

УДК 627.222.502.76 (262.5 + 252.47)

Г.В. Выхованец, д-р геогр. наук, проф., А.Г. Цокур, канд. биол. наук,

Ю.Д. Шуйский, д-р геогр. наук, проф.

Ассоциация ЕВРОБЕРЕГ-УКРАИНА,

кв. 21, дом 114, ул. Мечникова, 65007, г. Одесса, Украина

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГАРМОНИЧНОГО РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОГО ПРИДУНАВЬЯ: УСТЬЕ ДУНАЯ И ОСТРОВ ЗМЕИНЫЙ

Судоходство по реке Дунай имеет большое хозяйственное, социальное, политическое и природоохранное значение. Судоходную отрасль следует возродить для улучшения социально-этнографической ситуации Придунавья и других районов Украины. Необходимо разработать программу гармонизации транспортной и природоохранной деятельности, выполнить системное зонирование территории Дунайского биосферного заповедника. Научные исследования и мониторинг надо обязательно продолжить. Реальная и эффективная минимизация ущерба, наносимого природной системе устьевой области Дуная, без интенсификации научных исследований и комплексного экологического мониторинга невозможна. Дается обзор общей ситуации в Украинском Придунавье в связи с проблемами восстановления судоходства по украинскому гирлу Быстрому и определения генезиса острова Змеиного.

Ключевые слова: дельта Дуная, судоходство, остров Змеиный, социально-экономические проблемы

Введение

Географическое положение Украины предопределяет ее роль важного перекрестка транспортных путей, очага развитой индустрии и эффективного сельского хозяйства, территории с ценными и жизненно важными природными (географическими) системами. Украина является самодостаточным государством, способным обеспечить себя природными, интеллектуальными, гуманитарными, финансовыми и прочими ресурсами. Она является важным оплотом стабильности юго-восточной части Европейского континента, впитавшим традиции, обычаи и имидж переходных культур - от европейской к азиатской.

В настоящее время Украина претендует на лидерство среди стран Черноморского региона. По формальным причинам, эти претензии пока скептически воспринимаются странами Европейского Союза и США. Для них приемлемы только те признаки лидера, которые выработались в условиях этих стран. Но Украина имеет свою историю, свои обычаи и традиции, свой менталитет. Своими базовыми «параметрами» он существенно отличается от того, что требуется от страны — кандидата в ЕС. И еще большой вопрос, ценности какого из наших двух «миров» предпочтительнее.

Современный процесс интеграции Украины в европейское сообщество имеет одну характерную особенность — опыт Украины западные страны практически не воспринимают. Переход же Украины на стандарты ЕС пока приносит ей, чаще всего, больше вреда, чем пользы. Примерами могут служить острые противоречия между Украиной

и западными странами, возникшие в связи с: 1. возобновлением судоходства на украинской части дельты Дуная; 2. определением географического статуса острова Змеиный; 3. намерением Молдовы построить нефтепорт на Дунае.

Справедливости ради надо заметить, что первопричиной некоторых из подобных коллизий является подписание украинскими функционерами, соответствующего круга и уровня, принципиально важных международных природоохранных и природопользовательских соглашений без их тщательной предварительной проработки.

Возобновление судоходства на украинской части дельты Дуная

По длине (2857 км), Дунай является второй после Волги рекой Европы. Площадь водосбора, включающего территории 18 государств — 817 тыс. км². Принимает в себя многочисленные притоки, имеющие значительную длину (Инн, Сава, Драва, Морава, Тиса, Олт, Прут). На долю Украины приходится самый нижний отрезок реки, длиной примерно 120 км по Килийскому гирлу, а также часть (= 20% площади) одной из самых крупных в Европе дельт. Ее площадь составляет около 4200 км² без придунайских озер, причем, на долю Румынии приходится 3370 км², а на долю Украины - 830 км². Длина морского края равна 190 км, а в пределах Украины — 96 км.

Основные отрасли хозяйства в Придунавье - водный транспорт, садоводство, рыболовство, огородничество, туризм, рекреация. Возобновление судоходства на Украинской части дельты не является, таким образом, чем-то необычным

и неестественным: на территории Румынии сильно преобразован действующий судоходный рукав Сулинский, готовится для судоходства рукав Георгиевский. На территории Украины и Румынии существует билатеральный заповедник с зонами строжайшей охраны дикой природы, причем, в румынской части судоходные русла проложены через такие зоны. На международном форуме стран бассейна Черного моря «The Black Sea Forum» (Бухарест, 5.06.2006 г.) большинство высокопоставленных докладчиков подчеркивали важнейшее транзитно-транспортное значение дельты Дуная, относя его к базовым свойствам региона.

С древних времен в дельте традиционно велась активная экономическая деятельность, важнейшее место в которой занимали и занимают водные перевозки. Возобновление судоходства на украинской части устья Дуная было связано с социальной, экономической, гуманитарной необходимостью. Но к концу 90-х годов Килийская часть дельты включается в состав билатерального биосферного резервата, имеющего общеевропейское значение. При обосновании организации территории заповедника такое важнейшее традиционное занятие местного населения, как водные перевозки не было учтено, а созданию заповедника с украинской стороны не предшествовало целенаправленное научное комплексное всестороннее исследование природы для обеспечения оптимального зонирования. Если бы такое природное обоснование было бы выполнено, то проект организации территории показал бы возможность возобновления судоходства, а зонирование было бы совершенно иным.

Судоходство является экономико-образующей отраслью для городов и административных районов Украины, прилегающих к реке Дунай. Прекращение Украиной транзитных и иных водных перевозок по Дунаю в результате образования Дунайского биосферного заповедника (ДБЗ), создало очень напряженную социально-экономическую ситуацию в районах Придунавья. Эта ситуация была вызвана потерей рабочих мест, оттоком рабочей силы в другие районы и страны, сильным уменьшением численности населения придунайских городов, сворачиванием деятельности инфраструктуры, резким снижением поступлений и средств в местный бюджет, снижением социальных выплат, нарушениями работы лечебных, детских учреждений и прочее. А как результат, смертность стала превышать рождаемость в 2,2 раза, особенно сильно — у детей в возрасте до 3 лет (в 3,5 раза) в 1993-2002 гг. А такое положение международным сообществом расценивается как гуманитарная катастрофа.

Конечно, существование заповедника архиважно, тем более, что он представляет собой

естественный фильтр для весьма загрязненной воды, сливаемой в виде отходов из трети европейских стран через Дунай в Черное море. Но ведь Севильская стратегия биосферных резерватов (1995 г.) требует обязательного соблюдения социальных, экономических и политических прав местного населения, наряду с правами природы, в пределах биосферных заповедников. Поэтому перед работниками заповедника и их научными руководителями стояла весьма трудная задача. Дело заключалось в том, чтобы обоснованно зонировать заповедник и организовать его работу таким образом, чтобы оптимизировать традиционное занятие местного населения — судоходство как экономико-образующую отрасль региона. Следовало не декларативно запрещать судоходство, а сделать так, чтобы судоходная отрасль работала и при этом не наносила предельного ущерба природной системе заповедника.

Но такая работа проведена не была. По разным причинам не проводилось комплексных системных исследований для создания проекта организации территории ДБЗ. И когда Правительство Украины поставило задачу найти способ ликвидировать гуманитарную катастрофу в Придунавье и на собственной территории создать необходимый водный путь, то руководство заповедника выступило категорически против. Для преодоления этого сопротивления были выполнены необходимые дополнительные научные исследования силами и средствами не заповедника, а того государственного предприятия, которому Правительство поручило возобновить судоходство. В итоге этих исследований оказалось, что среди тщательно проработанных 8 альтернативных вариантов в наибольшей степени подходил вариант по естественному дельтовому рукаву Быстрому.

Возражения против возобновления судоходства

На пути Быстрого, однако, ДБЗ и Национальная академия наук Украины (НАН Украины) необоснованно разместили «ядро» заповедника на протяжении почти 5 км. Сознательно или нет, но была забита глухая пробка на пути транспортной независимости Украины на Дунае. Тем не менее, с учетом растущих расходов воды, уменьшения расходов наносов, увеличения глубин и ширины, отсутствия заносимое™ по длине рукава, с учетом подходящих естественных глубин и ширины в русле Быстрого, относительно небольшой экологической ценности участка нахождения Быстрого, было принято решение о выделении русла Быстрого из состава заповедника для судоходного назначения. Такое решение было поддержано ноябрьским решением Верховного суда Украины в 2004 г. Тем более, что загрязненная Дунайская вода проходит

толще дельтового грунта на протяжении почти 11 км, шириной до 200 м, глубиной до 8 м. И этого инженера совершенно не волнует, сколько надо вычерпать грунта в самой ценной части заповедника, куда выбросить этот грунт, сколько площади будет безвозвратно потеряно на этой трассе канала, на промплощадках, на площадях под дороги, под склады, под стоянки техники, под оплывание откосов такого канала. Следует учесть, что шлюзованный канал требует капитального строительства ряда сложных сооружений. Сколько для них надо денег? А сколько надо будет «закопать денег» под очистку устья канала в Жебриянской бухте? А сколько будет стоить уничтожение кормовых угодий для нагула молоди рыб и птиц в Жебриянской бухте? А сколько будет стоить уничтожение морской рекреационной территории в Килийском районе? Всего и не перечислишь. Здесь непредвзятый человек сразу поймет, кто и сколько денег хочет «закопать». Где уж тут прислушиваться к мнению большинства местных жителей! Где уж тут думать о какой-то гуманитарной катастрофе!

Но верхом обмана в названном телеэпизоде на канале «Интер» 22.10.2006 г. было сообщение о том, что по руслу Быстрого должно было пройти 2500 судов, а прошло только около 600 за 9 месяцев. Но достаточно посмотреть в проектные материалы возрождения судоходства и убедиться, что в первый год планировалось прохождение как раз около 600 судов разных стран. Короче, нестыковки, обман, искажение фактов - обычные спутники противников возрождения судоходства по гирлу Быстрому.

А ведь социально-экономическая ситуация в Придунавье после августа 2004 г. уже стала оздоравливаться. Заработала инфраструктура. Начали вовлекаться в работу экипажи судов Украинского Дунайского Пароходства (УДП). Началась реконструкция завода для строительства собственных совершенных судов для УДП. Заработали предприятия-смежники. Активизировался не только водный, но также железнодорожный и автомобильный транспорт. Преобразились железнодорожные станции Придунавья. Начали заключаться многомиллионные договора на перевозку сложного тяжелого оборудования по Быстрому из стран Средиземноморского, Каспийского и Азовского бассейнов, из промышленных центров России и стран Западной Европы. Ярким примером может служить коммерческий «поход» судна «Запорожье» по Дунаю и каналам Европы до Дортмунда. Все это деньги, все это завоевание рынка, завоевание грузопотоков, все это авторитет и экономическая независимость Украины, все это поступления в бюджет и окупаемость затрат. В том числе на строительство оградительной шпory и регулярную

очистку подводной отмели недалеко от входа в Быстрый. И со временем Украина приобретала бы все больше преимуществ, наша страна могла бы свободно потеснить конкурентов. Новый судовой ход вошел во все наставления мореплавателям, лоции, морские справочники, был нанесен на навигационные карты во всем мире. Но все это рухнуло стараниями «патриотов», «борцов за процветание Придунавья». Затраты оказались напрасными, да еще какие затраты!

О роли зарубежных организаций

К сожалению, сторону отечественных противников возобновления судоходства по Быстрому приняло множество зарубежных стран. Свой протест выразили десятки тысяч людей. Но основывались они не на научной информации, а представляли собой отклики на призывы нескольких общественных организаций, финансируемых из различных Европейских фондов, в том числе и таинственных. Например, годовой бюджет 2004 г. одной из таких общественных организаций — «Экоправо-Львов», составлял около 85 тыс. евро. Конечно, они имеют возможности посылать телеграммы во все концы мира, посещать офисы международных организаций и лоббировать интересы своих инвесторов. К сожалению, они вдохновлялись также и руководством НАН Украины. Какая же цена всех этих тысяч и десятков тысяч протестов, основанных на беспрецедентном массовом обмане международной общественности?

По призывам руководства заповедника и общественников в Украину хлынули многочисленные эксперты из различных стран и международных организаций с тем, чтобы убедиться, что судоходство нанесло «катастрофический вред» флоре и фауне, что заповедник полностью уничтожен, а вариант по Быстрому — вреднее не придумаешь. К счастью, некоторые из приехавших быстро разобрались, что проблема искусственно раздута и является, мягко говоря, конъюнктурной.

Профессиональный уровень большинства же этих «экспертов» оказался, на удивление, гораздо ниже среднего. Некоторые из них даже не могли показать на карте расположение дельты Дуная. Другие уверяли, что участок устья Быстрого претерпел необратимые разрушения, хотя и до сих пор Дунайский заповедник не ведет надлежащих парных стандартизованных наблюдений нормированными однотипными приборами. Третьи не имели никакого представления о ландшафтах дельты и закономерностях формирования рельефа дельты в целом. Четвертые демонстрировали фотографии с уничтоженными гнездовьями птиц на островах Новая Земля и Птичий, даже не подозревая, что расчистка устьевого бара не имеет к этому явлению никакого отношения.

Вспоминается пресс-секретарь Госдепартамента США Адам Эрели, который высказался против открытия судоходства по Быстрому, т.е. по сути провозглашавший запрет Украине распоряжаться своей территорией. Или некий спикер Еврокомиссии, который поучал нас, как надо оптимизировать природопользование в заповедниках, который заявил «Немецкой волне», что Брюссель намерен оказывать политическое давление на Украину, если она не будет слушаться мнений других стран. И страшно неудобно было за классного политика Герхарда Шредера, который с экрана телевизора пытался поучать нас, какова природная ценность дельты Дуная и что Украина должна там делать. Но все это выглядело, на фоне полного непонимания вопроса, очень жалко и, естественно, непрофессионально. Фактически, все они выступали за сохранение монопольных прав Румынии на судоходство в устье Дуная и против законных прав Украины иметь альтернативный водный путь. Вот вам и партнеры по НАТО и ЕС.

Нам довелось присутствовать практически на всех встречах с официальными иностранными экспертами, и можем засвидетельствовать, что ни один из них ничего не смог сказать о процессах дельтообразования, не внес реалистичных полезных предложений по вопросу гармонизации взаимоотношений природы и человека, совершенно не владел информацией о природных (даже — экологических) процессах в дельте. Ни один из них не мог дать обоснованную оценку текущего состояния дельты и влияния на нее различных антропогенных факторов, в том числе — и судоходства. Зато какие разгромные отчеты они сдавали! Как они клеймили все, что было связано с возрождением судоходства!

Это был очевидный и смачный плевок в лицо ученым Украины, которые тщательно и профессионально выполнили две комплексные национальные экспертизы. Украине, в таких условиях, **не должно**, обладая вполне достаточным научным потенциалом (а ему могут позавидовать практически все страны Европы), обращаться за помощью к иностранцам, не владеющим вопросом и необходимым профессионализмом.

Или, чего, скажем, стоят заявления ЮНЕСКО! В ноябре 2004 г. эта организация признала, что Украина выполнила все международные требования, и у ЮНЕСКО нет никаких причин выступать против возрождения и осуществления судоходства по гирлу Быстрое. А в июле 2006 г. директор Экологического департамента Экономической Комиссии для Европы г-н Кай Барлунд заявил, что расчистка устьевого бара напротив гирла Быстрого привела к непоправимо-огромному ущербу для рыб и птиц в устье Дуная. При этом он не привел ни одного факта, даже мелкого. Вот так! Думайте, что хотите... . На

самом же деле, как мы можем засвидетельствовать, у Кая Барлунда не было достоверной научной информации, на основании которой он мог бы сделать подобный вывод. Она никогда и никакими иностранными специалистами не была запрошена и не рассматривалась, в том числе и экспертами ООН. Как же после этого Украине радоваться сотрудничеству с представителями экологических зарубежных организаций?

Все представители дипломатического корпуса 25 стран, аккредитованных в Украине, во время их выезда 10 сентября 2004 года в г. Вилково для ознакомления с дельтой Дуная, получили официальное обращение нашей общественной научной экологической организации - Ассоциации ЕВРОБЕРЕГ-УКРАИНА. В нем излагалась просьба разделить обеспокоенность украинской общественности тяжелым социально-экономическим положением населения Придунавья. Именно такая обеспокоенность выражалась на всех соответствующих собраниях жителей придунайских районов. Но у представителей иностранных государств до сих пор не нашлось времени для ответа, для поддержки граждан Украины добрым словом. По сути, этим они продемонстрировали вызывающее безразличие к нуждам населения региона. А наши чиновники показывают им Придунавье! Возят, водят, катают, угощают, чуть ли не кланяются... . Ради чего это делается? Ведь имеются соответствующие собственные высококлассные экспертные разработки. Любопытно, что все это происходит на фоне полного и демонстративного молчания иностранцев по поводу более чем активного судоходства сквозь аналогичный заповедник, расположенный на территории Румынии.

Учиться никогда не поздно

Члены многих общественных организаций — это люди, искренне болеющие за природу. И поэтому они заслуживают всяческого уважения. Но, не в обиду им будь сказано, они далеки от понимания закономерностей структуры и эволюции таких сложнейших географических систем, как речные дельты. При этом руководство Дунайского заповедника и его научные руководители не только дезинформируют общественников, но и выдают мнения и догадки этих людей за итоги профессиональных научных исследований. И одновременно игнорируют выводы и рекомендации известнейших ученых с мировым именем, таких как профессора В.Н. Михайлов [8, 9], Ш.В. Джаошвили [4], Нгуен Ван Кы [11], Ш.Пенланд, Ж.М. Колеман, Ч.Р. Колб и другие. При этом забавно было слушать подобных радетелей «защиты заповедника»: «А кто они такие, эти ученые? Кто их знает? Кому они известны?». Печально, но профессионалы-

«устьевики», специализирующиеся на оценке и диагностике устьевых ландшафтно-географических систем, знающие специфическую методику исследований, способные объяснить закономерности динамики растительного и животного мира, имеющие опыт фундаментальных научных исследований, не были приглашены для разработки ОВОС и зонирования заповедника ни руководством ДБЗ, ни НАН Украины. Показательно, что заезжие иноземные «эксперты» и «наблюдатели» также понятия не имели о научных трудах крупнейших исследователей устьев рек.

Не в состоянии предложить что-либо конструктивное или хотя бы более-менее удовлетворительно доказать катастрофичность судоходства по Быстрому для дельты Дуная, его противники прибегают к митинговой деятельности. Ярким примером ее может служить статья в научном журнале [19] и ей подобные в различных изданиях. Упомянутая статья так же далека от естественных наук, как и ее автор. Статья представляет собой набор лозунгов, голословных утверждений, не увязанных между собой юридических положений и выписок. Никакой попытки оценить природное состояние дельты Дуная, хотя автором уверенно декларируется большой вред, нанесенный экологической системе. Никаких конструктивных предложений. Отсутствие владения теоретическими положениями и необходимым фактическим материалом. Более того, данная статья создает впечатление отсутствия каких-либо пагубных последствий судоходства по Быстрому, поскольку соответствующих достоверных и убедительных натуральных данных ее автор на этот счет не приводит.

Характерно, что упомянутая статья В.А. Федоренко [19] не содержит ни одной ссылки, как будто бы и не было фундаментальной монографии [9], не было специального выпуска Вестника Одесского национального университета им. И.И. Мечникова [1], не было материалов видения дельты Дуная [3], не было научных сборников «Екологічні проблеми Чорного моря» (выпуски 1-6) и многого другого. Все это свидетельствует о полной неспособности автора и его консультантов воспринять и осмыслить имеющиеся материалы длительных исследований природы дельты Дуная. А сформулировать и обосновать какие-либо конструктивные предложения -- тем более.

Через бурные события, сопровождавших (и, к сожалению, сопровождающих) решение рассматриваемой стратегически-важной государственной проблемы Украины, убедительно демонстрирует крайнюю актуальность дальнейшего систематического сбора достоверной научной информации о природе украинской части дельты Дуная. Возобновившееся было судоходство

позволило начать финансирование долговременной программы экологического и гидрохимического мониторинга дельты. Но его вероломно безосновательное прекращение повлекло за собой сворачивание начатых исследований, что совершенно недопустимо. Отсутствие полноценного комплексного мониторинга - в интересах противников судоходства. Ведь уже полученные первые научные факты четко демонстрируют отсутствие сколько-нибудь заметного отрицательного воздействия судоходства на экосистему украинской части дельты Дуная. Задача, таким образом, состоит в том, чтобы возродить судоходство, продолжив за счет этого полномасштабные научные исследования на принципах комплексности и ландшафтного подхода.

Кто Вы, клочок суши Змеиный?

Другим важным географическим и политическим вопросом для Украины на Черном море является вопрос о генетическом определении статуса острова Змеиный. Наш дружеский сосед - Румыния безоговорочно признает украинскую юрисдикцию над островом Змеиный. Она, однако, оспаривает островной статус Змеинового, определяя его как скалу. В этой связи высвечивается претензия Румынии на часть украинского континентального шельфа.

Этот остров располагается в северо-западной части Черного моря, на глубинах до 35-40 м, в 35 км восточнее морского края дельты Дуная. По происхождению остров коренной, является денудационным останцем восточного фланга юрско-девонского массива Добруджа. Как современный остров, сложился около 3500-4500 лет назад, в процессе стабилизации голоценовой трансгрессии Черного моря. Площадь его составляет $= 0,27 \text{ км}^2$, максимальная длина 686 м, а максимальная ширина — 669 м. Длина береговой линии равна 2185 м. Максимальная высота достигает 41,3 м. Практически со всех сторон остров окружен береговыми откосами — клифами, их высота на разных участках составляет от 7,39 м до 28,29 м. Среднее по всему острову значение равно 17,52 м. Он, поэтому, высоко воздымается над водой и труднодоступен для высадки на естественный берег. Применение морфометрического метода позволило рассчитать средние скорости абразии клифов — они составляют от 0,05 до 0,22 м/год (в среднем около 0,09 м/год), что соответствует прочности слагающих горных пород и энергетическому потенциалу волнового режима. При этом средние многолетние значения количества сносимого осадочного материала равны от 0,71 до $3,83 \text{ м}^3/(\text{м}\cdot\text{год})$, а потому литодинамическое влияние этих абразионных процессов на окружающую морскую акваторию может быть оценено как незначительное. Соответственно, поле вокруг всего острова в интервале глубин 0-13 м лишено сколько-

нибудь существенного покрова наносов.

Как можно видеть, даже в условиях действия сильных штормов (высота волны равна максимум 9 м на глубине 50 м) скорости абразии берегов Змеиного крайне невелики, на что имеются свои причины. Тем не менее, по неизвестной причине было принято решение о строительстве берегозащитных сооружений, причем, пассивного типа. Это решение представляется весьма странным, поскольку природных доказательств необходимости берегозащиты нет. И можно было бы об этом не упоминать, если бы стоимость разработки и осуществления проекта не составляла 11 млн грн. По сути, речь идет о выбросе в море средств, которые именно сейчас нужны для выхода из глубочайшего социально-экономического кризиса Украины. Если находятся «ревностные радители» экономии денег на возобновлении Украиной судоходства по собственной части дельты Дуная, то почему не слышно их голосов против бессмысленной траты огромных средств на сооружение «берегозащиты» на Змеином? Где Вы, Общественный совет при Госуправлении охраны окружающей природной среды в Одесской области, «Печенег», «Экоправол-Львов»? Что-то непривычно тихо... .

Следует сразу же сказать, что в течение последних столетий Змеиный практически никогда не рассматривался как скала, а всегда — как остров. На это указывают карты (в том числе международные навигационные), справочники, энциклопедии, учебники, научная литература и т.п. [20, 21]. В соответствии с правительственной научной программой Украины, Одесский национальный университет им. И.И. Мечникова, совместно с другими научными организациями, ведет длительные географические и биологические исследования Змеиного и окружающей акватории Черного моря [2], что позволяет разобраться в данном вопросе.

Немаловажно, что румынская сторона не представила сколько-нибудь серьезных доводов в пользу утверждения о том, что Змеиный — это скала. Доводы надуманные, не отражающие природу острова, не учитывающие современного состояния Змеиного и исторические события. Здесь даже не о чем вести научную дискуссию. Вообще удивительно, как такие доводы мог принимать за серьезные аргументы международный суд.

А в общем надо напомнить, что в современной румынской научной литературе не было полного всеобъемлющего удовлетворительного определения, что такое «остров». Как и не было генетического системного определения, что такое «скал/». Однако, общеизвестно, что «остров» — это понятие географическое. А в географии общепринято, что наиболее ярко и полно географические объекты

различаются по генетическим и естественным признакам. Следовательно, надо вначале обратиться к описаниям островов, выявлению их внешних и внутренних элементов, установлению генетических признаков и структуры в разных работах разных авторов. Эти признаки можно ранжировать по значимости, а можно по принадлежности к ландшафтам. Затем эти признаки надо найти у Змеиного. Если он обладает хотя бы основными признаками, описанными в специальной литературе у разных авторов, то несомненно относится к островам. К этому следует добавить имеющиеся социально-экономические признаки, пользуясь критериями экономической географии и международного права.

К сожалению, такой ход обоснования румынской стороной выполнен не был. Следовательно, Румынией оказались несоблюденными естественнонаучные принципы и реальное состояние Змеиного. Однако, такая работа была проведена в Украине, а ее результаты изложены в одной из статей данного номера журнала. Эти результаты указывают, что ряд важнейших признаков островов, описанных как характерные на других примерах, присущи Змеиному [20, 21]. Следовательно, не только формально, но и по своей генетической сути и естественной структуре Змеиный является островом.

Новый порт на Дунае?

Испытывая определенные экономические сложности и политические амбиции, Молдова инициировала «обмен территориями» с нашей страной. Украина передала Молдове 150 га земли близ железнодорожной станции Бессарабка плюс участок в 24 га протяженностью 430 м по берегу Дуная у села Джурджулешты, а также признание прав собственности на 124 объекта, находящихся на территории Украины. Взамен Молдова должна была отдать Украине участок автотрассы Одесса-Рени длиной 7,7 км в устье Днестра у села Паланка плюс отдельный участок территории площадью 18 га. Такой обмен нужен был Молдове с целью создания собственного «плацдарма» для последующего строительства объектов «вольного порта Джурджулешты» - транспортно-энергетического комплекса в составе нефтеперерабатывающего завода и международного речного порта (с нефтяным, пассажирским, сухогрузным причалами), а также необходимой инфраструктуры. Предполагалось, что первая очередь строительства позволит перерабатывать 1 млн тонн нефти в год, а в дальнейшей перспективе — более 3 млн т.

Строительство начали в 1997 г. на деньги зарубежных инвесторов. Но скоро деньги закончились, и сейчас строительство ведется довольно вяло. С 2001 г. были попытки привлечь

очень крупные средства для дальнейшего строительства комплекса, но неудачно. Удивительно, однако, что до настоящего времени неясно, существует ли официальная экологическая экспертиза данного проекта или ее нет. Кроме того, нет уверенности в том, что Молдова сумеет загрузить свой нефтепорт даже до проектной мощности первой очереди.

Отсутствие соответствующей официальной информации в подобных случаях обычно открывает путь предположениям, догадкам и косвенным оценкам. Поэтому появились неофициальные заключения ряда специалистов разных научных отраслей, и, за неимением другого, именно их надо принимать во внимание. Согласно А. Барсуку, из всех возможных мест для строительства порта в выбранной части Дуная «пяточок» возле Джурджулешты — это самое неудачное место. Оно потенциально опасно как с точки зрения навигации, так и экологии дельты Дуная. Прежде всего, судоходству несут угрозу причальные сооружения, расположенные на участке узкого речного международного фарватера, между островом и левым берегом Дуная, около непосредственного впадения в Дунай реки Прут. Движение судов разных стран здесь очень интенсивное, происходит в крайне сложных гидрологических условиях, нередко скорости течения превышают 2 м/сек, а русло весьма динамично. Искусственная стабилизация берега гидротехническими сооружениями приведет к еще большему сужению русла и росту скоростей течения. Поэтому суда, стоящие у причалов нового порта, будут постоянно пребывать в опасной близости к судоходному фарватеру. Получается постоянный высокий риск возникновения аварийной ситуации при прохождении идущих по Дунаю судов на минимальном расстоянии от ошвартованных у причалов. Также в проекте существует запрет на маневрирование и движение судов на прилегающей к порту акватории дунайского русла в темное время суток, при ведении разгрузочно-погрузочных работ с судов, стоящих у причалов. Все это вместе взятое находится в противоречии с правом на свободное судоходство по международным водным путям.

Что касается противопожарных требований, то они оказываются вообще невыполнимыми, как отмечают А. Барсук и В. Янковский. Ведь здесь нет возможности выдержать безопасную дистанцию между наливными судами как вблизи самого терминала, так и между терминалом и судами на рейде порта Рени.

Согласно проекту строительства «вольного порта Джурджулешты», нужно провести дноуглубление возле причалов до 8 м. По оценкам специалистов, это грозит уничтожением нерестилищ различных видов рыб, нарушением гидрологии потока

русла и существенным загрязнением дельтовых рукавов далее вниз по течению. Можно ожидать усиления заносимости портовой акватории в Рени. Представляется возможным появление отмелей, которые могут представлять опасность судоходству.

Наиболее острой проблемой является очистка сточных вод терминала. Заложена в проект технология очистки не в состоянии обеспечить нормативный уровень очистки, и в первую очередь — по нефтепродуктам. А ведь ниже по течению располагаются водозаборы для пищевого и хозяйственного водоснабжения. Эксплуатация порта создает определенную загрязненность воздушного бассейна.

Все изложенные опасения негативного влияния строительства и эксплуатации молдавского нефтепорта высказаны для обычного, ординарного, безаварийного режима. Закономерен вопрос: а что будет при нештатном, неординарном режиме? Ведь на случай аварийного разлива нефтепродуктов проект нефтепорта не предусматривает действенных мер. Предполагаемые способы ликвидации разлива попросту не учитывают быстрого течения реки в районе Джурджулешты. Поэтому даже при небольшой аварии будут непоправимо загрязнены нефтью десятки километров Дунайского берега. Но этот аспект проходит почему-то мимо внимания иностранных экспертов при их посещении места строительства нефтепорта. Это удивительно, поскольку естественнонаучная логика и элементарное знакомство с региональными природными условиями указывают на ущербность молдавского проекта.

Таким образом, имеем, с одной стороны, относительно безопасный проект возрождения судоходства по гирлу Быстрому в Украине, а с другой — реально опасный проект строительства нефтепорта Джурджулешты в Молдове. Действует и фактор сильнейшего загрязнения вод дельты и прилегающей акватории моря стоками Дуная, выносящего массу загрязняющих веществ с территорий 18 государств. Зарубежными экспертами, однако, первый проект рассматривается как фактор катастрофического уничтожения всего живого в дельте, причем, об этом говорится всегда и везде. Зато о втором (молдавском) проекте — либо молчание, либо мягкая, ничему не обязывающая «критика». Все это еще раз подчеркивает политику двойных стандартов по отношению к вопросам природопользования в устье Дуная со стороны зарубежных стран. В этих условиях с приоритетами нам нужно определяться решительнее.

Предлагаемый вниманию читателей Выпуск «Причерноморского экологического бюллетеня» является очередной (четвертой из пяти запланированных) монографической сводкой

материалов, подготовленной по инициативе и при активном участии Ассоциации содействия исследованию и прогрессу украинского побережья европейских морей: ЕВРОБЕРЕГ-УКРАИНА в рамках ее пятилетней программы научных исследований: «Комплексная оценка современного состояния водных и береговых географических систем Черного моря между устьями Дуная и Днепра» (Государственный регистрационный № 010611001155). Цель работы - подготовка сводок современных знаний относительно видов, уровня и последствий антропогенного воздействия на наземные и водные экосистемы водосборных бассейнов Дунайско-Днепровского участка украинского побережья Черного моря.

Настоящее издание Одесский инновационно-информационный центр «ИНВАЦ» и Ассоциация ЕВРОБЕРЕГ-УКРАИНА рассматривают в качестве первого в возможной новой тематическо-мемориальной серии специализированных Выпусков «Причерноморского экологического бюллетеня», посвященных памяти выдающихся отечественных ученых, внесших существенный вклад в изучение приморских зон, береговых процессов и гидросферы в целом,

К этой славной плеяде принадлежит, безусловно, профессор Теодор Саулович Раса, ушедший от нас почти в 97-летнем возрасте 12 ноября 2001 года. Зная Теодора Сауловича не понаслышке, поверить в то, что он работал практически вплоть до последних дней своей жизни - несложно. Проблематично, однако, свыкнуться с мыслью, что его с нами нет вот уже целых 5 лет и что о Теодоре Сауловиче говорить теперь приходится в прошедшем времени....

Практически вся сознательная жизнь Т. С. Раса, родившегося 3 декабря далекого 1904 года в украинском городе Кременце (современная Тернопольщина), была связана с Москвой. И с морем - в самой широкой трактовке этого короткого, но удивительно емкого термина. Именно этим двум, на первый взгляд, совершенно разноплановым стихиям мы, вероятно, и обязаны появлению на «небосводе» мировой ихтиологической науки звезды первой величины - профессора Теодора Сауловича Раса.

Действительно, учеба в условиях столицы предоставила любознательному и, несомненно, очень талантливому молодому человеку богатые возможности овладеть базовыми знаниями - разноплановыми и глубокими. А «обручение» с морем в дальнейшем способствовало формированию, на основе полученных изрядных знаний и навыков, целого ряда принципиально-важных для ученого-естествоиспытателя качеств, соизмеримых с масштабами разве что самого предмета «страсти» - моря. Таких, например, как особенная широта взглядов на происходящее, способность к глубокому

анализу и фундаментальным обобщениям, умение эффективно довести полученные результаты до сведения как коллег, так и самой широкой заинтересованной аудитории.

Вполне соизмеримыми своими масштабами с открытыми океаническими пространствами были также и доступность, простота в общении, доброжелательная отзывчивость, бескорыстие этого Человека. Не имел никакого значения «социально-иерархический» статус «аудируемого» лица - Теодор Саулович всегда примет, самым внимательным образом выслушает и сделает все от него зависящее, дабы результат оказался, в конце-концов, оптимальным. Было бы, однако, большой ошибкой делать вывод, на основании сказанного, о чрезмерной покладистости и (тем более!) беспринципности профессора Раса. В принципиальных для него научных и научно-организационных вопросах, например, Теодор Саулович неизменно был, что называется, «железа тверже». И оппонентам его в подобной ситуации нельзя было позавидовать - доставалось им на «орехи», что называется, по полной программе. Причем, опять же, вне зависимости от их статуса.

Выдающиеся профессиональные и личные качества профессора Т.С. Раса способствовали сформированию вокруг него прекрасного творческого коллектива сотрудников-энтузиастов Отдела нектона Института океанологии им. П.П. Ширшова АН СССР. Пик его расцвета приходится, по-видимому, на 1970-е годы. Это был период особенно активной экспансии отечественной академической и рыбохозяйственной науки в Мировом океане - дальние экспедиции следовали одна за другой, обстановка в стране была штатной и достаточно прогнозируемой. «Минойский лабиринт» нового здания Института океанологии пребывал в стадии хронического, но, безусловно, очень перспективного долгостроя, а его коллектив весьма плодотворно трудился в условиях вполне понятной патриархальной обстановки бывшего люблинского поместья графа Дурасова (обширный парк с прудами, уютное старинное здание графского дворца, лабораторный корпус уже советской постройки).

Работа в Отделе нектона шла как бы сама собой. Все выполнялось в срок и, как правило, без особых признаков надрыва и навязчивого администрирования. Со стороны вполне могло показаться, что Теодор Саулович присутствует в Отделе в качестве весьма почитаемого, но, тем не менее, вполне рядового сотрудника-патриарха. На самом деле, все, естественно, обстояло иначе. В Отделе, как и в Институте в целом, конечно же, были свои «Минотавры» обоего пола, постоянно возникали всевозможные производственные проблемы и околонучные «трения». Важно, что

разрешались они без довольно обычного в таких случаях «бурления страстей» и сопутствующих ему потрясений. В Отделе Теодора Сауловича царил обстановка спокойной взаимной доброжелательности и какой-то домашней теплоты. И в этом чувствовалось постоянное, но неназойливое участие направляющей искусной «десницы» многоопытного Мастера.

Существенной составляющей разноплановой исследовательской и научно-организационной деятельности профессора Т.С. Расса была проблематика бассейна Черного моря. Достаточно сказать, что самая последняя из его многочисленных (их свыше 350) публикаций [14] была посвящена вопросам продуктивности морских вод именно нашего черноморского региона. Примером традиционного для Теодора Сауловича глубокого, комплексного и, что особенно ценно, конструктивного подхода к решению сложных проблем такого рода являются материалы трех публикаций [12, 13, 16], переиздаваемых в настоящем выпуске «Причерноморского экологического бюллетеня». Из них, в частности, следует, что автор, не ограничиваясь обычной в таких случаях простой констатацией фактов, продолжает, с завидной последовательностью и упорством, проводить в жизнь свою многолетнюю идею пополнения оскудевших промысловых рыбных ресурсов Черного моря путем натурализации в нем балтийской трески (СасшБ тоггша саНапв Ъ., 1758). В пользу перспективности этого смелого проекта (как обычно, далеко не однозначно воспринимаемого некоторыми специалистами) свидетельствует, на наш взгляд, сравнительно свежий пример успешной натурализации дальневосточной кефали пиленгаса (Ми§И во-шу Ва511е\У5ку, 1855) в Черном и Азовском морях [6, 7, 17, 18].

Целый пласт жизни Теодора Сауловича был связан с научно-исследовательским судном «Витязь» [10]. Уже мало кто, даже из «мореведов», помнит, что и самый первый, и самый последний (65-й) рейсы этого многолетнего легендарного флагмана советского академического экспедиционного флота начинались на Черном море. Причем, маршрут первого (экспериментального) рейса нового судна начинался у нас в Одессе. Первоначально Т.С. Раса входил в состав экспедиции, но из-за болезни был вынужден остаться на одесском берегу. Судно, таким образом, 13 апреля 1949 года вышло в море без него. Последний рейс НИС «Витязь» оказался для профессора Т.С. Расса более удачным. Научный состав экспедиции был укомплектован учеными - ветеранами «Витязя». Судно вышло в море из Новороссийска 17 февраля 1979 года и, обогнув с работами Европу, 22 апреля того же

года ошвартовалось в порту балтийского города Калининграда. В этой полноценной комплексной океанологической экспедиции, оказавшейся очень непростой, Т.С. Раса был одним из заместителей начальника рейса по научной части. Затем - снова Москва, а «Витязь» остался в Калининграде и со временем был переоборудован в Океанологический музей. Хотелось бы надеяться, что мемориальные материалы профессора Т.С. Расса в его экспозиции представлены (или будут представлены) достойно. Заслуживает всяческой поддержки и идея присвоения его имени одному из будущих новых научно-исследовательских судов дальнего плавания.

Заключая это своего рода «эссе», заметим, что создание сколько-нибудь полного, а тем более - всеобъемлющего образа профессора Теодора Сауловича Расса в его задачу не входило. Это просто краткий «взгляд издалека» людей, не чуждых морю, части из которых судьба подарила счастливую возможность много лет тому назад более или менее продолжительное время общаться с Теодором Сауловичем, наблюдать его в различной обстановке и которые сохранили его светлый образ в своей памяти.

В настоящем Выпуске переиздаются, с любезного согласия их авторов, две ранее публиковавшиеся работы, посвященные профессору Т.С. Рассу [5, 15]. Они, безусловно, помогут заинтересованному читателю составить несравненно более полное представление о действительных масштабах и своеобразии личности нашего неординарного современника - Теодора Сауловича Расса - выдающегося Ученого и Человека.

Издатели «Причерноморского экологического бюллетеня» считают своим приятным долгом выразить искреннюю признательность коллегам профессора Т.С. Расса по Институту океанологии им. П.П. Ширшова РАН - С.А. Евсеенко, Н.В. Парину, Т.А. Шигановой, его дочерям - Ирине Теодоровне и Ирме Теодоровне Раса - за согласие на переиздание статей с их участием в данном сборнике, а также Заведующему Кафедрой гидробиологии и общей экологии Одесского национального университета им. И. И. Мечникова В.В. Заморову и сотруднице этой же кафедры И.Л. Рыжко за существенную помощь в решении технических вопросов, связанных с переизданием вышеуказанных работ. Особо мы благодарны Т.Г. Бычковой - Заведующей Редакцией журнала «Вопросы ихтиологии», без доброжелательной помощи которой данный издательский проект вполне мог оказаться существенно обедненным, а также директору КП "Островное" В. Н. Острогляду и А. П. Куракину за предоставленные снимки острова Змеиный.

Литература:

1. Вісник Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова. Екологія // Наук. ред. Ю.Д.Шуйський. - 2003. - Т. 8. - Вип. 11. - 198 с.
2. Вісник Одеського національного університету ім. І.І. Мечникова. Екологія // Наук. ред. В.О.Іваниця. - 2005. - Т. 10. - Вип. 4. - 273 с.
3. Всемирный Фонд дикой природы. Видение дельты Дуная // Рук. проекта И.И. Черничко. - Вена-Одесса, 2002. - 224 с.
4. Джаошвили Ш.В. Реки Черного моря. - Тбилиси: Мецниереба, 2003. - 183 с.
5. Евсеенко С.А., Парин Н.В. Памяти Теодора Сауловича Расса (03.12.1904 - 12.11.2001) //Вопр. ихтиологии. - 2002. - Т. 42. - № 5. - С. 714 - 720.
6. Зайцев Ю.П., Старушенко Л.И. Пиленгас (*Mugil so-iuu* Basilewsky, 1855)- новая промысловая рыба в Черном и Азовском морях // Гидробиологический журнал.- Киев.- 1997. - Т. 33.- №3.- С.29-37
7. Казанский Б.Н., Старушенко Л.И. Результаты акклиматизации кефали- пиленгаса в бассейне Черного моря. Биология проходных рыб Дальнего Востока. - Владивосток.- 1984.- С. 86-94.
8. Михайлов В.Н., Рогов М.М., Чистяков А.А. Речные дельты: гидролого-морфологические процессы. - Ленинград: Гидрометеоздат, 1986. - 280 с.
9. Михайлов В.Н., Морозов В.Н. (ред). Гидрология дельты Дуная. - Москва: ГЕОС, 2004. - 448 с.
10. Научно-исследовательское судно «Витязь» и его экспедиции (1949 - 1979 гг.). - Москва: Наука, 1983. - 392 с.
11. Нгуен Ван Кы. Устьевые области рек Вьетнама. - Одесса: Астропринт, 2004. - 344 с.
12. Раса Т.С. Современные представления о составе ихтиофауны Черного моря и его изменениях //Вопр. ихтиологии. - 1987. - Т. 27. - Вып. 2. - С. 179 - 187.
13. Раса Т.С. Рыбные ресурсы Черного моря и их изменения //Океанология. - 1992. - Т. 32. - № 2. - С. 293 - 302.
14. Раса Т.С. Регион Черного моря и его продуктивность //Вопр. ихтиологии. - 2001. - Т. 41. - № 6. - С. 742 - 749.
15. Раса И.Т., Раса И.Т Жил-был профессор. К 100-летию со дня рождения Т.С. Расса //Природа. - 2004. - № 11. - С. 59-72.
16. Раса Т.С., Шиганова Т.А. Экспериментальные свидетельства возможности натурализации балтийской трески (*Gadus morhua callaris* L.) в Черном море //Бюл. Моск. о-ва испыт. прир. Отд. биол. - 1990. - Т. 95. - Вып. 2. - С. 46-51.
17. Семененко Л.И. Акклиматизация и рыбохозяйственное освоение пиленгаса.- Информационные материалы ВНИЭРХ.- М., 1991.- вып.2.- серия Аквакультура.- 81 с.
18. Старушенко Д.И., Шекк П. В., Куликова Н.И. Процесс акклиматизации дальневосточной кефали пиленгаса *Mugil so-iuu* Bas. в западной части Черного моря // Аквакультура: проблемы и достижения. - М.: ВНИЭРХ, 1997.- Вып. 4-5.- С. 1-22.
19. Федоренко В.А. Некоторые аспекты общенациональной кампании вокруг строительства судоходного хода Дунай—Черное море через заповедную зону Дунайского Биосферного заповедника // Екологія довкілля та безпека життєдіяльності. - 2005. - № 6. - С. 15-25.
20. Шуйський Ю.Д. Чи є островом Зміїний? // Вісник Одеськ. нац. універ. Сер. геогр. і геол. наук. - 2005. - Т. 10. - Вип. 6. - С. 133 - 140.
21. Шуйський Ю.Д. Наукове обґрунтування поняття «острів» (на прикладі острова Зміїний) // Укр. Геогр. журнал. - 2006. - № 3. - С. 3 - 8.

Поступила в редакцію 21.11.06.