

4. Ермолаєв М.М. Трансформація родючості солонцевих ґрунтів Лісостепу України під впливом меліорацій: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора. с.-г. наук за спеціальністю 06.01.03 «Агроґрунтознавство і агрофізика»/ М.М.Єрмолаєв. – Київ, 2002. – 39с.
5. «Звіт відділу водозабезпечення Новотроїцького району» за період 2012-2014 р.р.

**СУХОРУКОВА С. О.**

## **АНАЛІЗ ПРИРОДНИХ УМОВ УЗБЕРЕЖЖЯ ХЕРСОНЩИНИ З МЕТОЮ ОПТИМІЗАЦІЇ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

*Актуальність теми:* Херсонська область розташована на півдні України. Надзвичайно важливою її ознакою є широкий вихід до Чорного та Азовського морів. Узбережжя області значно розчленоване затоками, лиманами, бухтами зручними для розташування морських портів. Все це повинно сприяти розвитку морського транспорту і судноплавства.

В морській транспортній системі Херсонської області діє два міжнародні морські порти в м. Херсоні та м. Скадовську і два морських портопункти – в місті Генічеську та селищі Хорли Каланчацького району.

*Загальна характеристика узбережжя Херсонщини.* На півдні Херсонська область омивається водами Чорного і Азовського морів, узбережжя яких значно розчленовані затоками, бухтами та лиманами, які практично не замерзають. Загалом берегова смуга України перевищує 2,8 тис. км., з них приблизно 650 км припадає на узбережжя Херсонщини [1].

В її межах виділяється значна кількість заток: Ягорлицька з максимальною глибиною 12 м і середньою глибиною – 3,5 м, Тендрівська – західна частина якої відносно глибоководна, так глибини плавно нарастають від 4 – 5 м до 15 м. Східна частина затоки мілководна, біля північного берега глибини не перевищують 1м. Джарилгацька затока мілководна. Максимальна глибина затоки дещо перевищує 8 м, середня глибина становить 3,5 м. Також мілководною затокою являється Утлюцький лиман на Азовському узбережжі області із максимальною глибиною біля 8 м, при пересічні глибині 2,1 м [1].

Характерними для берегової смуги області є піщано-черепашкові акумулятивні утворення – коси (коси-острови). Найбільш значними з них є Тендрівська, Джарилгацька, Бірючий острів та інші.

*Особливості морського транспорту.* Широкий вихід до Чорного й Азовського морів є надзвичайно важливою рисою транспортно-географічного положення. Берегова лінія області досить розчленована зручними затоками, лиманами, бухтами, придатними для спорудження портів. Все це сприяє розвитку морського судноплавства, завдяки чому

Україна в цілому і Херсонська область зокрема має доступ до країн Балканського півострова, Туреччини і Грузії, а далі — до великих регіонів Близького Сходу й Прикаспію, які є перспективними щодо всестороннього економічного співробітництва і, насамперед, постачання в Україну нафти та природного газу. Приморське положення Херсонщини забезпечує їй також прямий вихід до основних центрів світової економіки (Західної Європи, Північної Америки, Азіатсько-Тихоокеанського регіону) та країн, що розвиваються, з різних частин світу [2,3].

В морській транспортній системі Херсонської області діє два міжнародні морські порти в м. Херсоні та у м. Скадовськ і два морських портопункти – в м. Генічеську та с.Хорли Каланчацького району.

Херсонський морський торговий порт розташований на правому березі річки Дніпро, на відстані 26 км від Дніпро-Бузького лиману і в 96 км від Чорного моря. З Чорним морем порт зв'язує підхідний канал, загальною довжиною 68 км, який проходить по річці Дніпро (28 км) і в Дніпро-Бузькому лимані (40 км) [3].

Порт відкритий для заходу суден всіх прапорів круглий рік, в зимовий час проведення суден здійснюється за допомогою криголамів. Заходження до порту дозволяється суднам довжиною до 200 метрів з осіданням до 7,6 метрів. Разом з тим у порту існує технологія навантаження (до 35,0 тис. тонн) великотоннажних суден типу «Панамакс» з подальшим довантаженням на рейді порту-пункту Очаків до загальної судової партії 70,0 тис. тонн. Довжина причального фронту становить 1262 метри. Порт має 5 причалів, оснащених порталними кранами вантажопідйомністю від 5 до 20 т, причали елеватора і для службово-допоміжного флоту.

Скадовський порт розташований у м. Скадовськ. Він виконував вантажопасажирські і автопоромні перевезення на турецькому напрямі. До порту приписані порто пункти Генічеськ і Хорли. Територія порту становить 8,5 га. Відповідно до генеральної схеми розвитку можливе розширення території до 16,5 га. Довжина причальної лінії – 929м, з них у робочому стані – 536м. У порту є 1 вантажний район, 6 причалів [3,4].

*Існуючі проблеми.* Якість обслуговування замовників транзитних перевезень, терміни переробки вантажів у портах визначаються станом наявної інфраструктури та ступенем пристосованості портів до вимог сьогодення. Порти Херсонщини були побудовані ще у минулому сторіччі і в їх межах не здійснено необхідну реконструкцію.

Технологічне устаткування у портах здебільшого морально застаріле, фізично зношене та потребує значної модернізації. Технічні засоби забезпечення безпеки мореплавства (радіозв'язок, центри регулювання руху суден, рятувально-координаційний центр) також потребують ремонту і модернізації. Радіозв'язок функціонує задовільно, але необхідна заміна застарілого обладнання.

Берегова інфраструктура (включаючи об'єкти службово-допоміжного та обслуговуючого призначення, мережі і споруди енергопостачання, водопостачання, каналізаційні мережі, транспортні комунікації тощо) у нинішньому технічному стані здебільшого також потребує профілактичного і капітального ремонту.

Значною проблемою портів є невикористання нових логістичних схем, що робить завантаження та розвантаження кораблів більш тривалим та складним процесом, зменшує обсяги товарів, які може пропустити порт за одиницю часу, знижує якість та швидкість доставки вантажу з місця на місце.

Іншою проблемою є те, що порти є державними підприємствами, тому до них до сих пір застосовується практика "навішування" соціальних об'єктів (дитсадок, лікарні), що звичайно збільшує видатки підприємств та зменшує їх рентабельність.

Скорочення обсягів контейнерних перевезень. Це пояснюється найбільшою складовою фіскальних зборів у цій групі вантажів, що призводить до втрати контейнерних потоків, тоді як середньорічні темпи приросту світових контейнерних перевезень становлять 5-11% [5].

*Висновки.* Отже, Україна в цілому, і Херсонська область зокрема, має досить вигідне транспортно-географічне положення. Вона розташована на перетині важливих міжнародних транспортних шляхів. Нині зростає значення Чорноморського регіону як перспективного вузла транспортних комунікацій і торговельних зв'язків Європи та Азії. Через Чорне море вже зараз пролягають морські вантажні лінії, які є продовженням чотирьох транспортних шляхів: Євразійського транспортного коридору, Критського коридору №9, нового та перспективного транспортного коридору – Балтика – Чорне море та кільцевого (навкруги Чорного моря) транспортного коридору, який зв'язує країни Чорноморського економічного співробітництва.

### **Література:**

1. Рельєф України. Навч. Посібник/[Б.О.Вахрушев, І.П.Ковальчук, А.С.Кравчук, Є.Т.Палієнко, Г.І.Рудько, В.В.Стецюк]; за аг. Редакцією В.В.Стецюка. – К.:Видавничий дім «Слово», 2010. – 688с.
2. Дем'янченко А.Г. Роль і структура морських портів України/ Дем'янченко А.Г. - 2013. [Електронний ресурс]/ Режим доступу: [http://www.problecon.com/pdf/2013/2\\_0/53\\_59.pdf](http://www.problecon.com/pdf/2013/2_0/53_59.pdf) с 53-59
3. Державне підприємство «Скадовський морський торговий порт» [Електронний ресурс]/ Режим доступу: <http://khoda.gov.ua/upload/dr-hersonskijj-morskijj-torgovelnijj-port.ppt> . 2013рік.
4. Генічеський портовий пункт СМТП [Електронний ресурс]/ Режим доступу: <http://ua-port.info/genicheskij-portovyj-punkt-smtp.html>.
5. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років від 2013 року. [Електронний ресурс]/ Режим доступу: <http://frtukr.org/ua/home/zakonodavstvo/galuz-morskogo-transportuu/postanovi-kmu/623-strategiya-rozvitku-morskikh-portiv-ukrajini-na-25-rokiv>