

ВІДНОВЛЕННЯ ДНІПРА – ЦЕ ПОВЕРНЕННЯ УКРАЇНИ У СІМ'Ю РІЧКОВИХ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ДЕРЖАВ

Луб'яний П.В., к.т.н., доцент, завідувач кафедри транспортних систем і технічного сервісу, Херсонський національний технічний університет,
e-mail: lubpavel@ukr.net,

Войтович О.А., к.т.н., доцент, декан факультету інженерії та транспорту, Херсонський національний технічний університет, e-mail: olgavoytovich@ukr.net,

Кузьменко І.О., аспірант кафедри економіки, підприємництва та економічної безпеки, Херсонський національний технічний університет,
e-mail: igor.kuuzmenko@gmail.com

Для більшості країн світу внутрішній водний транспорт є найдешевшим та найекологічнішим видом транспорту, придатним для перевезення значних обсягів вантажів. Водночас, основними стримуючими чинниками зростання ринку вантажних річкових перевезень в Україні є: висока вартість підвезення до річки та перевалки, неконкурентна ціна річкових перевезень в порівнянні із залізницею, високі капітальні витрати на придбання або будівництво флоту, мала потенційна кількість рейсів та низька швидкість «обертання» суден через інфраструктурні обмеження - відсутність гарантованих глибин, ризик аварій на шлюзах тощо. Переважна більшість річкових портів заснована за радянських часів. Нерозвиненість інфраструктури, неефективне регулювання ринку внутрішніх вантажних перевезень знижує інвестиційну привабливість річкової галузі. На початок воєнних дій ресурсний потенціал в середньому використовувався на 25-30 %.

Свого часу за радянських часів по Дніпру перевозили 50 млн т вантажів. В 2016-2019 роках - перевозилось 19 млн т. Теоретично потужність річок українського басейну сягає 30-40 млн т. Це цифра до якої можемо йти, бо так можливо зняти суттєве навантаження з сухопутних доріг

Україна, підписавши у 2014 році Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, взяла на себе низку зобов'язань щодо розвитку внутрішнього водного транспорту, зокрема, щодо розробки у співробітництві з ЄС стратегії розвитку річкового транспорту на основі національної транспортної політики, включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу пріоритетних транспортних маршрутів з огляду на підтримку впровадження державної політики щодо розвитку України як транзитної держави, імплементації до національного законодавства норм європейського права в галузі внутрішнього водного транспорту.

Прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт» запізнилося більш, ніж на 20 років. Через відсутність чітких правил, вантажопотік на внутрішніх водних шляхах України впав з 60 млн т до 5 млн т, водні шляхи спорожніли, руйнується інфраструктура, зменшуються глибини, виникають труднощі з непрозорими зборами та платіжками, занепадає судноплавна галузь в цілому.

Нещодавно світ сколихнув воєнний злочин російських військ – підлив Каховської ГЕС у Херсонській області, що спричинило масштабну гуманітарну, екологічну та економічну катастрофу. Також виникло питання відновлювати чи ні Каховську дамбу і водосховище. Зона, яка була вкрита водами водосховища останні 68 років і тепер щонайменше на роки опиняється просто неба, буде більшою за 1000 км². На даний час є прихильники і відновлення дамби і ті які пропонують залишити, як було до будівництва ГЕС.

Відновлення Дніпра – це більше, ніж просто повернення вантажів на річку. Це – відновлення однієї із найбільших річок Європи. Це – повернення Дніпру символу України

як сильної і потужної держави. Відновлення Дніпра – це повернення України у сім'ю річкових європейських держав. Це – історичний і економічний флешбек із ретроспективою у майбутнє.

Вибух дамби Каховського водосховища унеможливило транспортування вантажів по Дніпру нижче Запоріжжя (ДніпроГЕС). Тобто, повністю закриває можливість перевалки зерна річковим транспортом (Дніпром) і, як наслідок, впливає на розвиток послуги рейдової перевалки вантажів. А це своєю чергою впливає на загальну пропускну спроможність українських морських портів.

Мінна загроза та несприятлива санітарна ситуація суттєво ускладнюють відновлення туризму на чорноморському узбережжі України (у тому числі й західній частині Криму) протягом кількох років.

Що має зробити Україна для подолання наслідків вибуху ГЕС для судноплавства та туризму?

Подолання наслідків можна поділити на три групи:

1. Першочергові заходи щодо зниження ризиків;
2. Середньострокові заходи щодо відновлення галузей та забезпечення безпеки;
3. Довгострокові заходи, пов'язані з реалізацією програм відновлення (чи заміщення) греблі на Каховській ГЕС.

Перші висновки щодо наслідків руйнування ГЕС ми зможемо оцінити тільки коли повністю стабілізується рівень води, але вже зараз можемо описати контур тих сфер, де завдано найбільшої шкоди. Серед них: населення, території, енергетична, житлова та транспортна інфраструктура, сільське господарство, промисловість та екологія. Наслідки відчули і інші країни.

За даними Укргідроенерго, обсяг необхідних інвестицій у будівництво нової ГЕС складає 0,8-1 млрд дол., будівництво може зайняти 5 років та матиме мультиплікативний ефект для всієї економіки. Загальний ефект від інвестицій може становити 1,3-1,7 млрд дол. додатково створеного ВВП. Розглядаються кілька варіантів фінансування відновлення ГЕС.

Загалом через тиждень після теракту на ГЕС можна вже попередньо говорити про загальні збитки в розмірі 4,5-6,5 млрд дол. та недоотриманий ВВП приблизно 2 млрд дол. на рік.

Руйнування дамби та обміління Каховського водосховища зробило проблематичним судноплавство на Дніпрі. Для його відновлення має бути чітка економічна політика, якою має бути Україна після війни, і, вже виходячи з цього, треба вибудувати схему подальшого економічного відновлення регіону який постраждав. Якщо зосереджуватися на промисловому потенціалі цього регіону це одна історія, якщо мова буде йти про сільське господарство — то інша, якщо зосередимося на рекреаційному потенціалі — то це взагалі зовсім інша стратегія.

Є думка, що для відновлення судноплавства в нижньому Дніпрі зовсім не обов'язково відновлювати Каховську греблю. Також можливо вирішити проблеми з енергетикою, охолодженням Запорізької АЕС та питання меліорації та водопостачання.

Для відновлення судноплавства достатньо збудувати шлюзові камери. При чому в перші роки їх треба зробити з меншою пропускную можливістю так як в перші післявоєнні роки об'єм буде невеликий. А з відбудовою промисловості та сільського господарства буде збільшуватися. Запропонована модель залежності визначення часу подолання шлюзу кожним судном, що прибуває в зазначену мережу. Дані залежності є дуже важливими в практиці водних перевезень, оскільки знання величини затраченого часу дозволить планувати та організувати подальші заходи, пов'язані із доставкою вантажів, що перевозить певне судно. А також дозволить надавати переваги тому чи іншому судну в залежності від ступеня важливості пріоритету окремого судна шляхом надання йому першочерговості у подоланні шлюзу. Запропонована дискретна модель роботи шлюзу, за допомогою якої можна організувати першочерговість проходження шлюзу суднами та визначати час подолання зони шлюзу кожного судна на мережі.

Проведене дослідження дає змогу виділити основні результати та сформулювати висновки по відновленню і модернізації інфраструктури внутрішнього водного транспорту:

- відновлення зруйнованих російськими терористичними військами першочергових об'єктів, необхідних для нормального функціонування морського та внутрішнього водного транспорту;
- усунення лімітуючих ділянок на річці Дніпро;
- відновлення та модернізація шлюзового господарства на річці Дніпро, особливо побудова Каховського шлюзу з розширеними характеристиками;
- створення ефективного механізму залучення приватних інвестицій у фінансування робіт з ремонту, модернізації, реконструкції або будівництва об'єктів портової інфраструктури та об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту;
- внесення змін у законодавство з метою реалізації інфраструктурних проєктів, відновлення зруйнованої інфраструктури та планів розвитку в морських та річкових портах України;
- модернізація Річкової інформаційної служби, створення інформаційної системи автоматизованого обліку перевезень внутрішніми водними шляхами та баз даних Адміністрації судноплавства;
- покращення транспортного сполучення морських портів та річкових портів (терміналів) на території України;
- для відновлення, або не відновлення Каховського водосховища потрібно треба вибудувати схему подальшого економічного відновлення регіону нижнього Дніпра.

Перелік використаної літератури

1. Комплексна трансформація українського Придніпров'я у контексті гідроенергетичного освоєння Дніпра дис... кандидата історичних наук/ О. А. Горбовий Переяслав – Хмельницький, Державний вищий навчальний заклад «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди», 2020, 346 с.
2. Луб'яний П.В., Войтович О.А. Кузьменко І. О. Розбудова національних внутрішніх водних шляхів. Вісник Херсонського національного технічного університету – № 2(85) – 2023 р. С. 44 – 49
3. Зелена книга «Вантажні перевезення внутрішніми водними шляхами», серпень, 2017. Звіт, підготовлений Офісом ефективного регулювання. - [Електронний ресурс]. - режим доступу: www.brdo.com.ua.
4. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони// Міжнародний документ від 27.06.2014р. (редакція від 30.11.2015р.). - [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011/page
5. Закон «Про внутрішній водний транспорт» від 03.12.2020 № 1054-IX (Редакція станом на 31.03.2023) [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua>