



УДК 94(477) 656.62
Г67

IMPLEMENTATION OF TECHNICAL RECONSTRUCTION FOR THE RIVER TRANSPORT OF THE USSR (1960 – 1980)

ЗДІЙСНЕННЯ ТЕХНІЧНОЇ РЕКОНСТРУКЦІЇ НА РІЧКОВОМУ ТРАНСПОРТІ
УРСР (1960 – 1980 рр.)

Anatolii V. Horban
Горбань
Анатолій
Вікторович

Anatoliy V. Gorban

А. В. Горбань, канд. істор. наук
academy@maritime.kiev.ua
ORC ID: 0000-0002-3396-0898

*Kyiv State Maritime Academy named after hetman Petro Konashevich-Sahaydachnyi, Kyiv
Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Київ*

Abstract. The basic directions and problems of the technical reconstruction of river transport of the Ukrainian SSR in the period of 1960-1980 has been studied. They include the reequipping and reinforcement of the river fleet, reconstruction of port facilities, implementation of the new methods of vessels use. The negative factors that hindered the development of the branch are determined. They are the low specialization of the river fleet, inconformity of vessels to the new conditions of navigation, insufficient level of mechanization. The problems of the technical reconstruction of river transport which provided the transport development of “small rivers” are showed. This caused the increase in the cost of transport operations and distraction of the large-tonnage fleet from the work on the main directions. The situation of the unfulfillment of the shipbuilding plan because of the weak material and technical base of shipbuilding and shiprepairing yards, and chronic lack of materials supply is described. Moreover, the increase in the needs of national economy required more intensive work on the building of powerful river fleet, which wouldn't have been possible without the radical reconstruction or construction of new facilities. The situation was also complicated by the poor state of shiprepairing industry. The article describes some problems with the development of small rivers of several regions, which remained the only reliable way to transport large consignments or bulky cargo of Ukraine of that time.

Keywords: river transport; technical reconstruction; economic effectiveness.

Аннотация. Исследованы основные направления и проблемы технической реконструкции на речном транспорте Украинской ССР в 1960-1980гг., к которым относились переоснащение и пополнение речного флота, реконструкция портового хозяйства, внедрение новых методов использования судов. Установлены негативные факторы, которые сдерживали развитие отрасли: низкая специализация речного флота, несоответствие транспортных средств новым условиям судоходства, недостаточный уровень механизации работ. Выявлены трудности технической реконструкции речного транспорта, который обеспечивал транспортное освоение «малых рек», что привело к увеличению себестоимости перевозочной работы и отвлечению крупнотоннажного флота от работы на магистральных направлениях.

Ключевые слова: речной транспорт; техническая реконструкция; экономическая эффективность.

Анотація. Досліджено основні напрями й проблеми технічної реконструкції на річковому транспорті Української РСР у 1960-1980-ті рр., до яких належали переоснащення й поповнення річкового флоту, реконструкція портового господарства, впровадження нових методів використання суден. Встановлено негативні фактори, які стримували розвиток галузі: низька спеціалізація річкового флоту, невідповідність транспортних засобів новим умовам судноплавства, недостатній рівень механізації робіт. З'ясовано труднощі технічної реконструкції річкового транспорту, який забезпечував транспортне освоєння «малих річок», що спричинило збільшення собівартості перевізної роботи й відволікання великотоннажного флоту від роботи на магістральних напрямках.

Ключові слова: річковий транспорт; технічна реконструкція; економічна ефективність.

References

- Barakin, A. Bolshe gruzov na malye reki [More cargo on small rivers]. *Rechnoy transport – River Transport*, 1976, no. 10, pp. 8–9.
- Gurnak V.N., Goncharov N. Ye. *Tendentsii razvitiya i puti sovershenstvovaniya transportnoy sistemy Ukrainskoy SSR* [Development trends and ways of the improvement of the transport system of the Ukrainian SSR]. Kyiv, Znaniya USSR Publ., 1982. 19 p.
- Hurnak V.N. *Transportnyi potik respubliky* [Transport stream of the republic]. Kyiv, Znaniya USSR Publ., 1986. 49 p.
- Zakharov A. H. *Transport Ukrainy* [Transport of Ukraine]. Kyiv, Znaniya Publ., 1974. 46 p.
- Kavytskyi M. Problemy popolneniya flota na Dnepre [Problems of fleet reinforcement on the Dnieper]. *Rechnoy transport – River Transport*, 1982, no.7, pp. 12-13.
- Kozak M.P., Kulaev Yu.F., Yashnik N.N. *Transport Ukrainy v edinoy transportnoy sisteme* [Transport of Ukraine in the integrated transport system]. Kyiv, Znaniya USSR Publ., 1976, 22 p.
- Kulaev Yu.F. *Povyshenie effektivnosti raboty transporta Ukrainskoy SSR* [Improvement of transport effectiveness of the Ukrainian SSR]. Kyiv, Naukova dymka Publ., 1979. 223 p.
- Makarov L.V. Rechnye porty Ukrainy [River ports of Ukraine]. *Rechnoy transport – River Transport*, 1976, no. 10, pp. 18-19.
- Maiko A.F. *Chitkyi rytm roboty avtotransportnykiv* [Accurate working rhythm for motor transport workers]. Kyiv, Tekhnika Publ., 1979. 55 p.
- Nestorenko O. *Narodne gospodarstvo Ukrainskoi RSR u semyrichsi. Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku* [Economy of the Ukrainian SSR during seven year plan. Current state and prospects of development]. Kyiv, Akademii Nauk URSR Publ., 1960. 519 p.
- Pylypenko V.A., Kruhlov S.H. *Pytannia rozvytku vnutrishnoho vodnoho transportu Ukrainskoi RSR* [Issue of inland water transport development in the Ukrainian SSR]. Kyiv, Derzhplan URSR Publ., 1972, pp. 19-24.
- Kozak M. P. *Nauchno-tekhnicheskyy progress na transporte Ukrainskoy SSR* [Scientific and technical progress in transport of the Ukrainian SSR]. Kyiv, Znanie, 1985. 23 p.
- Redkol A. V. *Ukrainskaya SSR v usloviyakh razvitogo sotsializma (60-e – nachalo 80-kh godov)* [Ukrainian SSR under developed socialism (60s - early 80s)]. Kyiv, Naukova dymka Publ., 1981. 775 p.
- Slavov N. Na rechnykh magistralyakh Ukrainy [On the river trunks of Ukraine]. *Rechnoy transport – River Transport*, 1982, no. 12, pp. 6-7.
- Stepanov G. Dela rechnikov Ukrainy [Business of water transport workers in Ukraine]. *Rechnoy transport – River Transport*, 1984, no. 11, pp. 20-21.
- Dopovidni zapysky ta dopovidi viddilu pro robotu transportu, shliakhovoho gospodarstva i zviazku v URSR (06.01.1975-18.08.1975) [Memoranda and reports of the department on transport, road economy and communication in the Ukrainian SSR (06.01.1975-18.08.1975)]. *Tsentrалnyi derzhavnyi arkhiv vyshchyykh orhaniv vlady Ukrainy – Central State Archives of Higher Authorities of Ukraine*, F.R.2, Op. 13, Spr. 9579, pp. 68-81, 131.
- Goncharov N. E. *Regionalnye problemy razvitiya transportnoy sistemy Ukrainskoy SSR* [Regional problems of the transport system development of the Ukrainian SSR]. Moscow, Institut kompleksnykh tansportnykh problem Publ., 1988. 158 p.
- Spravki o khode vypolneniya semiletnego plana 1959-1965 gg., predlozheniya Glavrechflota (14.02.1964-29.12.1964) [References on the implementation of the seven-year plan in 1959-1965, suggestions of the Central Agency of River Transport (14.02.1964-29.12.1964)]. *Tsentrалnyi derzhavnyi arkhiv vyshchyykh orhaniv vlady Ukrainy – Central State Archives of Higher Authorities of Ukraine*, F. 4610, Op. 1, Spr. 1660, pp. 29–43.
- Dopovidni zapysky po zahalnym pytanniam transportu, shliakhovoho gospodarstva URSR (21.01.1983-31.10.1983) [Memoranda on general issues of transport, road economy of the Ukrainian SSR (21.01.1983-31.10.1983)]. *Tsentrалnyi derzhavnyi arkhiv vyshchyykh orhaniv vlady Ukrainy – Central State Archives of Higher Authorities of Ukraine*, F.R.2, Op.14, Spr. 6678, pp. 3–10, 46–52.
- Lystuvannia z soiuzytnymy, respublikanskymy i oblasnymy orhanizatsiiamy pro rozvytok i robotu vodnoho transportu v URSR (16.05.1975-21.01.1976) [Correspondence with the union, republican and regional organizations on the development and operation of water transport in the Ukrainian SSR (16.05.1975-21.01.1976)]. *Tsentrалnyi derzhavnyi arkhiv vyshchyykh orhaniv vlady Ukrainy – Central State Archives of Higher Authorities of Ukraine*, F.R.2, Op.13, Spr. 9608. 167 p.
- Informatsiia “Pro perekliuchennia perevezen vantazhiv u zymovy period iz zaliznyts na richkovyi transport” [Information “On the switching of cargo transportation in winter from railways to river transport”]. *Tsentrалnyi derzhavnyi arkhiv vyshchyykh orhaniv vlady Ukrainy – Central State Archives of Higher Authorities of Ukraine*, F. 3, Op.3, Spr. 1776. 24 p.
- Dovidka pro perspektyvy rozvytku Dunaiskoho paroplavstva na 1970-1975 rr. (20.02.1969-23.04.1970) [Reference on the prospects of shipping development on the Danube in 1970-1975 (20.02.1969-23.04.1970)]. *Tsentrалnyi derzhavnyi arkhiv hromadskykh obiednan Ukrainy – Central State Archives of Higher Authorities of Ukraine*, F.1, Op.25, Spr.235, pp. 27–39.

Постановка проблеми. Наприкінці 1950-х рр. організація роботи річкового транспорту та його економічна ефективність були незадовільними. Велика зношеність плавзасобів річкового флоту та його хронічні простой, пов'язані з низькою технічною базою портово-причального господарства, недостатні потужності судноремонтних підприємств стримували розвиток роботи галузі. Водночас поступове зростання обсягів вантажообігу вимагало суттєвого підвищення ефективності переробки вантажів. Зважаючи на гостру потребу вирішення цих проблем, уже в кінці 1950-х – на початку 1960-х рр. в Україні було взято курс на масштабну технічну реконструкцію річкового транспорту. У процесі її здійснення виявилися як позитивні, так і негативні аспекти цього масштабного й складного процесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У радянський період вивченню проблем діяльності й розвитку річкового транспорту приділялася доволі значна увага. Річковий транспорт розглядався як складова загальної транспортної системи республіки. Виходячи з цього, значний фактичний та інформативний масив про масштаби й досягнення у ході технічної реконструкції галузі міститься в узагальнюваних працях з історії українського транспорту Л. Шульпіна [15], А. Захарова [4], В. Гурнака та Н. Гончарова [2]. Проблема впровадження досягнень науково-технічного прогресу на річковому транспорті висвітлювалася в ряді спеціалізованих досліджень з технічної реконструкції транспорту УРСР: «Научно-технічний прогрес на транспорті Української ССР» [12], «Повышение эффективности работы транспорта Украинской ССР» [6]. Деякі аспекти проблеми проаналізовано й в окремих розвідках, присвячених розвитку й функціонуванню річкового транспорту в умовах науково-технічного прогресу. Це, зокрема, публікації В. Пилипенка [11], Г. Степанова [14], А. Баракіна [1], Л. Макарова [9], М. Кавицького [7], де, зважаючи на тогочасну дійсність, увага акцентувалася лише на позитивних досягненнях, труднощі ж і невирішені аспекти залишались поза увагою авторів.

Справді, об'єктивний розгляд даної проблеми став можливим лише в сучасних умовах вільного наукового пошуку й відкритого доступу до всього комплексу архівних матеріалів, використання яких дозволяє простежити реальний перебіг подій і всі ті фактори, що впливали на темпи технічної реконструкції, прискорюючи її чи навпаки — гальмуючи.

МЕТА РОБОТИ — проаналізувати основні напрямки технічного переоснащення річкового транспорту, визначити як досягнення, так і негативні чинники, які стримували розвиток галузі.

Виклад основного матеріалу. З початку 1960-х рр. внаслідок проведення на цілому ряді річок України, насамперед на Дніпрі, великомасштабних гідротехнічних робіт значно покращилися умови судноплавства, підвищилися транзитні глибини для шлюзування суден великої вантажності [11, с. 32; 19, с. 33]. Так, зокрема глибина фарватеру Дніпра від Херсона до Києва стала придатною для експлуатації

сучасних великотоннажних типів суден. Як наслідок — значно зросли обсяги й швидкість перевезення вантажів [2, с. 34; 1, с. 5].

Переоснащення річкового флоту новими *транспортними засобами* мало декілька основних напрямків [10, с. 12; 4, с. 1]. Склад річкового флоту поліпшився і за рахунок його поповнення самохідними вантажними суднами з пристосуванням для штовхання несамохідних барж. Пасажирський флот Дніпра, Десни, Прип'яті почав поповнюватися швидкісними теплоходами на підводних крилах — «Ракета» [2, с. 3; 13, с. 32]. На середину 1960-х рр. судна цього типу, які курсували на річках України, склали вже 20% від загальної кількості подібних суден у СРСР [12, с. 6, 93].

На початку 1970-х рр. річковий вантажний флот України почав інтенсивно поповнюватися новими теплоходами тоннажністю 1800 і 2000 т [6, с. 2; 19, с. 23]. Досить швидко на Дніпровській річcovій магістралі основним видом транспортного флоту стали великі теплоходи-майданчики вантажопідйомністю 1800 т і швидкохідні теплоходи середнього класу вантажопідйомністю 600 т. Ці теплоходи, як правило, експлуатувалися в парі із несамохідною баржею — «приставкою», яку вони вели методом «штовхання» вантажопідйомністю теж відповідно 1200 та 600 т. Крім того, на Нижньому Дніпрі почали експлуатувати й вантажні теплоходи типу «Велика Волга» вантажопідйомністю 2000 т з «приставкою» 1200 т [15, с. 2; 10, с. 11]. Завдяки цьому загальна вантажопідйомність флоту підвищилася на 74,5 тис. т [13, с. 11; 13, с. 2].

Лише за доволі короткий період 1971-1975 рр. «Головрічфлот» України було поповнено більше, ніж 250 новітніми суднами різного призначення: теплоходами змішаного плавання, швидкісними суднами на підводних крилах, самохідними суховантажними суднами [8, с. 11; 13, с. 3]. Завдяки цьому річковий транспорт республіки порівняно з попередньою п'ятирічкою збільшив обсяг перевезень вантажів майже на 55% [8, с. 12; 22, с. 2].

За період з початку 1970-х до початку 1980-х рр. лише на власних судноверф'ях «Головрічфлоту» України побудовано суден загальною тоннажністю понад 300 тис. т. Від суднобудівних підприємств інших міністерств і закордонних постачальників отримано ще 20 великих сучасних теплоходів змішаного річка-море плавання й 6 спеціальних круїзних пасажирських суден [14, с. 12; 20, с. 5].

У 1982 році на Київському суднобудівному заводі «Ленінська кузня» побудовано головний вантажний теплохід Д-080 «Славутич-1», вантажопідйомністю 3650 т, який за своїми техніко-економічними показниками значно випереджав усі наявні на той час типи суден [15, с. 16; 11, с. 9]. Регістр «Головрічфлоту» України поповнювався такими сучасними спеціалізованими суднами також змішаного річка-море плавання: контейнеровозами, ліхтеровозами [2, с. 3; 1, с. 10].

У 1970-ті рр. продовжувалося також поповнення пасажирського флоту на Дніпрі швидкісними суднами. У складі пасажирського річкового флоту, окрім

швидкісних теплоходів на підводних крилах типу «Ракета» пасажиромісністю 65 осіб, почали експлуатуватися й судна типу «Метеор» значно більшої пасажиромісності — 120 осіб. Вищою була і їхня швидкість, яка досягала 70 км/год.

Під час перевезення пасажирів на лініях приміського й внутрішньоміського сполучення почали активно впроваджуватися пасажирські теплоходи типу «Москвич» [15, с. 23; 16, с. 12].

Суттєвий вплив на розвиток річкового транспорту мало провадження вже вищезгаданого абсолютного нового типу суден — суден класу «річка-море». З 1967 р. у складі транспортного флоту Дніпра з'явилися теплоходи змішаного плавання вантажопідйомністю 2–2,7 тис. т. Якщо вантажні річкові судна традиційного типу використовувалися лише для перевезень по Дніпру й каскаду Дніпровських водосховищ, то судна змішаного плавання призначалися для безперевантажувального обслуговування вантажопотоків з Придніпров'я в різні порти Чорноморського й Азовського басейнів, а також у порти Придунайських країн [1, с. 67; 15 с. 12]. Про темпи зростання обсягів цих перевезень свідчить таке. Якщо в 1970-х рр. питома вага цих перевезень складала 5,3% за обсягом і 13% за вантажообігом від усієї роботи річкового транспорту Української РСР, то в 1983 р. відповідно — 10,9 та 22,5% [4, с. 6; 10, с. 11]. А в середині 1980-х рр. суднами змішаного плавання типу «річка-море» виконувалося вже 33% всього вантажообігу річкового транспорту України [4, с. 12; 8, с. 34].

Слід зазначити: внаслідок проведеного протягом 1960–1975 рр. оновлення плавзасобів річкового транспорту корінним чином змінилась структура палива, яке вони використовували. Споживання кам'яного вугілля для експлуатації суден скоротилося в 66 разів, натомість витрати дизельного палива зросли майже втричі. При цьому значно зменшилися енерговитрати перевезень. Так, за збільшення обсягів перевезень на річковому транспорті республіки в 2,2 раза загальні витрати палива в зіставному тоннажі завдяки структурним змінам не тільки не збільшилися, а й навпаки, — скоротилися на 32% [5, с. 43; 23, с. 33].

Суттєвий економічний ефект давала автоматизація керування судновими двигунами, завдяки чому значно скорочувалася чисельність тих, хто працює. Зважаючи на це, у Київському річковому порту була проведена значна робота з автоматизації управління силовими установками всіх без винятку суден [11, с. 23; 20, с. 9]. Розпочалося обладнання системами дистанційного управління двигунами більшості теплоходів дніпровського басейну. У ході цього на багатьох суднах впроваджувалася також система автоматичного захисту головних двигунів, комплексна механізація машинних відділень [2, с. 11; 3, с. 1].

Наслідком таких технічних вдосконалень, перевірених методів праці стало суттєве підвищення продуктивності праці екіпажів суден у деяких випадках навіть на 75% [2, с. 34; 13, с. 11].

Впроваджувалися й *нові методи використання суден*. Замість традиційного буксирування барж все ширше почав застосовуватися так званий метод штовхання, коли теплохід, який сам віз вантаж, при цьому був обладнаний спеціальним пристроєм, штовхав поперед себе навантажену баржу, що було значно ефективніше щодо економії енерговитрат. Його впровадження дозволило помітно знизити собівартість перевезень. У середині 1980-х рр. на річках України за цим методом працювало вже понад 100 теплоходів. Так, зокрема уніфікованими «спариками» лише теплохід-штовхач (буксир) — несамохідна баржа вантажопідйомністю 3900 т, які працювали методом штовхання, щороку перевозилося понад 7 млн т вантажів або 25% всього вантажообігу [16, с. 30; 18, с. 54]. Всього ж питома вага самохідного флоту на дизельній тязі, обладнаного «приставками» для штовхання, в загальному вантажообігу річкового транспорту України досягала 92% [2, с. 23; 9, с. 12].

Значна робота проводилася щодо розвитку портового господарства і, насамперед, оснащення його ефективними механізмами. Лише протягом 1971–1975 рр. побудовано нові річкові вантажні порти в Миколаєві, Черкасах, Кременчуці, Чорнобилі, Дніпропетровську [14, с. 11; 12, с. 19]. Зростала протяжність механізованих пристаней із сучасними порталними й плавучими кранами, авто- і електронавантажувачами, іншою спеціальною технікою [6, с. 3; 19, с. 1].

Реконструйовано й побудовано нові вантажні причали в Київському, Чернігівському портах (рис. 1). Великий економічний ефект дало підведення сучасних залізничних колій до Миколаївського річкового порту, що дозволило корінним чином змінити характер роботи порту, значно збільшити його вантажообіг, перетворити річковий порт на великий транспортний вузол регіону [9, с. 56; 18, с. 98].

Лише за 1972–1975 рр. у результаті інтенсивної роботи з розвитку берегового господарства загальна довжина механізованих причалів на Дніпрі зросла на 518 погонних метрів, а кількість берегових порталних кранів — на 32 одиниці [13, с. 23; 12, с. 45].

Зростала й кількість відомчих причалів великих підприємств-клієнтів «Головрічфлоту» України. У 1975 р. їх налічувалося вже 160, через них перевантажувалося понад 17 млн. т різних вантажів [9, с. 56; 19, с. 32]. Здійснено реконструкцію та введено в дію 15 потужних причалів хлібоприймальних пунктів, кар'єрів і нафтобаз. Побудовано оснащені особливо потужними механізмами причали для обслуговування виробничих потреб Дніпровського збагачувального комбінату, Трипільської ГРЕС, Кременчуцького елеватора [9, с. 11; 19, с. 34].

Загалом за період 1970–1980 рр. в портах України побудовано й фундаментально реконструйовано 3,2 км вантажних і 0,34 км пасажирських причалів [7, с. 11; 20, с. 12].

Завдяки всім цим заходам вже протягом 1950–1970 рр. обсяг вантажно-розвантажувальних робіт у річкових портах України зріс у 10 разів [2, с. 11; 6, с. 5]. У 1970 р. обсяги цих робіт склали

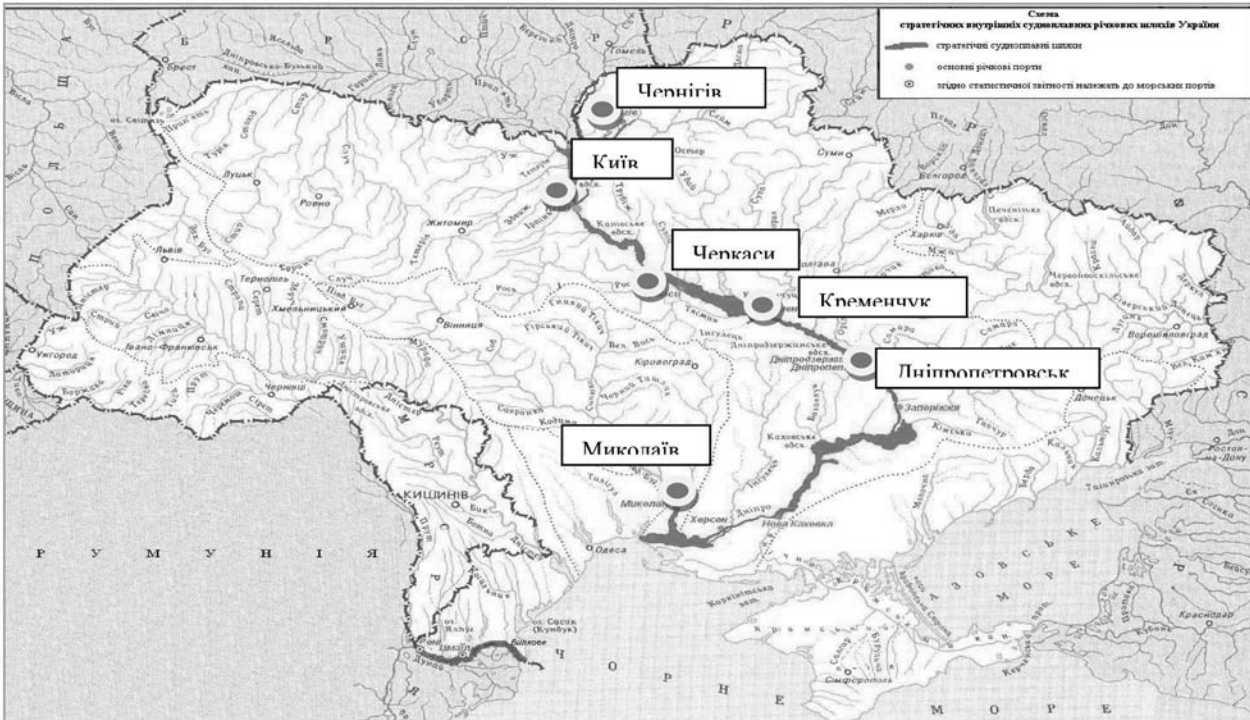


Рис. 1. Реконструйовані та збудовані вантажні порти УРСР (1971–1975 рр.)

вже більше 44 млн т, при цьому основний обсяг перевантажувальних робіт — більше 95%, виконувався у 10 великих комплексно механізованих портах [6, с. 23; 17, с. 32].

Особливо інтенсивно перевантажувальні операції проводилися в Київському, Запорізькому, Дніпропетровському, Кременчуцькому, Черкаському портах [2, с. 2; 2, с. 5].

Як вже зазначалось, це було б неможливим без значного зростання рівня механізації вантажно-розвантажувальних робіт. Протягом 1970–1975 рр. парк підйомно-транспортних механізмів зріс на 30%, вдвічі збільшилась кількість гідроперевантажувачів. Понад 70% парку кранової механізації склали нові крани вантажопідйомністю 5–16 т. Модернізація окремих вузлів кранів дозволила підвищити продуктивність кранового обладнання й скоротити їх простої на позаплановому ремонті. Середня продуктивність порталних кранів лише протягом 1970–1975-х рр. зросла на 12% і складала 174 т/ч, на 25% зросла продуктивність гідроперевантажувачів

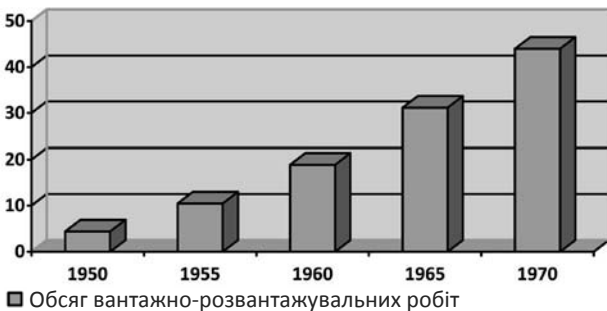


Рис. 2. Обсяг вантажно-розвантажувальних робіт у річкових портах України (1950–1970 рр.)

і становила 550 т/ч, були знижені простої перевантажувальних механізмів на ремонті [9, с. 8; 18, с. 9].

Особливо слід наголосити на тому, що поступово в порти почали надходити й нові засоби малої механізації, які забезпечували переміщення контейнерів, піддонів, пакетів тощо [9, с. 10; 18, с. 7]. Отримало розвиток високоекономічне гідромеханізоване перевантаження річкового піску, а це був один із генеральних вантажів річників. У 1970-ті рр. вже понад 55% транспортованого піску навантажувалося в баржі з використанням гідропісконавантажувачів, побудованих на Запорізькому СРЗ.

Навантаження вугілля в Дніпропетровському порту з використанням нового вуглевантажувального комплексу дозволяло здійснювати завантаження суден з продуктивністю до 1500 т на годину. Проте у зв'язку з відсутністю, в багатьох випадках, повністю механізованих перевантажувальних комплексів, переважною схемою механізації портових вантажно-розвантажувальних робіт була кранова. В цілому кранами в системі «Головрічфлоту» України перевантажувалося понад 80% навалочних вантажів. Це стримувало подальше зростання інтенсивності вантажно-розвантажувальних робіт. Особливо це стосувалося розвантаження суден [9, с. 3; 19, с. 1]. З цього приводу Л. Макаров, начальник відділу портів Головрічфлоту УРСР, у декількох доповідних записках на адресу ЦК КПУ і Ради Міністрів УРСР постійно порушував питання про необхідність спорудження в портах Дніпра з великим і стійким вантажообігом ще кількох нових спеціалізованих причалів, оскільки використання машин безперервного транспорту (перевантажувачів) є значно ефективнішим за традиційні кранові схеми механізації [9, с.3; 11,с.2].

Ще одним напрямком зусиль, спрямованих на підвищення ефективності роботи річкового транспорту, було удосконалення технології пропуску суден. Протягом 1971–1985 рр. лише за рахунок впровадження автоматизації в басейні Дніпра вдалося на третину скоротити тривалість одного шлюзування [17, с. 3; 7, с. 56].

З метою оптимізації управління передбачалося поетапне створення в 1980-х рр. наскрізної багаторівневої автоматизованої системи планування та управління. У кінцевому результаті мала запрацювати єдина інтегрована система ОАСУ «Річфлот УРСР» [7, с. 3; 20, с. 44]. Певною мірою працювали й раціоналізатори. Економічний ефект від використання їх пропозицій щорічно складав 1,5 млн крб. [4, с. 4; 11, с. 34].

Однак разом з тим технічна реконструкція на річковому транспорті супроводжувалася багатьма стримуючими факторами. Зокрема в цілому низькими були темпи поповнення пароплавств сучасним транспортним флотом. Характерним недоліком стали й великі обмеження щодо використання значної кількості одиниць наявного флоту для плавання в умовах створеного на Дніпрі каскаду водосховищ [18, с. 55; 16, с. 6]. Незадовільною була й вантажопідйомність багатьох українських суден, на яких використовувався метод штовхання. Цей показник значно відставав навіть від рівня досягнутого в РСФРР, не кажучи вже про закордонні показники, — відповідно 10 тис. і 15–17 тис. т [4, с. 11; 10, с. 5].

Це пояснювалося насамперед тим, що незадовільними були темпи надходження нових суден вантажного флоту із заводів Міністерства суднобудівної промисловості СРСР, а також недостатніми й потужності суднобудівних підприємств річкового транспорту республіки. До того ж промислові підприємства «Головрічфлоту» України фактично мали використовуватися для здійснення ремонту флоту, лише в порядку довантаження в навігаційний період будували невеликі судна [10, с. 34; 12, с. 55]. Не виконувався план з будівництва суден і не лише у зв'язку із слабкорозвинутою матеріально-технічною базою суднобудівельних і судноремонтних заводів, але й у зв'язку з хронічним недостатнім постачанням матеріалів. Лише у 1982 р. навіть вже з виділених фондів суднобудівниками недоотримано 2,4 тис. т металу й 14 тис. куб. м лісу [19, с. 5; 8, с. 7].

Слід також зазначити, що хоч річковий флот республіки поповнювався в основному самохідними вантажними суднами, при чому ці поповнення здійснювалися в 1965–1980-х рр. доволі ритмічно, у той самий час надходження самохідного суховантажного тоннажу рік у рік систематично знижувалося, наявні самохідні судна через їх фізичне зношення поступово списувалися. При цьому списання суден здійснювалось більш швидкими темпами, ніж йшло поповнення ними [10, с. 11; 12, с. 6].

Доволі гостро давала про себе знати й недостатня кількість спеціалізованих транспортних засобів. Значні труднощі виникали при перевезенні зерна та

інших матеріалів, що вимагали критого зберігання. Прилаштовані для цього судна використовувалися пересічно близько 30 років. Здійснювати їх капітальний ремонт було економічно недоцільним, натомість потреба в них постійно зростала. Особливо гострою ця потреба стала після введення в дію ряду великих підприємств з виробництва мінеральних добрив. Такий стан речей був і з нафтоналивним флотом [10, с. 11; 12, с. 3].

Незважаючи на певні позитивні зрушення, як визнавало саме керівництво ГУРФ, *річковий транспорт республіки був все ще недонасичений суднами змішаного типу «річка-море», які могли б забезпечити планові безперевалочні перевезення зовнішньоторгівельних вантажів між портами Дніпра і Дунаю, у тому числі й в закордонному напрямку. У середині 1970-х рр. для цього все ще використовувалося лише 9 одиниць суден такого типу [20, с. 4; 11, с. 6].*

Між тим зросли потреби економіки вимагали інтенсифікації роботи водних шляхів, значного збільшення вантажопідйомності і потужності суден, гостро постала необхідність прискореними темпами будувати великотоннажний річковий флот, що було неможливим без докорінної реконструкції чи будівництва нових підприємств. Становище ускладнювалося також і незадовільним станом судноремонту. Як зазначав М. Кавицький, начальник управління перевезень, експлуатації флоту й портів Головрічфлоту при Раді Міністрів УРСР, завантаження власне ремонтних промислових підприємств будівництвом суден призвело до того, що ремонт флоту відійшов для них на другий план. Для промислових підприємств будувати нові судна економічно було значно вигідніше, ніж займатись клопітким ремонтом, що також негативно відображалося на належній підтримці технічного стану флоту, особливо несамохідного [10, с. 3; 12, с. 4]. Але й наявні потужності ремонтної бази використовувалися незадовільно. Прикладом може бути наступне. У 1979 р. ГУРФ на судах Дніпровського басейну в порядку планового ремонту встановив близько 200 двигунів типу «6 год. 18-22», проте частина з них була вже зношена, відпрацювала встановлений для них моторесурс і за технічним станом потребувала проведення капітального ремонту. Але в республіці в системі Головрічфлоту не було спеціальних потужностей з ремонту таких типів двигунів [21, с. 45; 2, с. 8].

Розвиток портового господарства був недостатнім. Це створювало серйозні труднощі для роботи всього річкового транспорту. Незважаючи на зазначені вище зусилля, так і не була ліквідована диспропорція між провізною здатністю флоту й переробною здатністю портів [13, с. 2; 13, с. 1].

Гостра нестача щодо причального фронту відчувалася в багатьох портах Дніпровського басейну, оскільки протяжність належно механізованого причального фронту тут зростала повільно. Протягом 9-ої п'ятирічки вона зросла лише на 3%. Недостатньою була й технічна оснащеність причалів, яка пересічно складала лише 1,3 крана на один причал [9, с. 11; 19,

с. 4]. І це при тому, що за нормативами відділу портів ГУРФ було навіть мінімально необхідно 2 крани на 10 п. м причалу. Як наслідок, запас пропускної здатності портів становив всього 32% за необхідності 2–3 кратного запасу [18, с. 11]. Подібне становище склалося і в Дунайському басейні. Тут внаслідок відсутності належно обладнаних причалів у портах постійно затримувалися транзитні перевезення вантажів. Уже з початку 1970-х рр. дало про себе знати перенапруження в роботі портів Ізмаїла, Рені, Іллічівська [22, с. 11; 8, с. 6]. До того ж єдиний суднохідний шлюз Дністровської ГЕС, який був побудований ще в 1933 р., не міг забезпечувати нормальний пропуск сучасних великотоннажних суден [2, с. 32; 14, с. 6]. У таких умовах середня норма обробки суден у процесі вантажно-розвантажувальних операцій майже не знижувалася [9, с. 1; 19, с. 34]. Отже, поступово наростала диспропорція між транспортними можливостями флоту й переробній здатностях портів, через що простої суден у портах склалися в 1980 р. 52% загального часу їх обороту [3, с. 11; 18, с. 34].

Недостатньо уваги приділялося й складському господарству в портах. У результаті й тут склалася диспропорція між перевантажувальними можливостями та ємністю складів [20, с. 12; 12, с. 13].

З великими труднощами проходило освоєння малих річок окремих регіонів, які лишалися єдиним, надійним шляхом для транспортування значних партій вантажів чи перевезення масивних важких виробів. Однак подальше освоєння судноплавства по малих річках вимагало вирішення ряду технічних й економічних проблем. Із загальної протяжності водних шляхів, віднесених до малих річок, 74% використовувалися для перевезення лише у весняний повноводний період навігації, тобто протягом 10–40 днів. На цих водних шляхах не існувало освітлювальних навігаційних знаків, що зумовлювало рух суден лише у світлий період доби. До того ж фактично не було спеціальних дрібнотоннажних суден для плавання по них. Це знову ж таки зумовлювало перевезення вантажів по них лише в повноводний період за допомогою великотоннажних суден, які відволікали від робіт на магістральних річках. Таке експедиційне завезення вантажів по малих річках, умови плавання на яких були до того ж навіть для суден середньої тоннажності досить складними, пов'язане також із значними втратами через довгі стоянки суден під вантажними операціями на практично не обладнаних причалах [8, с. 56; 8, с. 65].

Проте наявний малотоннажний флот для плавання на малих річках майже не поповнювався, а наявні судна в основному були побудовані ще в 1950 рр. і на середину 1970-х рр. вже більше 44% маломірного флоту мали вік, що дорівнював амортизаційному, — 16 і більше років. У другій половині 1970-х років завершився термін служби ще чверті суден. Недостатнє поповнення малого флоту гальмувало розвиток перевезень вантажів на малих річках країни, а пароплавства і, фактично, економіка в цілому несли значні збитки [8, с. 11; 8].

Слід також підкреслити, що в багатьох випадках малі річки в їх природному стані характеризувалися значною нерівномірністю стоку, нетривалим збереженням необхідного рівня води, коливаннями швидкостей течії, засміченістю русла. Тому робота флоту протягом всієї навігації з гарантованими глибинами вимагала значних матеріальних витрат. Як зазначав у 1976 р. начальник відділу малих річок Головного управління перевезень та експлуатації флоту МРФ А. Баракін техніко-економічні дослідження, які проводили галузеві науково-дослідні інститути, вказували, що роботи з транспортного освоєння багатьох малих річок шляхом днопоглиблення й очищення русла нерідко були невиправданими з економічної точки зору, а більш доцільним було комплексне використання малих річок для енергетичних цілей, водопостачання й зрошення [8, с. 45; 8, с. 56].

Суттєвою технічною проблемою залишалось й будівництво транспортного й технічного флоту для малих річок з гарантованими глибинами до 1,2 м. У середині 1970-х рр. гарантовані глибини 0,6–1,2 м встановлено лише для 14,5% всіх експлуатованих водних шляхів цього типу. Для плавання по них необхідний був флот з вантажним осадженням від 0,5 до 1 м, натомість наявний спеціалізований флот мав осадження 0,7–1,1 м. Через це використання малих річок з гарантованими глибинами до 0,8 м для організації по них регулярних перевезень часто було просто неможливим [8, с. 12; 9, с. 2].

У силу інтенсифікації транспортних потоків, збільшення не лише числа, але й тоннажності флоту дедалі гострішими поставали для річкового транспорту питання захисту від забруднення навколишнього середовища, тобто створення й обладнання спеціальних берегових об'єктів, які б запобігали забрудненню водоймищ, берегів, повітря [4, с. 33; 11, с. 67].

ВИСНОВКИ. На річковому транспорті протягом 1960–1980-х рр. здійснювалася масштабна технічна реконструкція, яка виявилася в поповненні й оновленні вантажного флоту універсальними й спеціалізованими суднами підвищеної вантажопідйомності. У складі самохідного флоту збільшилася кількість суден змішаного типу «річка-море». Впроваджувалися великовантажні «спарики» з використанням енергозберігаючого методу штовхання. Збільшено протяжність механізованого причального флоту. Проводились заходи щодо продовження навігаційного періоду.

У той самий час розбудова річкового транспорту, впровадження на ньому науково-технічних досягнень супроводжувалася рядом недоліків, які суттєво стримували розвиток галузі: недостатніми темпами проходило поповнення нових суден, існували обмеження використання наявного флоту для плавання в умовах створеного каскаду дніпровських водосховищ, була нестача спеціалізованих транспортних засобів, недостатня увага приділялася розвитку портового господарства, так і не було вирішено технічні проблеми освоєння «малих річок».

Список літератури

- [1] **Баракин, А.** Больше грузов на малые реки [Текст] / А. Баракин // Речной транспорт. — 1976. — № 10. — С. 8–9.
- [2] **Гурнак, В. Н.** Тенденции развития и пути совершенствования транспортной системы Украинской ССР [Текст] / В. Н. Гурнак, Н. Е. Гончаров. — К. : Знання УССР, 1982. — 19 с.
- [3] **Гурнак, В. Н.** Транспортний потік республіки [Текст] / В. Н. Гурнак. — К. : Знання УРСР, 1986. — 49 с.
- [4] **Захаров, А. Г.** Транспорт України [Текст] / А. Г. Захаров. — К. : Знання, 1974. — 46 с.
- [5] **Кавицкий, М.** Проблемы пополнения флота на Днепре [Текст] / М. Кавицкий // Речной транспорт. — 1982. — № 7. — С. 12–13.
- [6] **Козак, М. П.** Транспорт Украины в единой транспортной системе [Текст] / М. П. Козак, Ю. Ф. Кулаев, Н. Н. Яшник. — К. : Знання УССР, 1976. — 22 с.
- [7] **Кулаев, Ю. Ф.** Повышение эффективности работы транспорта Украинской ССР / Ю. Ф. Кулаев. — К. : Наукова думка, 1979. — 223 с.
- [8] **Макаров, Л. В.** Речные порты Украины [Текст] / Л. В. Макаров // Речной транспорт. — 1976. — № 10. — С. 18–19.
- [9] **Майко, А. Ф.** Чіткий ритм роботи автотранспортників [Текст] / А. Ф. Майко. — К. : Техніка, 1979. — 55 с.
- [10] **Несторенко, О.** Народне господарство Української РСР у семиріччі. Сучасний стан та перспективи розвитку [Текст] // О. Несторенко. — К. : Вид. Академії Наук УРСР, 1960. — 519 с.
- [11] **Пилипенко, В. А., Круглов С. Г.** Питання розвитку внутрішнього водного транспорту Української РСР [Текст] / В. А. Пилипенко, С. Г. Круглов. — К. : Держплан УРСР, 1972. — С. 19–24.
- [12] **Подгот, М. П.** Научно-технический прогресс на транспорте Украинской ССР / М. П. Подгот. — К. : Знание, 1985. — 23 с.
- [13] **Редкол, А. В.** Украинская ССР в условиях развитого социализма (60-е – начало 80-х годов) [Текст] / А. В. Редкол. — К. : Наукова думка, 1981. — 775 с.
- [14] **Славов, Н.** На речных магистралях Украины [Текст] / Н. Славов // Речной транспорт. — 1982. — № 12. — С. 6–7.
- [15] **Степанов, Г.** Дела речников Украины [Текст] / Г. Степанов // Речной транспорт. — 1984. — № 11. — С. 20–21.
- [16] Доповідні записки та доповіді відділу про роботу транспорту, шляхового господарства і зв'язку в УРСР (06.01.1975–18.08.1975) // ЦДАВО. — Ф. Р2. — Оп. 13. — Спр. 9579. — С. 68–81, 131.
- [17] Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР [Текст] // Отв. ред. Н. Е. Гончаров. — М. : Институт комплексных транспортных проблем, 1988. — 158 с.
- [18] Справки о ходе выполнения семилетнего плана 1959–1965 гг., предложения Главречфлота (14.02.1964–29.12.1964) [Текст] // ЦДАВО. — Ф. 4610 — Оп. 1. — Спр. 1660. — С. 29–43.
- [19] Доповідні записки по загальним питанням транспорту, шляхового господарства УРСР (21.01.1983–31.10.1983) [Текст] // ЦДАВО. — Ф. Р2. — Оп. 14. — Спр. 6678. — С. 3–10, 46–52.
- [20] Листування з союзними, республіканськими і обласними організаціями про розвиток і роботу водного транспорту в УРСР (16.05.1975–21.01.1976) [Текст] // ЦДАВО. — Ф. Р2. — Оп. 13. — Спр. 9608. — 167 с.
- [21] Інформація «Про переключення перевезень вантажів у зимовий період із залізниць на річковий транспорт» [Текст] // ЦДАВГО. — Ф. 3. — Оп. 3. — Спр. 1776. — 24 с.
- [22] Довідка про перспективи розвитку Дунайського пароплавства на 1970–1975 рр. (20.02.1969–23.04.1970) [Текст] // ЦДАВО. — Ф. 1. — Оп. 25. — Спр. 235. — С. 27–39.

ПРОФИЛЬНЫЕ МЕРОПРЯТИЯ В УКРАИНЕ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ КОРАБЛЮБУДІВАННЯ

АНСУ **НАУКОВО-ТЕХНІЧНІ КОНФЕРЕНЦІЇ**
Национальный университет кораблестроения

УПРАВЛІННЯ ПРОЕКТАМИ:
СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ

МАТЕРІАЛИ
ІХ МІЖНАРОДНОЇ
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ

17–20 вересня 2013 р.

UPMA

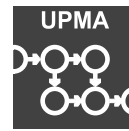


Миколаїв • 2013

Международная научно-практическая конференция

УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТАМИ:
СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Организаторы:



По вопросам участия в конференции обращайтесь в оргкомитет:
каб. 456, просп. Героев Сталинграда, 9, г. Николаев, Украина, 54025
+(380512)70-91-04; 70-91-00; fax: +(380512)43-07-95;
e-mail: conference@nuos.edu.ua <http://conference.nuos.edu.ua/>