

Коба Олег Анатолійович

Національний університет "Одеська Морська Академія"

РОЗВИТОК МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ТА ТРАНСКОРДОННОЇ ЛОГІСТИКИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ ПРИДУНАВ'Я

Придунайський регіон охоплює південно-західну частину Одеської області, включаючи дев'ять адміністративних районів та міста обласного значення Ізмаїл і Білгород-Дністровський. Загальна площа регіону становить 12,57 тисяч квадратних кілометрів. Цей регіон має велике стратегічне значення для України, адже розташований у важливому геополітичному та транскордонному пункті — на перетині транспортних коридорів і річкових шляхів Дунаю. Водночас Придунайський регіон сьогодні стикається з низкою соціально-економічних проблем, що стримують його розвиток і знижують рівень життя місцевого населення.

Для подолання цих викликів необхідно активізувати господарську діяльність, залучати інвестиції в різні сектори економіки, зокрема в модернізацію інфраструктури, транспорт та логістику. Важливо створювати рівні умови для розвитку бізнесу, підтримувати малі та середні підприємства, а також розвивати сучасний ринок послуг, який базуватиметься на використанні унікального транспортного потенціалу регіону.

Особливої уваги потребує відродження морегосподарського комплексу, зокрема портів та судноплавства, а також підтримка транскордонних транспортних коридорів. Ці напрямки є основою сталого економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності регіону і покращення добробуту місцевого населення.

Судноплавство в дельті Дунаю стикається з численними проблемами, які суттєво впливають на його ефективність і конкурентоспроможність України. Замулення Прорвїнського каналу позбавило країну прямого виходу до Чорного моря, через що значна частина вантажів перевозиться через Сулинський канал у Румунії, що призводить до додаткових фінансових витрат для українських судноплавних компаній. Водночас порти Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ працюють лише на 25% своєї пропускної спроможності, а український флот перевозить лише 7–8% національного вантажу. Частка України на ринку перевезень у дельті Дунаю становить 40–46%. Для підвищення ефективності необхідні значні інвестиції у модернізацію портів і судноплавних каналів.

Дунайський коридор об'єднує 10 країн, а з каналами — 17, з розвиненою системою портів: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ та конкурент Констанца. Основні вантажі — зерно, руда, металобрухт, нафтопродукти. Вантажний оборот 27 дунайських портів перевищує 1 млн тонн щорічно, що свідчить про необхідність укрупнення та спеціалізації портів. В Україні важливі порти — Ізмаїл і Рені. Соціально-економічний розвиток регіону залежить від портово-промислових комплексів, які забезпечують зайнятість у судноплавстві, рибальстві, суднобудуванні та обслуговуванні вантажів. Прогноз роботи портів Придунайського регіону враховує кілька ключових чинників. По-перше, очікується зростання експорту українських товарів до Європи, зокрема будівельних матеріалів, цементу, арматурного заліза та прокату.

По-друге, зерно залишатиметься важливим експортним продуктом, серед якого домінуватимуть кукурудза, пшениця, насіння соняшнику, ріпак і комбікорми.

Важливим фактором є підтримання судноплавних глибин і розвиток альтернативного каналу «Дунай — Чорне море» української частини Дунаю, що дозволить відновити вантажопотоки, підвищити конкуренцію та збільшити інтенсивність руху суден.

Лімітуючі чинники включають економічні аспекти: проектування каналу потребує врахування стратегічних обсягів вантажів і цінової політики, зумовленої позиціями Міжнародної дунайської комісії. Екологічні обмеження пов'язані з унікальністю дельти Дунаю — важливого водно-болотного угіддя з високою біорізноманітністю, що потребує охорони та збереження.

Також потрібно враховувати міжнародний досвід постійного днопоглиблення і русловирівнювання для уникнення занесення каналів наносами. Техніко-економічні обмеження пов'язані з необхідністю узгодження глибин каналу із береговою інфраструктурою та вирішенням проблем наносів. Особливу увагу слід приділити відновленню Потаповського каналу.

Забезпечення сталого розвитку Придунайського регіону вимагає балансу між економічними інтересами та збереженням унікальної екосистеми дельти Дунаю.

Чернявський Андрій Михайлович

Херсонський державний університет

ГІДРОДИНАМІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПРОРИВНОГО ПОТОКУ КАХОВСЬКОЇ ГЕС ТА ЇХНІЙ ВПЛИВ НА БУЗЬКО-ДНІПРОВСЬКО- ЛИМАНСЬКИЙ КАНАЛ

Підриг дамби Каховської ГЕС в ніч на 6 червня 2023 року сколихнув весь цивілізований світ. Увага як наукової спільноти так і медійного простору була спрямована на відслідковування перебігу подій [1], прогнозування наслідків та вживання первинного комплексу дій по усуненню наслідків. Після цього почались численні дискусії щодо доцільності відновлення Каховської ГЕС, вивчення екології осушеного dna колишнього водосховища та посиленого моніторингу розвитку екосистем нижньої течії та гирла Дніпра. Проте, не варто забувати й той факт, що окрім господарського, енергетичного та гідрологічного значення, Каховське водосховище мало ще й важливе транспортне, забезпечуючи суднопрохідність вантажних суден вверх по течії Дніпра. У цьому контексті також має значення Дніпровсько-Бузький лиман, по дну якого прокладено суднохідних канал, який забезпечує підхід суден до морських і річкових портів Херсону та Миколаєва [3].

Це обґрунтовує необхідність комплексного аналізу гідрологічних та гідродинамічних наслідків прориву дамби Каховської ГЕС. Проведені розрахунки базуються на спостереженнях, відкритих даних, а також припущеннях, типових для гідрологічного моделювання в умовах браку точних польових даних. Зокрема, зафіксовано зниження рівня води у Каховському водосховищі на 1,5 м за перші 10 годин після підригу, що відповідає втраті приблизно 3,2 км³ води [4]. Це дало змогу визначити пікову витрату води на рівні ~88 000 м³/с. За визначеною шириною і висотою прориву обчислено середню швидкість потоку – близько 29,7 м/с.