**УДК**: 656.62.001.73(043.2) Вєлікян Л.А.,студентка 2-го курсу ПР-202

Дмитришина В.А., студенка 2-го курсу, ПР-202

Науковий керівник: Малярчук Н. В., к.ю.н, доцент

**Сучасні моделі реформування річкового транспорту України**

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухопутним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії води можливість одночасного транспортування великих вантажів і пасажирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, до того й перевезення вантажів водним транспортом обходиться дешевше.

Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4,4 тис. км, у тому числі з освітлювальною і світловідбивною обстановкою З,9 тис. км. Найдовша внутрішня водна артерія - Дніпро (1200 км.)[2].

 Річковий транспорт України представлений міжгалузевим державним об’єднанням «Укррічфлот», яке реформувалося в акціонерну судноплавну компанію, що складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць. До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту[1].

Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії.

На внутрішньому водному транспорті використовуються судна на повітряній подушці та на підводних крилах. Ідея таких суден пов'язана з тим, що опір руху водовимірювальних суден зростає пропорційно кубу швидкості, тому що судна знаходяться в середовищі «повітря-вода» (густина води у 800 разів вище густини повітря)[2].

Відрив корпусу судна від поверхні води дозволяє знизити опір руху й допомагає збільшити швидкість без великих витрат енергії. Принцип реактивного повітряного струму (повітряної подушки) був сформульований К. Е. Ціолковським. У 1912 р. у Франції було запропоновано принцип магнітного підвішування (магнітоплан). У магнітної підвіски додаткові переваги: менша питома витрата енергії, низький рівень шуму, відсутність пилеутворювання та вібрації. У теперішній час висока вартість виготовлення стійких магнітів робить таку систему на 40% дорожче системи «колесо-рейка». Транспорт на повітряній подушці дозволяє отримувати швидкість 100-200 км/год., а з турбореактивним двигуном - до 360 км/год. Максимальна швидкість експерименту 422 км/год. При використанні магнітної підвіски досягають швидкості до 480 км/год., (досвід Японії)[3].

На річках з невеликою глибиною використовуються судна на повітряній подушці (скегові судна з неповним відривом від поверхні), а також судна амфібійного типу, які можуть пересуватися по землі та болотяній місцевості.

На озброєнні ВМС України було три малі десантні кораблі (МДК) на повітряній подушці (типу «Зубр»; проект 1232.2, виробництво ФСК «Море», м. Феодосія). Два з них були збудовані у 1988-1989 рр., передані до ВМС України зі складу Чорноморського флоту РФ, а у 1999-2000 рр. – виведені зі складу ВМСУ та списані через закінчення встановленого терміну служби та втрату тактико-технічних характеристик.

Третій МДК - «Донець» (згодом «Донецьк») – єдиний «Зубр», збудований для ВМСУ в незалежній Україні (1992-1993). Розпорядженням Кабінету Міністрів від 23 липня 2008 року за підписом Юлії Тимошенко «Донецьк» був виведений із складу флоту та списаний через закінчення встановленого терміну служби та втрату ТТХ. Після цього у ВМСУ не залишилося МДК на повітряній подушці[].

Зокрема, ВАТ Феодосійська суднобудівна компанія «Море» передала Китаю найбільший у світі корабель-амфібію. Цей корабель на повітряній подушці проекту 958 призначений для прийому з обладнаного або необладнаного берега бойової техніки та особового складу морських десантів, перевезення їх морем, висадки на необладнане узбережжя та забезпечення вогневої підтримки десантних військ. Також він може здійснювати транспортування мін і встановлення мінних загороджень[3].

Останнім часом ведуться розмови про запровадження малих катерів-амфібій для патрулювання берегових територій з метою запобігання загибелі людей та дій, що завдають шкоди навколишньому середовищу.

Україна має великий потенціал в судно-будівництві та розробці нових моделей катерів, проте через брак коштів та належного законодавчого регулювання, можливість реалізації цього потенціалу лише знижується. Саме тому, необхідно залучити ще більше іноземних інвесторів та врегулювати законодавство з приводу річкового транспорту.

Список використаної літератури

1. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51.

2. Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України. Морський і річковий транспорт України: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1303/>

3. Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; За заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 202-220.