

3. Не допускати засмічення прибережних смуг. Після відпочинку на пляжі необхідно прибирати за собою систематично. Те саме стосується і парків та скверів [2].

Все викладене має стимулювати державні структури, навчальні заклади до розширення вивчення екологічних питань і прийняття рішучих заходів з оздоровлення навколишнього середовища.

Список використаних джерел

1. Екологія України. [Електронний ресурс] – Режим доступу <https://sites.google.com/site/modernecology21age/ekologiaukrai>.
2. Екологічні проблеми Хмельницького. [Електронний ресурс] – Режим доступу <https://vsim.ua/Podii/ekologichni-problemi-hmelnitskogo-ekologi-rozpovili-pro-zabrudnennya-10696085.html>.

ВІДНОВЛЕННЯ ВОДНИХ ШЛЯХІВ В УКРАЇНІ

*Іваненко Валерія Сергіївна,
здобувач вищої освіти спеціальності 015 «Професійна освіта (Аграрне
виробництво, переробка сільськогосподарської продукції
та харчові технології)»,
Миколаївський національний аграрний університет
Петровських Артема Дмитровича
здобувач вищої освіти спеціальності 015 «Професійна освіта (Аграрне
виробництво, переробка сільськогосподарської продукції
та харчові технології)»,
Миколаївський національний аграрний університет*

Колись річки України були повноводними, а український річковий флот доставляв мільйони тон товарів до всіх куточків країни. Перший штучний канал побудували ще в 1783 році і назвали Дніпровсько-Бузький судноплавний канал, він з'єднував притоку Прип'яті та річку Піна.

Річковий флот України завжди був гордістю держави, але після розвалу Радянського Союзу він занепав, рок за роком судноплавні річки почали замулювати, а судна порізали на металобрухт. За великим рахунком в Україні суднохідною осталося тільки одна ріка – Дніпро.

Чому важливо відроджувати вантажне судноплавство в країні? Тому що це набагато дешевше, ніж перевозити товари та вантажі залізницею чи фурами. Необхідно тільки провести поглиблення дна та поставити перевантажувальні термінали з інфраструктурою [1].

Регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту здійснюється з метою реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної політики, воно сприяє на конкурентних засадах ринку послуг у різних сферах економіки України; створенню та розвитку берегової інфраструктури внутрішнього водного транспорту; організація міжнародного співробітництва.

Але є думка, що при розбудові судноплавства громадяни України втратять джерело води і довкілля на всій території держави. Проблема забруднення річок з суден дійсно існує [2], Закон України «Про внутрішній водний транспорт» поживавив річкове судноплавство. Тепер час покаже, чи готові наші судноплавні компанії забезпечити захист водного середовища від своєї діяльності на річці.

Більшість судноплавних компаній ретельно підготувались до ходіння річковими водними шляхами. Вони мають сучасний флот, відповідають вимогам Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню моря із суден «Marpol 73/78». Регістром судноплавства України на кожне судно видане Міжнародне свідоцтво. Плавзасоби оснащуються устаткуванням для очищення мийної води з системою її повторного використання.

Піклуються компанії і береговою інфраструктурою, на причалах організовано пости обслуговування плавзасобів, біля них приймаються стічно-фекальні води, судові відходи, виконується заправка суден паливними матеріалами та питною водою. Від негативних наслідків аварійних ситуацій при заправці суден паливом враховані вимоги щодо захисту водного середовища: при заправці, по контур судна, на водну поверхню встановлюються бонові загорожі; організовані пости прийому лляльних вод.

Судноплавство в країні треба розвивати та розширювати. Для цього на річках України потрібно проводити днопоглиблювальні роботи [3]. Але тут теж виникають питання. Наскільки безпечні такі роботи для довкілля? Куди скидати донний ґрунт, брудну воду? Як це впливає на мешканців водойм, тваринний та рослинний світ?

Днопоглиблювальні роботи здійснюються на підставі проєктів, у складі яких повинні бути визначені площа виконання робіт, об'єми утворення донних ґрунтів, їхній склад, забрудненість тощо. На підставі передпроєктних досліджень, задля мінімізації впливів на довкілля, розробляються заходи, у тому числі і компенсаційні, щодо поводження з донними ґрунтами [4]. Всі роботи по рекультивациі берегових відвалів та заходам їх озеленення узгоджуються з громадами: засівання кормовими травами, що дає додаткові площі пасовищ; висадка зелених насаджень, що укріплює береги та дає додаткові зелені зони для відпочинку.

Такі роботи вже успішно були проведені на Дніпрі та Південному Бугу, Каховському, Канівському, Кременчуцькому та Дніпровському водосховищах. Із початку провадження інвестиційних програм щодо відновлення судноплавства внутрішніми водними шляхами в указаних районах, в якості компенсації було здійснене зариблення річок та водосховищ [5].

Прикладом убезпечення від справжнього екологічного лиха, загибелі десятків тисяч піленгасів, стало у 2018 році розчищення Молочного лиману у Азовському морі. Ситуація у Молочному лимані була нестандартна. Господарська діяльність людини ні як не впливало на ситуацію, скоріше це результат відсутності якої не будь діяльності.

Рівень води в лимані, який розташований на території Приазовського національного природного парку, з кожним роком катастрофічно падав. Навесні 2017 року зайшли в лиман на нерест піленгаси, а восени застрягли на міліні і

задихнулися. Єдиним виходом у море тоді залишалась штучна протока, яка потребувала регулярного очищення від штормових наносів піску. Але бездіяльність місцевої влади та керівництва національного природного парку привели до екологічної кризи. На порятунок тоді прийшла компанія «Нібулон», яка у терміновому порядку відновила водне сполучення між Азовським морем та Молочним лиманом та виправила кризову ситуацію.

І такі випадки спасіння природних комплексів непоодинокі, аналогічні роботи по розчищенню існуючих каналів водообміну виконувалися на озері Боброве, що на Херсонщині (2020), прочищення русла та відновлення течію річки Ягорлик, що на Одещині (2021-го) тощо.

Отже, все більш актуальним і затребуваним в Україні стає річкове судноплавство. Водний транспорт має перспективи та може відновити втрачені позиції. Але з розвитком інфраструктури водного транспорту необхідно не забувати про екологію водних об'єктів, які експлуатуються.

Список використаних джерел

1. Іваненко В. С., Курепін В. М. Захист водних ресурсів та джерел водопостачання // Захист водних ресурсів - Глобальні виклики, загрози опустелювання територій, міжнародні зобов'язання держав світу : тези доповідей з щорічного тематичного «круглого столу», м. Миколаїв, 22 березня 2022 року. Миколаїв : МНАУ, 2022. С. 9-13. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/11213>.

2. Курепін В. М. Морські охоронні природні території як елементи національної екологічної мережі України // Academician Leo Berg – 140 years: Collection of Scientific Articles, Bendery, March 12, 2021. Bendery, Moldova : Eco-TIRAS International Association of River Keepers, 2021р. С. 394-399. URL:<http://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/8859>.

3. Курепін В.М. Відновлення та збереження водних ресурсів Південного Бугу на Миколаївщині // Transboundary Dniester River Basin Management and EU Integration – Step by Step : Proceedings of the International Conference Chisinau, October 27-28 2022 / editor: Ilya Trombitsky; editorial and scientific conference committee: Gheorghe Duca [et al.]. Chişinău : Eco-TIRAS, 2022 (Arconteh). С. 144-147. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/11850>.

4. Петровських А. Д. Планувальні рішення комплексного плану, основа розвитку територій об'єднаних громад // Інформаційно-психологічна та техногенна безпека: історичні аспекти, особливості захисту суспільства та особистості : тези доповідей за результатами тематичного «круглого столу», м. Миколаїв, 9 грудня 2022 р. Миколаїв : МНАУ, 2022. С. 37-40. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/12075>.

5. Артюхова Н. С. Загальна характеристика басейну річки Південний Буг та його іхтіофауни // Academician Leo Berg – 140 years: Collection of Scientific Articles Bendery, Moldova : Eco-TIRAS International Association of River Keepers, 2021. С. 280-284. URL:<http://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/8876>.