сулинского и особенно Георгиевского. Сток Дуная распределялся между Килийским и Тульчинскими рукавами в соотношении 7:3. С 1854 до 1878 года граница между Россией и Румынией проходила по Днестру. В этот период был построен первый судоходный канал в Сулинском устье. При постройке, выпрямлении, укреплении берегов данного канала, сооружении укрепляющих дамб было перехвачено часть стоков Килийского устья. Для получения проектных глубин в Сулинском канале Европейской Дунайской Комиссией на мысе Измаильского Чатала (верх Тульчинского устья) была построена дамба, что повлиало за собой перехват части стока Килийского устья. Эта дамба (после ее разрушения Россией и восстановления, когда граница снова проходила по реке Днестр в 1918-1945 гг.) и по сегодняшний день постоянно достраивается и укрепляется Румынией. Эта дамба тянется на 250 м в сторону территории Украины к фарватеру Килийского устья. Учитывая то, что ширина Килийского устья составляет 500 м, понятно, что эта дамба преграждает половину живого потока воды в Тульчинскую систему рукавов. Также, для уменьшения намывов в морской части Сулинского канала Румыния на базе Старостамбульского рукава (раньше эта территория прилежала к Украине) построила еще одну каменную дамбу.

Та же ситуация и с Георгиевским каналом. В 1981-1992 гг. Румынией были проведены гидротехнические работы в дельте Дуная в Георгиевском рукаве, что усилило наметившуюся тенденцию перераспределения стока воды в этой части дельты в пользу Румынии. Так, выпрямление 6 изгибов русла привело к сокращению длины рукава со 110 до 77 км и уменьшению стока в Килийском рукаве (Украина) дельты. Перераспределение речного стока в пользу Румынии повлекло за собой негативные экологические последствия в украинской части дельты Дуная, включая Биосферный заповедник. Понижение уровня воды сократило численность водоплавающих птиц, снизило возможность естественного воспроизводства многих видов рыб, уменьшило пригодные для рыболовства места. Вместе с тем, в будущем Румыния планирует, согласно Плану обустройства национальной территории, строительство новых каналов и портов, расчистку и углубление существующих каналов в дельте, что усугубит экологические проблемы украинской части дельты Дуная [3].

Поэтому все вышеприведенное, дает основания считать, что сооружения многочисленных гидротехнических строений для обеспечения навигации по Сулинскому и Георгиевскому каналам имеет существенное трансграничное влияние на украинскую дельту Дуная [1]. После начала Украиной кампании по восстановлению судоходства на украинском канале Румыния всячески стремится дискредитировать украинский проект с помощью экологической ситуации на Дунае, а доступ к информации, касающейся своих проектов, полностью изолировала. Следует отметить не только искусственное вмешательство Румынией в Килийское русло, но систематическое скидывание грунта во время ремонтных работ на своих объектах именно в Килийское русло (хотя Румыния обвиняет Украину в том, что дноуглубительные работы по восстановлению ГСХ несут большую экологическую угрозу), а также постоянное ухудшение экологической ситуации из-за наличия аварийных ситуаций техногенного характера со стороны Румынии и других государств. В связи с изложенным пострадала преимущественно украинская часть дельты, поскольку Килийский рукав, являясь полноводным рукавом Дуная, в большей степени перемещает донные наносы, собирая их в устьях и проливах на украинском участке дельты и на берегах моря. И для уменьшения экологической опасности одним из эффективных средств является расчистка рукавов и морских баров. Поэтому строительство канала через бар одного из наиболее полноводных устьев - Быстрое будет способствовать уменьше-

нию накопления загрязняющих элементов в украинской дельте и будет позитивно влиять на биоту Дунайского биосферного заповедника [2].

Вследствие особенной ценности Дунайского заповедника как биосферного резервата ЮНЕСКО и водно-болотных угодий международного значения, вопрос восстановления Украинской автономной судовой гряды в дельте Дуная привлек внимание многих международных организаций, в частности, Всемирного Фонда дикой природы (WWF), Рамсарской Конвенции, ЮНЕСКО, Европейской Экономической Комиссии ООН (ЕЭК ООН) и др. Понимая экономическое преимущество украинского канала, румынская сторона обратилась с официальной жалобой в комитет по имплементации Конвенции об оценке его воздействия на окружающую среду Дунайского биосферного заповедника в трансграничном контексте (Конвенции Espoo). Комиссия Espoo сделала вывод, что из 22 факторов, которые могут вызвать существенные трансграничные воздействия, 16 были отброшены сразу, но 6 факторов было оставлено и сказано, что они могут вызвать существенное трансграничное воздействие. На сегодняшний день Украиной по этим 6 факторам ведется постоянное наблюдение. В связи с этим при разработке данного проекта (I этапа строительства) учитывалась научная эколого-экспертная оценка рабочего проекта «ГСХ р. Дунай - Черное море» - Оценка воздействия на окружающую среду (ОВОС). Была проведена комплексная государственная экспертиза (2004 год). Также был проведен рабочий семинар с привлечением международных экспертов (доктор Ян Квет, председатель Национального комитета МАБ Чешской республики и Тобиас Салате, региональный координатор бюро Рамсарской конвенции в Европе). Данный анализ свидетельствует о том, что реализация украинского проекта является экологически допустимой, а сам проект заслуживает положительной оценки при безусловном соблюдении проектировщиком всех решений, которые касаются вопросов охраны окружающей среды [2].

В заявлении об экологических последствиях строительства судовой гряды Дунай - Черное море на украинском участке дельты 20.01.2004 г. опубликован вывод о том, что создание глубоководной судовой гряды Дунай - Черное море не приводит к кризисным последствиям для экосистемы заповедника. Проектируемые экологические расходы находятся на уровне нормативных требований или полностью нейтрализуются мероприятиями по охране среды и компенсационными мероприятиями [4]. Это дало начало I этапу восстановления ГСХ "р. Дунай - Черное море". В начале 2006 года Украина подала вторую ОВОС на проведение II этапа ГСХ "р. Дунай - Черное море", экологическая безопасность проекта также была подтверждена государственной экологической экспертизой (от 19 апреля 2006 г. № 345) [3].

Одновременно с началом восстановления ГСХ был организован комплексный экологический мониторинг всех факторов воздействия строительства на природную среду, который проводится с привлечением ведущих профильных институтов и организаций Украины (девять основных научных учреждений), в том числе, НАНУ. Обобщение материалов мониторинга выполняет Украинский научно-исследовательский институт экологических проблем (УкрНИИЭП), г. Харьков. Программа комплексного экологического мониторинга в 2004 г. и в 2006 г. выполнена в полном объеме. Все измерения, а также обработка материалов наблюдений по программе гидрологического мониторинга украинского участка дельты Дуная проведены в соответствии с международно-признанными методиками. В рамках биологического мониторинга выполнялись исследования зоо- и фитопланктона, растительного перифитона, зообентоса и других популяций.

В результате ихтиологических исследований были получены материалы, которые характеризуют состояние популяций проходных и туводных видов рыб. В рамках экологического мониторинга на территории заповедника проведены специальные орнитологические обследования.

В соответствии с отчетами УкрНИИЭП «Комплексный экологический мониторинг окружающей естественной среды при возобновлении ГСХ «р. Дунай - Черное море» в 2004 и 2006 годах, а также с момента его эксплуатации существенного негативного влияния строительства на окружающую среду не установлено и Украина выполнила все процедурные требования и положения Конвенции Espoo, 25 января 2010 года межведомственный координационный

совет, созданный при КМУ, дал добро на реализацию II этапа проекта с доведением проходных глубин до 7,2 м. Однако, окончательное решение в этом вопросе было принято на очередной встрече сторон Конвенции, которая состоялась в период с 20 по 23 июня 2011 года в Женеве. На V сессии совещания сторон Конвенции разрешался спор об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Конвенция Espoo). Одновременно с ней прошла и I сессия совещания сторон Конвенции Espoo, которая действует в качестве совещания сторон протокола по стратегической экологической оценке. В мероприятии приняли участие представители из разных стран, в том числе, министры охраны окружающей среды, почти 40 стран-участниц Конвенции, международные организации (ЕС, ВОЗ, МАГАТЭ), региональные правозащитные группы, университеты. Ключевым для Украины вопросом, который рассматривался на заседании, был проект решения совещания сторон относительно реализации Украиной проекта ГСХ «р. Дунай - Черное море». Украинская делегация настаивала на том, что Украина уже достигла прогресса на пути к выполнению положений Конвенции Espoo. На данном совещании было поддержано всеми сторонами Конвенции, а усилия украинской делегации получили одобрительную оценку со стороны Бюро и Председателя конференции. Решение было принято без голосования на сегменте высокого уровня. Следующая встреча Сторон Конвенции Espoo запланирована на май-июнь 2014 года в Киеве [5].

Вывод. Украина имеет потенциальные возможности принять участие в развитии стратегии ЕС для Дунайского региона [6], а именно - собственная судоходная трасса на украинском участке р. Дунай. Поэтому на сегодняшний день стратегическая задача Украины - закрепить экономически налаженное судоходство по украинской части Дуная по трассе 7-го международного транспортного коридора. Рассмотренный экологический анализ влияния самого проекта показал, что в соответствии с отчетами УкрНИИЭП, а также с момента его эксплуатации существенного негативного влияния строительства на экосистему Биосферного Заповедника не установлено и Украина выполнила все процедурные требования и положения Конвенции Espoo. Следует отметить, что наиболее острая экологическая проблема дельты Дуная - искусственное перераспределение водостока, вызванное строительством Румынией многочисленных гидротехнических сооружений. И, прежде всего, сооружение дамбы на мысе Измаильский Чатал, перекрывшей Дунай почти наполовину. Компромисс между Румынией и Украиной по вопросу совместного управления водными экосистемами дельты пока не достигнут, так как Румынская сторона не желает выполнять экологический мониторинг всей дельты Дуная совместно как на территории Украины, так и на территории Румынии. Поэтому Украине просто необходимо отстоять данный проект в свою пользу, который может обеспечить полную загрузку реальной мощности дунайских портов, наладить работу судоремонтных заводов и развить инфраструктуру Придунайского региона.

ЛИТЕРАТУРА

1. Відновлення глибоководного суднового ходу Дунай-Чорне море в українській частині дельти ріки Дунай. - Міністерство транспорту і зв'язку України, 2005 р.
2. Создание глубоководного судового хода Дунай-Черное море в украинской части дельты реки Дунай. - Министерство транспорта и связи Украины, 2004 г.
3. Рысбеков Ю.Х., Духовный В.А. «База знаний по международному и национальному водному праву». Раздел 5.: Трансграничное сотрудничество на международных реках: проблемы, опыт, уроки, прогнозы экспертов Бассейн реки Дунай (Украина-Румыния), 2009 г.
4. Газета Голос України № 10 (3260) от 20.01.2004 г.
5. Проценко Оксана «Украина отстояла право на хозяйственную деятельность в дельте Дуная» - Измаильские новости от 2.07.2011 г.
6. Старчевский Ю. Odessa Daily: Дунайская стратегия Одесской области: Комитет морехозяйственного комплекса, транспорта, связи и их технического надзора Общественного совета при Одесской госадминистрации. 13.04.2012.

Захарченко Л.В.

**АНАЛІЗ ЕКОЛОГІЧНОЇ ПРОБЛЕМИ ПРИ ВІДНОВЛЕННІ ГСХ
«р. ДУНАЙ-ЧОРНЕ МОРЕ».**

В статті розглянуто екологічну проблему, яка виникла між Україною і Румунією при роботі та впровадженні проекту відновлення ГСХ «р. Дунай-Чорне море»; розглянуті екологічні аспекти, які можуть вплинути на екологічну ситуацію в дельті Дунаю при відновленні та використанні ГСХ «р. Дунай-Чорне море».

***Ключові слова:** глибоководний судновий хід, Конвенція Espoo, транскордонний контекст, гідрологічний моніторинг.*

Zaharchenko L.V.

**ANALYSIS OF ECOLOGICAL PROBLEM AT RENEWAL DEEP WATER FAIRWAY
(DWF) DANUBE – BLACK SEA.**

In the article is considered an ecological problem that arose up between Ukraine and Romania at developments and introduction of project of renewal of (DWF) Danube – Black Sea; ecological aspects that can influence on an ecological situation in the delta of Danube at renewal and use of (DWF) Danube – Black Sea are considered.

***Keywords:** Deep water fairway, Conventions of Espoo, transfrontal context, hydrological monitoring.*

УДК 656.614.3(477)

Карпенко О.О., Продченко Г.Ю.

**АНАЛІЗ ТРАНЗИТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЧЕРЕЗ МОРСЬКІ ТОРГОВЕЛЬНІ
ПОРТИ УКРАЇНИ**

Проаналізовано динаміку транзитних перевезень вантажів через морські торговельні порти України, визначено фактори, що призвели до скорочення їх обсягів та запропоновано заходи щодо їх збільшення.

***Ключові слова:** транзитні перевезення вантажів, морські торговельні порти України, вантажообіг.*

Постановка проблеми. Україна географічно розташована на перехресті найважливіших напрямів світової торгівлі й найкоротших транспортних маршрутів у Євразійському регіоні та має найвищий рейтинг транзитного потенціалу.

Транспортна система України спроможна забезпечити стаке зростання транзитних перевезень і відповідно - додаткові стабільні надходження до Державного бюджету. На території України функціонує транспортна мережа, до складу якої входять близько 22 тис. км залізниць та 170 тис. км автодоріг, майже 2,2 тис. км внутрішніх судноплавних водних шляхів та 20 морських портів. Залізниці України взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та 13 основних морських портів Чорного і Азовського морів [1, с. 32].

Разом з тим ступінь використання транспортної інфраструктури України на сьогодні є досить низьким. Наявний транспортний потенціал України за оцінками експертів використовується лише наполовину. Невідповідність стандартів транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам унеможлиблює зростання обсягів таких перевезень, а, отже, і не сприяє розширенню фінансових можливостей держави.