

РЕГІОНАЛЬНИЙ ФІЛІАЛ  
НАЦІОНАЛЬНОГО ІНСТИТУТУ СТРАТЕГІЧНИХ  
ДОСЛІДЖЕНЬ У М. ОДЕСІ

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ  
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ  
ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ  
УКРАЇНИ

*Аналітична доповідь*

*Матеріали «Круглого столу»  
м. Одеса, 27 червня 2013 р.*

Одеса  
Фенікс  
2013

УДК627:339.92(477)

ББК 65.9(4Укр)

Ш 708

**Филипенко А.О.** – директор регіонального філіалу НІСД у м. Одеса

**Михайлюк О.Л.** – к.е.н., п.н.с.

**Сербіна Ю.В.** – с.н.с.

За редакцією директора регіонального філіалу НІСД у м. Одеса

**А.О. Филипенка**

Ш 708     **Шляхи підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів України** : аналітична доповідь, матер. «Круглого столу» (м. Одеса, 27 червня 2013 р.) / А.О.Филипенко, О.Л. Михайлюк, Ю.В.Сербіна ; за ред. А. О. Филипенка ; Регіон. філіал нац. ін-ту стратегічн. досліджень у м. Одесі. — Одеса : Фенікс, 2013. — 162 с.

Укр. та рос. мовами.

ISBN 978-966-438-754-2

УДК627:339.92(477)

ББК 65.9(4Укр)

В аналітичній доповіді та матеріалах «Круглого столу» проаналізовано сучасний стан приморських регіонів України, їх конкурентні переваги у міжрегіональному розподілі праці. Визначені шляхи підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів та підвищення їх інвестиційної привабливості.

**Зміст публікації відображає позицію авторів.**

**За повного або часткового відтворення матеріалів даної публікації посилання на видання обов'язкове**

ISBN 978-966-438-754-2

© Регіон. філіал нац. ін-ту стратегічних досліджень у м. Одесі, 2013

© Оформлення ПП «Фенікс», 2013

---

## ПЕРЕДМОВА

Політика соціально-економічної модернізації України безпосередньо пов'язана із забезпеченням збалансованого розвитку регіонів, більш повного розкриття внутрішнього потенціалу, використання переваг економічної спеціалізації регіонів.

Історично приморські регіони відігравали роль «морських воріт» України, завдяки яким здійснюються зовнішньоекономічні зв'язки держави з іншими країнами. Вихід до моря та інтенсивність торговельно-економічних зв'язків не тільки суттєво полегшує інтеграцію їх регіональних економік у глобальну економіку, але й робить їх чутливими до глобальних впливів.

Однією з ключових тенденцій сьогодення стає вихід деяких регіонів на глобальний рівень задоволення попиту на товари і послуги. Галузі спеціалізації регіонів поступово перетворюються на суб'єкти глобальної конкуренції. Відповідно, підвищення конкурентоспроможності цих регіонів стає вагомим чинником не тільки соціально-економічного розвитку країни, але й підвищення її конкурентоспроможності в цілому.

Приморські регіони відіграють значну роль в економіці України. Вони мають значний ресурсний потенціал та конкурентні переваги, зумовлені їх географічним розташуванням, природними, людськими, промисловими, транспортними ресурсами

Значення приморських регіонів для економіки країни визначається перш за все їх значним транспортно-розподільчим потенціалом. Ключовою глобальною тенденцією є зростання обсягів світової морської торгівлі, яка вважається найбільш дешевою, доступною та економічною. Понад 80% міжнародної торгівлі товарами здійснюється шляхом морських перевезень. Відповідно, зростає конкуренція між різними маршрутами торгівлі визначальними чинниками якої є скорочення витрат та часу доставки вантажів.

В той же час, очевидно, що значення приморських регіонів для України не обмежується виключно їх транспортним потенціалом. Ключовою тенденцією сучасності є зростання ролі морських біологічних ресурсів у світовій економіці. Не менше значення набуває видобуток енергоресурсів. Світовий видобуток енергоносіїв сьогодні дедалі активніше переходить на морський і океанічний шельфи.

Продовжується збільшення в енергетичному секторі видів енергетики, які використовують силу вітру та хвиль. Серйозні надії пов'язані із так званими «блакитними» біотехнологіями, які відкривають широкі перспективи для створення нових видів продуктів. Значну роль відіграє море в сфері відпочинку, туризму та рекреації, які також перетворилися на глобальні галузі.

Підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів набуває особливого значення в світлі проголошеного курсу на європейську інтеграцію. Останнім часом Європейський Союз приділяє особливу увагу питанням морської політики. Європейська комісія з 2005 р. почала проводити регулярні консультації з національними урядами, промисловими групами і неурядовими екологічними організаціями. Плани Єврокомісії націлені на збереження екологічного стану морських просторів, на відновлювальне рибальство, надійний захист акваторій та узбережжя від можливого забруднення.

Маючи найбільшу серед країн Чорноморського регіону довжину берегової лінії, Україна поки що не в повній мірі використовує свій морський потенціал. Однією з причин цього є відсутність в державі комплексної морської політики. Політика держави по відношенню до приморських регіонів, так само, як і до морегосподарського комплексу та суміжних галузей (рибальства, морської науки та освіти, туризму та рекреації тощо), залишається переважно інерційною, зорієнтованою на використання наявного потенціалу та існуючих конкурентних переваг.

Сьогодні Україна потребує інтегрованої морської політики, основою якої є морське просторове планування, орієнтоване на сталий розвиток приморських регіонів, підвищення їх конкурентоспроможності, передбачає оцінку поточного стану справ і стратегічного планування розвитку приморських територій.

В представленій аналітичній доповіді розглядаються місце та роль приморських регіонів в економіці України, шляхи підвищення їх інвестиційної привабливості, питання створення нових конкурентних переваг, роль міжнародного і міжрегіонального співробітництва в розвитку приморських регіонів.

# 1. СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

## 1.1. Місце приморських регіонів в економіці України

Зростання обсягів світової морської торгівлі, ролі морських ресурсів в світовій економіці вимагає сьогодні комплексного підходу до розвитку приморських територій. Україна має найдовшу серед країн Чорноморсько-Азовського басейну довжину морського узбережжя — 2759,2 км, що зумовлює значний вплив моря та морегосподарського комплексу на економічний розвиток та умови життя.

До приморських в Україні належить сім регіонів — Автономна Республіка Крим, Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька, Донецька області та м. Севастополь, які разом формують Приморський регіон України.

*Довідково: Приморськими вважаються адміністративно-територіальні одиниці які безпосередньо, або опосередковано (через акваторії лиманів) прилягають до узбережжя Чорного та Азовського морів.*

Ці території мають яскраво виражену спільність клімату, рельєфу, гідрографічної мережі, властиву їй систему розселення, наявність визначних природних комплексів. Приморський регіон України можна поділити на три субрегіони — Кримський (Автономна Республіка Крим та м. Севастополь), Причорноморський (Одеська, Миколаївська, Херсонська області) та Приазовський (Запорізька, Донецька області).

*Довідково: Довжина узбережжя Причорноморського субрегіону становить 1133,8 км (41,1%), довжина узбережжя Приазовського субрегіону — 605,8 км (21,9%), а довжина узбережжя Кримського субрегіону — 1019,7 км (37%). Площа Приморського регіону становить 59,2 тис. км<sup>2</sup> (9,8 % площі України).*

Разом з тим, в межах приморських регіонів виділяються приморські мікрорегіони (райони та міста обласного значення, які розташовані від морів щонайбільше на 50-60 км) в яких проживає 38,4% населення цих регіонів та 11% населення України (див. Додаток, таблицю 1).

Приморські регіони відрізняються своєрідною територіальною організацією господарства та розселення населення. В Одеській, Миколаївській, Херсонській областях та Автономній республіці Крим головні

економічні центри — портово-промислові комплекси та вузли, а також рекреаційні території та найбільші міста розташовані вздовж узбережжя моря та у нижній течії річкових транспортних артерій (Дніпро, Дунай, Південний Буг). Приморська смуга є найбільш заселеною і економічно розвиненою частиною регіонів (приморсько-фасадний тип територіальної організації господарства), що зумовлює нерівномірність господарського освоєння територій означених адміністративно-територіальних одиниць. В той же час, в Донецькій та Запорізькій областях у приморській смузі проживають відповідно 12,5% та 13,4% жителів цих регіонів.

Таблиця 1.

**Частка приморських регіонів у ВВП України (%)**

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Автономна Республіка Крим	3,0	3,0	2,9
Донецька область	11,4	11,9	12,4
Запорізька область	4,1	3,9	3,8
Миколаївська область	2,2	2,2	2,1
Одеська область	5,3	5	4,7
Херсонська область	1,5	1,4	1,4
м.Севастополь	0,7	0,7	0,7
<b>Загалом</b>	<b>28,20%</b>	<b>28,1</b>	<b>28,0</b>

Рівень урбанізації прибережної смуги морів надзвичайно високий — в середньому 77,69%. Питома вага територій містобудівного освоєння в межах двохкілометрової прибережної захисної смуги становить понад 70,0%.

Значення приморських регіонів для України зумовлено, перш за все значним потенціалом морегосподарського комплексу, представленого 18-ма морськими торговельними портами, які знаходяться у системі Міністерства інфраструктури, а також приватними терміналами та підприємствами інших відомств, які експлуатують (орендують) морські причальні споруди.

Особливе значення має використання виключної морської економічної зони України, площа якої становить 72 658 км<sup>2</sup>, що більше, ніж

у інших країн Чорноморського басейну. Потенційні запаси енергоресурсів на українському шельфі Чорного моря оцінюються у 2,3 млрд. тонн умовного палива, що за даними Державної служби геології та надр України становить близько 40 % усіх енергетичних запасів України.

Частка приморських регіонів у ВВП України протягом останніх трьох років залишається практично незмінною (близько 28%), втім у розрізі конкретних областей спостерігається зростання питомої ваги Донецької області (див. Таблицю 2). Це значною мірою зумовлено наслідками світової фінансово-економічної кризи, зокрема, спадом промислового виробництва (так, наприклад, в Одеській області, спад обсягів промислового виробництва у 2012 р. склав 3,3% (2011 р. спад на 16,4%), у Запорізькій області — у 2012 р. порівняно з попереднім роком спад виробництва склав 3,2 % (у 2011 — приріст 6,4%).

Таблиця 2

**Валовий регіональний продукт на душу населення**

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>В середньому по Україні</b>	19832	23600	28488	23600
Автономна Республіка Крим	13933	16507	19467	16507
Донецька область	23137	28986	36446	28986
Запорізька область	20614	23657	27567	23657
Миколаївська область	17050	20276	23402	20276
Одеська область	20341	22544	25748	22544
Херсонська область	12256	14346	16990	14346
м.Севастополь	16966	20455	19467	20455

Характерним показником є також валовий регіональний продукт на душу населення. У розрахунку валового внутрішнього продукту на одну особу у п'яти з семи регіонів цей показник у 2012 р. менше середнього рівня по Україні (див. Таблицю 2), в той час, як у 2009 р. у трьох з семи регіонів цей показник був вищим ніж середній по Україні.

Збільшення питомої Донецької області у ВВП України не пов'язане безпосередньо з її приморським статусом і викликано тим, що саме в цьому регіоні зосереджена значна частина промислового потенціалу країни.

*Довідково: Частка Донецької області в загальному обсязі реалізованої промислової продукції складала 20,1%, в той час як питома вага інших шесті регіонів складає лише 14,4% (найбільше, Автономна Республіка Крим — 2,0%, Запорізька — 7,0%, Миколаївська — 2,0%, Одеська — 2,2%, Херсонська — 0,9, м. Севастополь — 0,3%)*

Приморські регіони також мають значний потенціал розвитку аграрного сектору. У 4-х з 6-ти регіонів (Донецька, Запорізька, Миколаївська, Одеська області) частка землі, яка використовується для аграрного виробництва вища за середню (60,5%), ще у двох (Автономна Республіка Крим та Херсонська область) вона є близькою до середнього рівня.

На приморські регіони припадає 21% виробництва м'яса, 12% яєць (табл. 4), 17,2% виробництва зернових і зернобобових, 36% насіння соянишника, 35% овочів (табл. 5).

Таблиця 4

**Виробництво основних видів продукції тваринництва  
Півдня України у 2012 році**

Регіони	М'ясо (у живій вазі)		Молоко		Яйця	
	тис.т	у % до відповідного періоду 2011р.	тис.т	у % до відповідного періоду 2011р.	млн.шт.	у % до відповідного періоду 2011р.
<b>Україна</b>	<b>3136,3</b>	<b>103,4</b>	<b>11388,6</b>	<b>102,7</b>	<b>19116,7</b>	<b>102,3</b>
АР Крим	212,9	105,4	319,4	95,3	740,2	93,4
Донецька	173,4	104,4	333,0	101,7	2217,5	95,4
Запорізька	85,0	97,4	256,6	103,4	727,2	106,6
Миколаївська	49,5	100,2	367,3	100,4	553,8	89,8
Одеська	69,6	98,4	397,3	100,0	352,1	88,7
Херсонська	68,0	99,1	310,9	102,9	542,6	113,3
<i>Всього по регіону</i>	<i>658,4</i>	<i>-</i>	<i>275,6</i>	<i>-</i>	<i>855,3</i>	<i>-</i>
<i>Частка регіону в Україні, %</i>	<i>20,99</i>	<i>-</i>	<i>2,4</i>	<i>-</i>	<i>11,6</i>	<i>-</i>
<i>Середнє значення по регіону</i>	<i>-</i>	<i>100,8</i>	<i>-</i>	<i>100,4</i>	<i>-</i>	<i>89,8</i>



Таблиця 5

**Виробництво основних сільськогосподарських культур  
на Півдні України у 2012 році**

Регіони	Зернові та зернобобові культури (у вазі після доробки)		Насіння сояшнику (у вазі після доробки)		Картопля		Овочі	
	тис. т	у % до 2011р.	тис. т	у % до 2011р.	тис. т	у % до 2011р.	тис. т	у % до 2011р.
<b>Україна</b>	<b>46173,1</b>	<b>81,4</b>	<b>8366,8</b>	<b>96,5</b>	<b>23250,1</b>	<b>95,9</b>	<b>10014,0</b>	<b>101,8</b>
АР Крим	908,3	47,0	73,7	130,7	343,8	73,6	391,3	90,5
Донецька	1642,6	71,9	741,3	95,4	750,5	102,3	511,9	97,0
Запорізька	1195,3	54,5	749,6	74,6	321,0	112,9	346,1	106,8
Миколаївська	1278,2	48,6	691,3	109,3	173,9	81,1	521,3	108,4
Одеська	1880,2	58,9	480,5	111,5	502,6	90,6	472,8	89,7
Херсонська	1055,2	42,5	296,2	70,9	276,1	104,9	1286,8	114,5
<i>Всього по регіону</i>	<i>7959,8</i>	<i>-</i>	<i>3032,6</i>	<i>-</i>	<i>2367,9</i>	<i>-</i>	<i>3530,2</i>	<i>-</i>
<i>Середнє значення по регіону</i>	<i>-</i>	<i>53,9</i>	<i>-</i>	<i>98,7</i>	<i>-</i>	<i>94,2</i>	<i>-</i>	<i>101,2</i>
<i>Частка регіону в Україні</i>	<i>17,2</i>	<i>-</i>	<i>36,2</i>	<i>-</i>	<i>10,2</i>	<i>-</i>	<i>35,2</i>	<i>-</i>

## 1.2. Існуючі конкурентні переваги приморських регіонів України

Інвестиційна привабливість приморських регіонів України зумовлена наступними конкурентними перевагами:

– вигідне географічне положення на перехресті провідних транспортних артерій з Європи в Азію, з Центральної та Північної Європи на Близький Схід;

*Довідково: Через Одеську область проходять 2 з 4-х пан'європейських (критських) транспортних коридорів — №7 та №9, Гданськ-Одеса та ТРА-СЕКА.*

– вихід до водних транспортних артерій (річки: Дніпро, Дунай, Південний Буг), частка з яких має міжнародний характер (річки Дунай та Дніпро);

– проходження через територію приморських регіонів європейських автомобільних маршрутів;

*Довідково: Через територію приморських регіонів проходять європейські автомобільні маршрути класу А: Е58 (Відень — Братислава — Ужгород — Сучава — Ясси — Кишинів — Тирасполь — Одеса — Миколаїв — Херсон — Мелітополь — Бердянськ — Маріуполь — Ростов-на-Дону), Е95 (Санкт-Петербург — Псков — Гомель — Київ — Одеса), Е97 (Херсон — Джанкой — Керч — Новоросійськ — Сухумі — Поті — Батумі — Трабзон — Ашхале) та Е105 (Кіркінес — Санкт-Петербург — Москва — Харків — Запоріжжя — Сімферополь — Ялта).*

– значний агровиробничий потенціал, зумовлений розташуванням приморських регіонів переважно у степовій природній зоні, сприятливими кліматичними умовами та ґрунтами, що дає можливість розвивати багатогалузевий агропромисловий комплекс;

– потенційні запаси енергоресурсів (нафта і природній газ) на українському шельфі Чорного моря за різними оцінками становлять від 4 до 13 трлн. м<sup>3</sup> газу, що на сьогодні становить близько 40-60% усіх доведених енергетичних запасів України. Крім того, за попередніми оцінками у північній частині Чорного моря наявні значні поклади газогідратів, які дають можливість у стратегічній перспективі розпочати видобуток з них природного газу;

*Довідково: Газогідрати (гідрати природних газів або клатрати) — це молекулярні сполуки газу з водою. Найчастіше зустрічаються газогідрати, які містять метан. Газогідрат утворюється при температурі 0о за Цельсієм і при тиску 25 атмосфер. За оцінками фахівців, світових ресурсів вуглеводнів в газогідратах у 2.4 рази більше, ніж у вільному газі, нафті та вугіллі разом узятих. Точної гідрогеологічної карти Чорного моря досі немає, тому українські вчені за основу своїх розрахунків беруть дані про газогідратні поклади, отримані ще за радянських часів у північній частині акваторії Чорного моря. Так, у 1988-1989 рр. експедиціями Міністерства геології і Академії наук СРСР були виявлені поклади газогідрату метану на шельфі Чорного моря, об'єм метану в яких оцінювався у 100 трлн. м3, з яких частка українських запасів складає близько 25 трлн. м3*

– наявність ресурсного потенціалу для розвитку альтернативної енергетики:

*Довідково: у приморських регіонах України середньорічна швидкість вітру перевищує 5 м/с, що створює умови для ефективного використання вітрової енергії. Потенціал геліоенергетики в причорноморських регіонах — 1400 кВт/км.м, тобто — на одному рівні з країнами, які активно використовують сонячну енергію (США, Німеччина).*

– наявність значного освітнього потенціалу, представленого мережею вищих навчальних закладів. В приморських регіонах функціонує 85 ВНЗ III-IV рівня акредитації (провідні позиції посідає Донецька (23) та Одеська (22) області);

– вагомий науковий потенціал, представлений, серед іншого, спеціалізованими науковими установами у сфері морського транспорту, суднобудування, курортології, екології морів, агропромислового комплексу, які є науковими центрами для кількох областей;

*Довідково: В Одесі розташовані: Селекційно-генетичний інститут НАН України, ДП «Науково-дослідний проектно-конструкторський інститут морського флоту України» («УкрНДІМФ»), Державний проектно-вишукувальний науково-дослідний інститут морського транспорту «ЧорноморНДІПроект», Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, в Херсоні — Інститут зрошеного землеробства НААН України, в Керчі — Південний науково-дослідний інститут морського рибного господарства та океанографії, в Севастополі — Інститут біології південних морів НАН України та інші.*

– розвинена мережа культурних закладів (музеїв, театрів тощо), наявність значної кількості пам'яток історії та архітектури, що створює сприятливі умови для розвитку «креативної» економіки (економіки творчості) та круїзного туризму;

– значний оздоровчо-рекреаційний потенціал та наявність закладів дозвілля і відпочинку;

*Довідково: Природно-рекреаційний потенціал представлений морськими і лиманними пляжами, лікувальними властивостями клімату теплих морських узбереж, унікальними покладами лікувальних грязей, лиманної ропи, мінеральних вод, заповідними ландшафтами та урочищами. Так, Одеська область має 180 км піщаних пляжів. Світову популярність має Куяльницький лиман (Одеська область) — унікальна природна лабораторія з цілющою солоною водою і муловими грязями. Куяльник є одним з найстаріших грязьових курортів в країні, його називають Мертвим морем України. В Херсонській області розташовано 12 курортно-рекреаційних зон, серед яких найбільш популярними є Скадовськ, Лазурне, Генічеськ, Залізний порт та інші. В Скадовську відкрито кілька мінеральних лікувальних джерел, що використовуються як для внутрішнього споживання, так і для бальнеологічних процедур. Користуються популярністю і термальні джерела в районі Генічеська.*

– розвинена мережа лікувальних закладів, що створює передумови для «медичного» туризму;

*Довідково: В приморських регіонах розташовані низка спеціалізованих лікувально-профілактичних закладів: Інститут очних хвороб і тканинної терапії імені В.П.Філатова, Одеський НДІ стоматології МОЗ України, Одеський медичний університет, Український НДІ реабілітації та курортології (м.Одеса), Кримський медичний університет (м.Сімферополь).*

– висока якість трудових ресурсів.

### **1.3 Проблеми соціально-економічного розвитку приморських регіонів України**

Разом з тим, інвестиційна привабливість приморських регіонів знижується через наявність низки проблем соціально-економічного характеру, серед яких:

– недостатньо розвинена інфраструктура, зокрема, низька щільність автомобільних шляхів та залізниць;

*Довідково: Середня щільність автомобільних шляхів в Україні — 280,7 км на 1 тис. км<sup>2</sup>. Миколаївська та Херсонська області мають найменшу щільність автомобільних доріг серед регіонів України (відповідно 195 км та 174 км на 1 тис км<sup>2</sup> площі). Менше середньої і щільність автошляхів в Одеській області та АРК. При середній щільності 37 км залізничних колій на 1 тис. км<sup>2</sup> в Херсонській області щільність залізничного покриття становить лише 16 км на 1 тис км<sup>2</sup>, не краща ситуація і в АРК, де означений показник становить 23 км на 1 тис км<sup>2</sup>.*

– дефіцит енергетичних потужностей в деяких приморських регіонах;

*Довідково: Автономна Республіка Крим лише 8% потреб електроенергії виробляє власними генеруючими потужностями, 92% електроенергії надходить до Криму з інших регіонів України. Одеська область виробляє за рахунок власних генеруючих потужностей — лише 4% електроенергії. Херсонська область має єдине в області генеруюче підприємство — Каховську ГЕС, яка працює з 1955 р., внаслідок чого її обладнання є застарілим та зношеним. З урахуванням величини середньорічного виробництва електроенергії Каховською ГЕС, річний дефіцит Херсонської області складає 510 000 МВт/г електроенергії.*

– дефіцит водних ресурсів;

*Довідково: Площа водного дзеркала ставків в Автономній Республіці Крим становить 4,5 тис га, Херсонській — 6,2 тис га, Одеській — 6,8 тис га, загальна довжина річок в Криму становить 6 тис км, у Херсонській області 0,9 тис км, в Одеській області — 8 тис км.*

– скорочення морських ресурсів (риби та морепродуктів), які виловлюються у виключній морській економічній зоні України.

*Довідково: У 2012 р. у виключній (морській) економічній зоні України виловлено та добыто 63,4 тис т, що на 15,2% менше, ніж у 2011 р. Частка виключної (морської) економічної зони у загальному обсязі виловленої риби становить 31% (у 2011 — 35%).*

– Південь України є зоною ризикованого землеробства із значним ризиком посухи;

– значне скорочення виробництва аграрної продукції та збільшення імпорту продовольства;

*Довідково: За останні роки (1995 — 2012 рр.) на тлі зростання імпорту продовольства значно знизилися темпи сільськогосподарського виробництва. Так, збір зернових за означений період зменшився у Херсонській області і АРК у 1,7 рази. Поголів'я великої рогатої худоби (ВРХ) у Херсонській області зменшилось у 5,8 рази, свиней — у 3 рази, овець — у 10,4 рази. Виробництво м'яса у забійній вазі по Миколаївській і Херсонській областям зменшилося у 1,9 рази; молока — по Одеській і Херсонській областям відповідно у 1,6 і 1,7 рази; вовни по Херсонській області у 13 разів. За період з 2003 по 2012 роки виробництво м'яса і м'ясних продуктів у Миколаївській області зменшилось у 4,9 рази; виробництво натуральних соків у АРК та Херсонській області, зменшилось, відповідно, у 76 і 6,2 рази; вершкового масла — у 1,4 — 1,9 рази; безалкогольних напоїв (у Херсонській області) — у 6,09 рази; джемів і желе у АРК — у 365 разів. При цьому імпорт продовольства у 2012 році по приморських регіонах склав 6 — 18 % від загальної його вартості, а це, відповідно: по Херсонській області — 20,6 млн. дол. США, по АРК — 82,3 млн. дол. США, по Миколаївській — 100,9 млн. дол. США, по Одеській — 857,7 млн. дол. США (Див. Додаток, табл. 2).*

– диспропорції в соціально-економічному розвитку між приморськими територіями та аграрними районами. Зниження товарності сільськогосподарського виробництва у приморських регіонах, зростання безробіття, зниження народжуваності, зростання смертності, зменшення збору доходів до місцевих бюджетів і, як наслідок, — зниження показників рівня життя у сільських територіях приморських регіонів;

– внутрішня конкурентна боротьба між портами України, внаслідок чого розвиток пропускної спроможності здійснюється кожним портом самостійно, ізольовано і без врахування інтересів інших портів, виходячи з власних можливостей залучення вантажопотоків;

– відсутність планів комплексного розвитку природних курортних територій, напівлегальний і нелегальний захват ділянок і територій лікувально-оздоровчих місцевостей, неврегульованість процесів прива-

тизації, непродумане та неузгоджене міське та курортне будівництво, що призводить до неприпустимих навантажень на комунікації, зменшення кількості питної води, проривів у системі каналізації та до інших аварійних ситуацій;

– проблемним питанням туристичної інфраструктури області є незадовільний стан значної кількості туристичних об'єктів, які представляють інтерес для туристів;

*Довідково: Певна частка пам'яток архітектури перебуває в незадовільному стані. Так, в Одеській області потребують додаткових заходів щодо збереження такі пам'ятки як: Аккерманська фортеця (м. Білгород-Дністровський), садиба Куріса (Комінтернівський район), будинки Лібмана, Русова, будівлі Англійського клубу (м. Одеса) тощо.*

– туристична галузь носить сезонний характер, тривалість сезону коливається від п'яти (травень-вересень) до трьох (червень-серпень) місяців;  
– віддаленість від світових центрів економічного зростання;

*Довідково: Тільки 2 з 7 приморських регіонів мають прикордонне розташування. Одеська область межує з Республікою Молдова та Румунією, Донецька — з Російською Федерацією. При цьому, Румунія та Російська Федерація мають середній рівень розвитку, а Республіка Молдова характеризується низьким рівнем розвитку.*

– наближеність до потенційних зон конфлікту та «гарячих точок»;

*Довідково: Одеська область безпосередньо межує з незвизаною Придністровською Молдавською республікою (ПМР), на сході розташований Південний Кавказ із замороженими «гарячими точками» — Абхазією, Південною Осетією та Нагорним Карабахом. Російсько-грузинський конфлікт 2008 року та зростання час від часу напруження у відносинах між Республікою Молдова та незвизаною ПМР створюють додаткове напруження і впливають на соціально-економічний розвиток регіонів. Через територію Молдови проходить ділянка залізниці, яка пов'язує Одесу із Українським Придунав'ям. Блокування залізниці призвело до значних збитків «Укрзалізниці» та дунайських портів.*

– неврегульованість питання з державним кордоном;

*Довідково: не проведена демаркація придністровської ділянки українсько-молдавського кордону, між Україною та Росією не здійснено делімітацію морських просторів в Азовському та Чорному морях, а також у Керченській протоці.*

– низький рівень міжрегіональної кооперації.

## 2. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ

### 2.1. Сучасний стан інвестиційної активності в приморських регіонах

Питома вага приморських регіонів у загальному обсязі прямих іноземних інвестицій у 2013 р. порівняно з 2012 збільшилася з 13 до 15%. Лідером із залучення іноземних інвестицій є Донецька область, що в першу чергу, пояснюється її роллю як потужного промислового регіону.

Лідером з іноземних інвестицій залишається промисловість, причому у причорноморських регіонах перевага віддається переробній промисловості. Так, в Одеській області на підприємствах промисловості зосереджено 561,6 млн. дол. (34,5% загального обсягу прямих інвестицій в область), у т.ч. переробної — 351,7 млн. дол. Серед галузей переробної промисловості у виробництво харчових продуктів, напоїв і тютюнових виробів інвестовано 175,5 млн. дол (31% від усіх прямих іноземних інвестицій у промисловість).

У Миколаївській області значний обсяг іноземного капіталу також зосереджений на підприємствах промисловості — 124,8 млн. дол. США (48% загальнообласного обсягу прямих інвестицій), у т.ч. з виробництва харчових продуктів та напоїв — 42,5 млн. дол. США (34% від усіх прямих іноземних інвестицій в промисловість).

У Херсонській області на підприємствах промисловості зосереджено 121,7 млн. дол. (49,6% загального обсягу) прямих інвестицій, у т.ч. переробної — 120,9 млн. дол. Серед галузей переробної промисловості у виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів внесено 96,1 млн. дол. (79% від усіх прямих інвестицій у промисловість).

У Запорізькій області на підприємствах промисловості зосереджено 877,6 млн. дол. (76,7%), у т.ч. переробної — 698,0 млн. дол. та добувної — 23,9 млн. дол, у виробництві та розподіленні електроенергії, газу та води — 155,7 млн. дол. Серед галузей переробної промисловості у виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів внесено 286,0 млн. дол. (41% від усіх інвестицій в промисловість), у машинобудування — 204,4 млн. дол. (29,2% від усіх інвестицій у промисловість),

металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів — 199,5 млн. дол.

Значно іншою є картина у Донецькій області, де на підприємствах промисловості зосереджено 1334,6 млн. дол. (44,8% загального обсягу прямих інвестицій області), у т.ч. переробної — 1096,7 млн. дол., добувної — 172,1 млн. дол., а також з виробництва та розподілення електроенергії, газу та води — 65,9 млн. дол. Серед галузей переробної промисловості в металургійне виробництво та виробництво готових металевих виробів внесено 560,2 млн. дол. прямих інвестицій (18,8% від загального обсягу інвестицій), у виробництво іншої неметалевої мінеральної продукції — 177,9 млн. дол. (6%), у хімічну та нафтохімічну промисловість — 151,7 млн. дол. (5,1%), у виробництво харчових продуктів, напоїв та тютюнових виробів — 84,9 млн. дол. (2,8%).

Таблиця 6

**Прямі іноземні інвестиції (акціонерний капітал) в приморських регіонах України**

	Обсяги інвестицій на			
	01.01.2012		01.07.2013	
	млн.дол. США	у % до загального підсумку	млн.дол. США	у % до загального підсумку
<b>Україна</b>	<b>50333,9</b>	<b>100,0</b>	<b>55318,2</b>	<b>100,0</b>
АР Крим	1176,7	2,3	1491,8	2,7
Донецька	2646,9	5,3	3248,8	5,9
Запорізька	987,6	2,0	1121,4	2,0
Миколаївська	152,3	0,3	266,3	0,5
Одеська	1220,5	2,4	1661,5	3,0
Херсонська	206,4	0,4	255,0	0,5
м.Севастополь	165,8	0,3	179,4	0,3
<b>Загалом</b>	<b>6556,2</b>	<b>13</b>	<b>8224,2</b>	<b>15</b>

У 2012 р. фактично зріс рівень капітальних інвестицій. Лідером є Донецька область та АР Крим. При цьому обсяг капітальних інвестицій тільки в одну Донецьку область більше, ніж обсяг капітальних інвестицій



цій у три області (Одеська, Миколаївська, Херсонська) та м.Севастополь (дивіться табл.7).

Таблиця 7

**Капітальні інвестиції в приморські регіони за січень-червень 2013р.**

	Освоєно інвестицій			Довідково: січень-червень 2012р. у % до січня-червня 2011 р.
	млн. грн	у % до		
		загального обсягу	січня-червня 2012 р.	
<b>Україна</b>	<b>103330,3</b>	<b>100,0</b>	<b>85,4</b>	<b>129,8</b>
АР Крим	8928,2	8,6	85,7	276,9
Донецька	9747,3	9,4	68,8	129,8
Запорізька	3004,2	2,9	104,6	104,6
Миколаївська	2548,5	2,5	165,5	106,2
Одеська	5652,4	5,5	120,2	165,2
Херсонська	658,9	0,6	69,8	123,8
м.Севастополь	893,2	0,9	119,0	107,8
<b>Загалом</b>	<b>31432,5</b>	<b>30,4</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

Основним джерелом капітальних інвестицій в приморських регіонах залишаються власні кошти підприємств та організацій, а також кредити банків та інші позики. Виключення становить Донецька область, де залишалася значною питома вага коштів державного бюджету).

Основна частка інвестицій спрямовується в матеріальні активи (житлові та нежитлові будівлі, інженерні споруди)

*Довідково: Наприклад, переважну частку капітальних інвестицій в Одеській області у 2012 р (99,0% загального обсягу) становили інвестиції у матеріальні активи. З них у житлові будівлі спрямовано 17,3% усіх інвестицій, інженерні споруди — 48,9%, нежитлові будівлі — 10,1%.*

Водночас, аналіз інвестиційної діяльності свідчить про наступні проблеми соціально-економічного розвитку приморських регіонів:

- нестача власних коштів у підприємств для здійснення інвестування;
- обмежений доступ та висока вартість кредитних ресурсів;
- недостатнє фінансування цільових регіональних та державних програм, спрямованих на соціально-економічний розвиток.

## 2.2. Вільні економічні зони як інструмент підвищення інвестиційної привабливості приморських регіонів

Одним з інструментів підвищення інвестиційної привабливості приморських регіонів можуть стати вільні (спеціальні) економічні зони (ВЕЗ) — Вільні економічні зони довели свою ефективність у багатьох країнах світу.

*Довідково: Вільна економічна зона — специфічне регіональне утворення, територія, на якій встановлюють особливий режим господарської діяльності іноземних інвесторів та підприємств з іноземними інвестиціями, а також вітчизняних підприємств і громадян. Порядок здійснення господарської діяльності іноземних інвесторів, підприємств з іноземними інвестиціями й умови пільгово-експортно-імпортно-митного, податкового, валютного, банківського, візового, трудового та інших видів регулювання в зоні встановлюються законодавством України.*

В промислово розвинених країнах ВЕЗ часто створювалися для поживлення малого та середнього бізнесу в районах, які потерпали внаслідок економічної депресії і були спрямовані на вирівнювання міжрегіональних диспропорцій. Створені в таких ВЕЗ дрібні та середні підприємства отримували максимальні податкові пільги. Таким чином, в розвинених країнах ВЕЗ використовується як інструмент регіональної політики в тих регіонах, які потребують підвищення рівня економічного та соціального розвитку.

На відміну від промислово розвинених країн, країни, що розвиваються роблять акцент на залучення іноземного капіталу, технологій, модернізацію промисловості, підвищення кваліфікації робочої сили, досягнення більш високого рівня індустріалізації.

Активно використовують створення вільних економічних зон і чорноморські країни. Так, в Болгарії було створено шість ВЕЗ, найпотужніша з яких ВЕЗ «Русе», у річковому порту Русе.

В Румунії існує шість вільних економічних зон, розташованих в районах потужних морських та річкових портів та транспортних вузлів. 15 квітня 2003 р. в Румунії була створена ВЕЗ в порту Констанца (вільний порт).

*Режим «вільного порту» передбачає впровадження наступних заходів:*

– скасування митного декларування товарів іноземного походження, що ввозяться в порт, або знаходяться у порту, які призначені для

подальшого вивезення з країни; декларуються лише товари, призначені для ввезення в країну;

– скасування вимоги про надання митній владі дозволу на перевантаження в зоні вільного порту з одного транспортного засобу на інший;

– скасування вимоги заповнення митного формуляру при вході до порту і виході з нього офіційно зареєстрованого румунського або іноземного транспортного засобу, як комерційного, так і особистого;

– звільнення від сплати імпортного мита на устаткування, установки, контрольно-вимірвальну апаратуру, транспортні засоби (окрім легкових автомобілів), засоби перевантаження, маркування, складування, що використовуються для забезпечення навігації, контролю транспортних потоків, захисту навколишнього середовища безпосередньо в зоні вільного порту.

В Україні створена правова база для функціонування вільних економічних зон: Закон України «Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон» від 13 жовтня 1992 р., нормативні акти, прийняті щодо його виконання: Концепція створення спеціальних (вільних) економічних зон в Україні (Постанова Кабінету Міністрів України від 14 березня 1994 р.), а також Постанова Кабінету Міністрів України «Про склад міжвідомчої комісії з розгляду і підготовки документів щодо створення спеціальних (вільних) економічних зон» (від 8 червня 1998 р. № 842) та інші.

В Україні можуть створюватися такі види ВЕЗ: зовнішньоторговельні, виробничі, науково-технічні, туристсько-рекреаційні. Враховуючи, що створення та функціонування банківсько-оффшорної вільної зони має специфічний характер, визначення її статусу потребує прийняття окремого закону.

Вільні економічні зони в Україні створюються за територіальним принципом, тобто вільна зона є частиною національного економічного простору, де діє особлива система економіко-правових пільг та стимулів, спрямованих на забезпечення становлення державної економічної політики, гарантій потенціальному внутрішньому та зовнішньому інвесторам, зумовлених спеціальним правовим режимом. Зокрема, у вільних зонах встановлюється режим спеціальної митної зони, який, залежно від виду зони, передбачає відповідні пільги стосовно тарифного та нетарифного режиму регулювання зовнішньоекономічної діяльності суб'єктів зони.

В Україні створено 11 вільних економічних зон, п'ять з яких діють безпосередньо у приморській смузі (див. Таблицю 8).

Однак починаючи з 2005 року, стан залучення інвестицій і реалізації діючих проектів на ВЕЗ погіршився. Законами України «Про Державний бюджет України на 2005 рік » від 25.03.2005 р., № 2505 і «Про внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет України на 2005 рік » був запроваджений мораторій на розгляд і затвердження нових інвестиційних проектів на ВЕЗ України, скасовані пільгові умови оподаткування і державні гарантії забезпечення інтересів суб'єктів підприємницької діяльності.

Слід відзначити і певні проблеми у функціонуванні ВЕЗ, які породжують критичне ставлення до них як до інструменту економічного зростання:

– недостатній інноваційний потенціал інвесторів, які використовують податкові та митні пільги переважно для отримання прибутку у сфері торгівлі. Це вимагає селективного підходу та значної підготовчої роботи по кожному з інвестиційних проектів, вдосконалення режимів оподаткування;

Таблиця 8

**Вільні економічні зони у приморській смузі**

Назва утворення	Місце розташування та площа	Термін дії	Початок діяльності
<i>Вільні (спеціальні) економічні зони</i>			
«Порт Крим»	м. Керч, 27 га	30	01.01.2000
«Порто-Франко»	Одеський морський торговельний порт (м. Одеса, Одеська область), 32,5 га	25	01.01.2000
«Рені»	м. Рені, Одеська область	30	17.05.2000
«Азов»	м. Маріуполь, Донецька область, 314,8 га	60	21.07.1998
«Миколаїв»	м. Миколаїв, Миколаївська область, 740 га	30	01.01.2000

Слід відзначити і певні проблеми у функціонуванні ВЕЗ, які породжують критичне ставлення до них як до інструменту економічного зростання:

– недостатній інноваційний потенціал інвесторів, які використовують податкові та митні пільги переважно для отримання прибутку у сфері торгівлі. Це вимагає селективного підходу та значної підготовчої роботи по кожному з інвестиційних проектів, вдосконалення режимів оподаткування;

– обмеження повноважень місцевих (регіональних) органів виконавчої влади у сфері прийняття рішень щодо інвестиційних проектів у ВЕЗ. Надмірна централізація у прийнятті рішень зменшує привабливість ВЕЗ як інструменту регіонального розвитку.

Досвід створення вільних економічних зон в Україні свідчить про те, що вони орієнтовані на залучення недержавних коштів для розбудови інфраструктури ВЕЗ, що є, безумовно, позитивним і перспективним чинником в умовах післякризового відновлення економіки та обмеженості бюджетних коштів.

ВЕЗ є також перспективною формою регіонального господарювання і зовнішньоекономічної діяльності в Україні, які можуть забезпечити ефективний розвиток регіональних економічних комплексів і держави в цілому.

*Довідково: Прикладом успішного функціонування спеціальної (вільної) економічної зони є ВЕЗ «Порто-Франко» в Одеському морському торговельному порту. Станом на 1 січня 2013 р. у ВЕЗ залучено інвестицій на суму 59,5 млн. дол. США (364,4 млн. грн.), реалізовано продукції на суму 1167,5 млн. грн.; створено 476 робочих місць (збережено 219), перераховані податки до бюджетів та єдиний внесок у загальне державне соціальне страхування на суму 255,6 млн. грн. За 2012 рік середня заробітна плата на підприємствах, які реалізують інвестиційні проекти у ВЕЗ (4669 грн.), у 1.73 рази вище за середню по Одеській області (2700 грн.) та у 1.54 рази вище середньої заробітної плати по Україні (3025 грн). Разом з тим, поряд із законодавчими обмеженнями, стримуючим чинником розвитку ВЕЗ «Порто-Франко» є територіальне обмеження території Карантинного молу.*

### 3. РОЗВИТОК РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ В ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНАХ: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ

#### 3.1. Загальна характеристика проблеми

Необхідність забезпечення зростання національної економіки в умовах глобалізації, інтернаціоналізація ринків та посилення конкуренції, обумовлюють необхідність стимулювання переходу економіки на інноваційні шляхи розвитку. Сучасну стратегію економічно розвинутих країн засновано на впровадженні кластерів в різних сферах економіки як точок економічного зростання, що стимулюють розвиток окремих підприємств та регіонів за рахунок ефективної організації спільної діяльності в умовах жорсткої конкуренції.

За останні три десятиліття кількість туристів в світі збільшилася майже в 4 рази, а доходи від туризму — більш ніж у 25 разів. Це високодохідна галузь, яка входить до числа трьох найбільших експортних галузей, порівняна за ефективністю інвестиційних вкладень з нафтогазовидобувною промисловістю і з автомобілебудуванням, питома вага яких в світовому експорті становить 11,0 % і 8,6 %, відповідно.

На туризм припадає приблизно 30,0% світової торгівлі послугами, близько 7,0 % світових капіталовкладень і 10,5% світового ВВП.

Приморські регіони України мають значний туристично-рекреаційний потенціал.

*Довідково: В Одеській області виділяються 4 курортно-рекреаційні зони зі своїми центрами: Татарбунарська — з центром в м.Татарбунари; Білгород-Дністровська — з центром в м.Білгород-Дністровському; Овідіопольська — з центром в м. Овідіополь; Южненська — з центром в м. Южне.*

*У кожній з цих зон визначені курортно-рекреаційні райони зі своїми центрами:*

*В Татарбунарській рекреаційній зоні виділяються два рекреаційних райони з центрами у селах Приморське і Тузли.*

*В Білгород-Дністровській курортно-рекреаційній зоні виділяються два рекреаційних райони (Курортне і Затока) і один оздоровчий (Сергіївка).*

*В Овідіопольській рекреаційній зоні виділяються три рекреаційних райони з центрами в Кароліно-Бугазі, Грибовці та Іллічівці.*

*В Южненській курортно-рекреаційній зоні виділяються два рекреаційних райони з центрами у с. Крижанівка і Нова Дофінівка та рекреаційно-оздоровчий район з центром у с. Сичавка.*

*В Миколаївській області виділяється одна рекреаційна зона з центром у м. Очакові і п'ять рекреаційних районів з центрами в селах та селищах: Коблево, Рибаківка, Чорноморка, Дмитрівка, Покровське.*

*В Херсонській області виділяються три рекреаційних зони на Чорному морі з центрами в Білозерці, Голій Пристані і Скадовську і два окремих рекреаційних райони з центрами у селах Хорли і Приморське, на Азовському морі — Генічеська курортно-рекреаційна зона з центром у м. Генічеськ (три рекреаційних райони з центрами у селах. Щасливе, Стрілкове і Комісарівка).*

*В Запорізькій області — три рекреаційних зони з центрами у селищах Якимівка, Приморське і м. Бердянськ.*

*В Донецькій області виділяється одна рекреаційна зона з центром у м. Маріуполі і 6 рекреаційних районів — Урзуф, Ялта, Молекине, Широкине, Новоазовськ, Сєдове.*

Близько 30% усіх туристично-рекреаційних ресурсів України зосереджено на території Автономної Республіки Крим. Відповідно цей регіон стає лідером у створенні рекреаційно-туристичних кластерів.

*Довідково: У 2012 р. в Криму відпочили 6,1 млн. туристів, що на 8,1% більше, ніж у 2011 р. Із загальної кількості туристів, які відвідали Крим, найбільша питома вага припадає на громадян України — 4,2 млн. осіб, кількість росіян склала приблизно 1,2 млн. осіб, білорусів - 400 тис. Туристів інших країн — близько 300 тис. осіб. З європейських країн перше місце посідають туристи з Німеччини, Австрії та Польщі.*

В Євпаторії вже впроваджується практика створення рекреаційно-туристичного кластера «Євпаторія-курорт». Технічне завдання включає 3 основні компоненти: інституціональний розвиток — сприяння реформуванню нормативно-правової бази, зміцнення взаємозв'язків інституціональних структур рекреаційного комплексу, поліпшення взаємодії між бізнесом і владою в питаннях туризму. Підвищення якості сервісу і управління туристськими об'єктами — розробка і впровадження стандартів; а також заходи з диверсифікації туризму — підтримка розвитку історичного, природного, пізнавального та інших видів туризму.

Створена координуюча структура, яка діятиме в інтересах усіх учасників, які здійснюють діяльність у сфері медичного туризму, надають курортні, науково-методичні, фінансові, лізингові, транспортні та інші послуги. Кластер дозволить подолати відомчу роз'єднаність санаторно-курортних установ, сприятиме розвитку курортної сфери, вивчен-

ню, ефективному використанню і збереженню лікувальних чинників євпаторійського курорту, а також створенню і розвитку нових курортних об'єктів в Євпаторії. До складу робочої групи увійшли керівництво Міністерства культури АРК, Міністерства курортів і туризму АРК, кримських музеїв і заповідників, фахівці туристичного супроводження, Асоціації гостинності Криму.

*Довідково: Одне з головних питань кластеру — розширення сезону прийому відпочиваючих. Санаторно-курортні заклади розширили перелік додаткових послуг, у т.ч. оздоровчих програм і методик лікування на період міжсезоння. Активно впроваджують нові лікувальні методики та оздоровчі програми санаторно-курортні установи, розташовані на території курортів Євпаторія і Саки. У санаторії «Орен-Крим» (м. Євпаторія) реалізується програма «Подих моря», введено нові методики лікування з використанням лікувальних грязей для лікування пародонтозу, захворювань хребта і суглобів, «сухі» радонові і вуглекислові ванни. Санаторієм-ДООЦ «Мрія» (м. Євпаторія) спільно з Українським НДІ медичної реабілітації та курортології реалізуються програми: «Найбільш здорова дитина», «Антистрес», «Золота осінь жінки», «Чоловіче здоров'я», впроваджені нові методики лікування: озокеритотерапія, лікувальні ванни з бішофітом, сухі вуглекислові ванни. У Медичному реабілітаційному центрі «Буревісник» (м.Євпаторія) також використовуються нові методики лікування: пресотерапія, сухі вуглекислі і сухі скипидарні ванни. У Сакському центральному військовому санаторії імені М.І. Пирогова впроваджено такі нові методики лікування та діагностики: питне лікування моршинської мінеральною водою з екстрактами біологічно активних речовин з використанням автоматичних електронних бюветів «Джерело-люкс», використання лазерного аналізатора мікроциркуляції крові, проведення денситометрії для визначення щільності кісткової тканини, діагностика захворювань зубів за допомогою рентгенівського апарату Planmeca Intra. У санаторному комплексі «Саки» відкрито кабінети ультразвукової та мануальної діагностики [11]. У курортному комплексі «Золотий колос» (м. Алушта) реалізується нова модель надання послуг — «All inclusive-здоров'я в подарунок», яка передбачає включення у вартість путівки лікувальних і спа-процедур [30]. Впроваджено нові методики лікування: пресотерапія в поєднанні з міостимуляцією, ультразвук із застосуванням мінералів. У Центрі медичної реабілітації та санаторного лікування «Крим» (с.мт. Партеніт) почав функціонувати кабінет ударно-хвильової терапії, впроваджено нові методики лікування: використання ін'єкцій вуглекислого газу при артралгіях, методику ударно-хвильової терапії при лікуванні захворювань опорно-рухового апарату, методику використання нордичної ходьби. У санаторії «Київ» (м. Керч) функціонує Центр патології хребта та суглобів, а також кабінет еферентної терапії, впро-*



*ваджено нові методики лікування: озono-, механотерапія, діагностична та лікувальна артроскопія.*

Більш високими темпами розвивається *подієвий туризм*. У Криму створено Республіканську установу «Чорноморський центр підводних досліджень» з метою сприяння збереженню і вивченню об'єктів культурної спадщини, які знаходяться на дні Чорного моря біля узбережжя Криму. Особлива увага приділятиметься музеєфікації підводних знахідок.

Інститут проблем ринку і економіко-екологічних досліджень при Національній академії наук України провів дослідження щодо використання плато гори Ай-Петрі для розвитку зимових видів спорту. Дослідження показують, що плато цілком придатне для створення гірськолижного курорту, який буде функціонувати як мінімум чотири місяці на рік. Плато Ай-Петрі має низку сприятливих умов і переваг для розвитку зимових видів спорту, є гірки різної складності, обладнано підйомник бугеля, надаються послуги інструкторів, прокат техніки, організовано змагання з лижного фрістайлу. Таким чином, розвиток зимових видів спорту на плато дозволить стимулювати інвестиційну активність у регіоні, сформувані сучасні туристичні, рекреаційні, готельні комплекси, створити додаткові робочі місця, збільшити надходження до бюджету.

У Криму реалізується проект з будівництва перегонного комплексу Crimea GrandPrix. Об'єкт розташовується в селі Суворовське Сакського району і призначений для проведення міжнародних автомобільних і мотозмагань у топових світових серіях: MotoGP, WTCC, GT, Formula1 Formula 3.

Проект передбачає будівництво основної перегонної траси, траси для картингу, а також трибун на 142 тис. осіб, готелю, бізнес-центру, боксів, медичного центру з вертолітним майданчиком, паркувань на 5300 місць. Будівництво перегонного комплексу Crimea GrandPrix Circuit у Сакському районі дозволить проводити в Криму тренування і спортивні змагання міжнародного рівня. Інфраструктура треку дозволить проводити тренування і змагання, зокрема, міжнародного рівня, впродовж близько 8 місяців.

Проводяться численні конкурси і фестивалі: Міжнародний фестиваль театральних прем'єр «Мельпомена Таврії» (м. Херсон, червень); Міжнародний фестиваль «Таврійські ігри» (м. Каховка, травень); Міжнародний дитячий фестиваль «Чорноморські ігри» (м. Скадовськ, липень); Всеукраїнський фестиваль народної творчості «Купальські зорі»

(м. Гола Пристань, липень); Міжнародний турнір зі спортивної гімнастики пам'яті О. Береша (м. Херсон, лютий); Міжнародний турнір з вільної боротьби пам'яті І.Кулика (м. Херсон, листопад); Всеукраїнський турнір з веслування на байдарках та каное «Весла Надій» (м. Херсон, липень); Голопристанський фестиваль «Український кавун — солодке диво» увійшов до списку «100 best events of Ukraine», — 100 кращих подій для українського туризму.

Ефективність функціонування рекреаційного комплексу Миколаївщини пов'язана з реалізацією крупних комплексних інвестиційних проєктів, які будуть стосуватись спортивної, розважальної, лікувально—оздоровчої, конгресної бази, зокрема побудови нових басейнів, тенісних кортів, розважальних комплексів, ресторанів, дискотек, оздоровчих центрів, конгрес-холів тощо.

Підвищення якості та конкурентоспроможності туристичного продукту можливе за умов:

1. Формування конкурентоспроможних кластерів у рекреаційній та туристичній сферах, оптимізації організаційно-управлінської структури туристично-рекреаційної галузі, створення центрів туристичної інформації з обслуговування туристів та відпочиваючих, популяризації туристичного продукту через засоби масової інформації.

2. Модернізації та реконструкції існуючої матеріально-технічної бази об'єктів туристичної інфраструктури, доведення їх оснащення до міжнародних вимог.

3. Реставрації та дотримання у належному стані пам'яток історичної та культурної спадщини.

4. Розширення номенклатури туристично-рекреаційних послуг (розвиток та підтримка круїзного морського, річкового, яхтингового, лікувально-оздоровчого, ділового, культурного, історико-пізнавального, спортивного та розважального, екологічного та сільського видів туризму).

5. Підвищення рівня інноваційності рекреаційного продукту. Підвищення рівня професійної підготовки фахівців туристично-рекреаційної сфери з метою підвищення рівня якості обслуговування до міжнародних стандартів, забезпечення перепідготовки персоналу рекреаційно-туристичного комплексу з метою поліпшення обслуговування іноземних відвідувачів

6. Сприяння будівництву нових сучасних об'єктів туристично-рекреаційної інфраструктури.

7. Стратегічного планування розвитку прибережних територій, розробки схем функціонального зонування прибережної смуги, інвентаризації та впорядкування земель рекреаційного і природоохоронного призначення, оптимізації використання прибережних територій відповідно до екологічних норм та пріоритетів регіону.

8. Створення курортно-рекреаційного кадастру для визначення можливостей та обмежень у використанні курортно-рекреаційних та земельних ресурсів з визначенням перспектив та переваг територіального розвитку.

### **Туристичні кластери на базі (сільського) зеленого туризму**

У Криму зареєстровано понад 1,5 тис. фермерських господарств — це потенційні учасники, які можуть надавати послуги сільського зеленого туризму В цілому в Криму налічується 140 об'єктів сільського зеленого туризму, половина з яких розташовані в Бахчисарайському і Чорноморському районах. Крім того, 15 таких об'єктів знаходяться в Білогірському районі, 12 — в Красногвардійському, 8 — в Судакському, 7 — в Сімферопольському, по 6 в Алушті і Феодосії.

У 2011 році в Криму провели паспортизацію приватних домоволодінь, тут налічується 2 тис. 627 засобів розміщення, з них 1 тис. 854 — об'єкти до 30 ліжка-місць.

При використанні ефективного механізму стягування туристичного збору Крим може щорічно отримувати до 50 млн. грн. за рахунок розвитку тільки сільського туризму. Важливою умовою для цього є легалізація приватних домоволодінь, які надають послуги з розміщення відпочивальників. За 2012 р. в Криму зібрано 3,7 млн. грн. туристичного збору, що складає близько 7% від можливого обсягу надходжень.

Для створення кластеру сільського (зеленого) туризму, необхідно:

- доповнити його розвитком спеціалізованих видів туризму та зимових видів відпочинку в степових районах;
- забезпечити планомірний розвиток рекреаційного комплексу та інфраструктури сіл в районах нового рекреаційного освоєння;

- знизити навантаження на берегову лінію в курортний сезон шляхом впровадження спеціалізованих маршрутів, спрямованих на об'єднання відпочинку в степових зонах і на морському узбережжі;

- налагодити інформування та рекламу можливостей пляжного відпочинку в менш завантажених курортних регіонах, провести реконструкцію та збільшення площ діючих пляжів;

- відновити етнокультурне середовище, створити умови для збереження традиційного способу життя місцевого населення, його культури та етнографічних особливостей як перспективного об'єкта, привабливого для туристів;

- створювати бази даних майстрів декоративно-ужиткового мистецтва з метою популяризації народної творчості і подальшої реалізації їх виробів на виставках-продажах;

- створювати перелік історико-культурних об'єктів, використання яких можливе для розвитку туризму, створення бази фото і відео матеріалів туристично привабливих місць, культурно-мистецьких місць та спортивних заходів.

Так, у Криму розроблений проект культурно-етнографічних маршрутів, які дозволять підвищити популярність серед туристів не лише Південного Берега Криму, але й степових регіонів півострова. Презентовано культурно-етнографічний маршрут «Культура євреїв-ашкеназів у Криму», «Нові культурно-етнографічні маршрути по Сакському району». У Нижньогірському, Кіровському, Красногвардійському, Сакському і Білогірському районах буде презентовано культуру українців, німців, швейцарців, чехів, естонців та євреїв, які в різний час проживали в Криму.

Стримують позитивний розвиток сільського туризму такі чинники, як подорожчання туристичних та супутніх послуг внаслідок зростання вартості енергоносіїв, послуг транспорту, продуктів харчування; зміна в податковому законодавстві; збільшення ставок податку на землю, які роблять їх неконкурентоспроможними на європейському ринку, де рівень цієї ставки становить 5-7%; недостатнє фінансування заходів, спрямованих на підтримку розвитку туризму, в т.ч. соціальну рекламу; недосконалість нормативно-правового врегулювання в галузі; низький рівень інформованості потенційного споживача про регіональні туристичні пропозиції, відсутність комплексної рекламної кампанії; дисбаланс рівня якості пропонованих послуг і їх вартості.

## Туристичні кластери на базі винного туризму

Україна входить до п'ятірки країн Європи, де винний туризм має серйозні перспективи. Український винний туризм — всесезонний. Вартість винного туру до Європи складає від 650 євро, а по Україні — від 90 євро. Крім того, тривалість подорожі в кожен регіон відрізняється: для Закарпаття — 2 дні, для об'їзду виноробницьких пам'яток Криму знадобиться не менше тижня (табл. 9).

Таблиця 9

Вартість винного туру за регіонами України

Регіон	Крим	Закарпаття	Одеса
Ціна	від 2800 грн.	від 900 грн.	від 1300 грн.
Кількість днів	7-10 днів	2 дні+дорога	4 дні

На території курортних регіонів Криму функціонує 129 цілорічних санаторіїв, в тому числі: у Великій Ялті — 63, в Євпаторії — 33, в Алушті — 11, в Саках — 6, у Феодосії — 5, в Судаку — 3, в Керчі — 4.

Кластери розглядаються як одна з ефективних форм організації взаємодії підприємств різних галузей, об'єднань, наукових установ з метою підвищення конкурентоспроможності продукції, підприємств і регіонів.

Для розробки стратегії маркетингу, реклами та інших робочих питань має бути створений робочий орган — **Кластер винного туризму** в кожній з областей. Також ця організація взаємодіятиме з кластерами аграрного комплексу, туристичними кластерами та іншими, — з метою формування позитивного іміджу регіону з туристичної точки зору.

Основна діяльність кластера: розробка і впровадження рекламної стратегії, брендинг, маркетинг; розробка туристичних маршрутів у сфері винного туризму при співпраці з туристичними операторами; розробка комплексного туристичного продукту і його подальше просування; спільно з громадськими організаціями — розробка проектів регіональної і місцевих програм розвитку винного туризму; проведення виставок-ярмарок, днів відкритих дверей та інших заходів, спрямованих на залучення туристів в регіон.

Винний туристичний кластер повинен враховувати, окрім виноробних підприємств, туристичних агенцій:

1. *Ресурсне забезпечення.* При організації екскурсійної роботи слід враховувати доступність історичних пам'яток; населених пунктів, поблизу яких, розташовані пам'ятки історії і культури. Формування маршрутів по інтересах. При плануванні екскурсій і туристських маршрутів необхідно враховувати культурно — естетичні потреби потенційних туристів, їх підготовленість до сприйняття того чи іншого історичного матеріалу.

2. *Інституційне забезпечення:* розробка і впровадження навчальних програм, тренінгів, курсів з винного туризму; проведення прес-турів для туристичних агентів, туроператорів і журналістів регіонами винного туризму; організація семінарів, конференцій; видання навчальної та інформаційної літератури з винного туризму.

3. *Об'єкти винної промисловості.* Згідно з офіційними даними, переробкою винограду, випуском вина, шампанських вин і коньяку займається близько 70 підприємств України. Серед них чітко виділяються дві великі групи: традиційні підприємства, що мають власні виноградники, і компанії нової хвилі, що займаються виключно розливом вина. Винний ринок має ділитися на три великі сегменти. Нижній — ординарні вина, середній — марочні вина, елітний — витримані вина (в тому числі колекційні).

4. *Транспорт.* В Україні розроблена Програма розбудови туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів та основних транспортних магістралей. Виконання Програми дасть змогу ефективно використати наявні туристичні та рекреаційні ресурси; стимулювати розвиток сучасної туристичної інфраструктури, впорядкувати і модернізувати її об'єкти; підвищити економічну ефективність функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів; підвищити транспортну доступність та інвестиційну привабливість України, в тому числі регіонів, для яких розбудова туристичної інфраструктури є єдиним шляхом розв'язання соціально-економічних проблем; стимулювати розвиток страхового та фінансового ринків; підвищити рівень безпеки дорожнього руху та мінімізувати наслідки дорожньо-транспортних пригод; створити значну кількість робочих місць у невиробничій сфері, що сприятиме позитивним змінам у структурі зайнятості населення; створити сприятливі умови для задоволення потреб населення України та іноземних туристів в активному відпочинку.

5. *Атракції, розваги.* Важливим елементом, який забезпечує роботу туристичних об'єктів, є додаткові атракції. Це можуть бути музеї, етнографічні центри, кінно-спортивні бази, осялячі, страусині ферми, та інші розваги — фестивалі, зелені стежки, вело-стежки, участь в аграрних роботах тощо. Даний елемент не лише залучає туристів, але й забезпечує додаткові послуги. Серед туристів дуже популярні такі об'єкти, як театр вина в Ялті, Дім вина в Євпаторії. Тому винні тури, спілкування із сомелє є перспективним напрямком туризму.

6. *Послуги харчування.* Бажано, щоб такі об'єкти надавали блюда національної кухні регіону. Успішний розвиток винного туризму неможливий без спільної роботи усіх елементів моделі.

7. *Співпраця.* Істотним позитивним чинником у сфері винного туризму є співпраця з іншими атракціями. В цьому випадку йдеться про формування комплексного туристичного продукту.

При кластерній співпраці туристичні об'єкти розподіляють витрати на підтримку і розвиток спільних для декількох об'єктів ресурсів (масштабна реклама, спільне вирішення соціальних питань, лобіювання інтересів в органах влади, спільна участь в грантових проектах (міжнародні донорські організації більш охоче фінансують ініціативи об'єднань, а не індивідуальних об'єктів). Крім того, географічна близькість забезпечує дешевизну і швидкі терміни постачання необхідного для ведення бізнесу товару або послуги.

Заходи, які проводять спільними діями — кластерним об'єднанням:

1. Організація культурних заходів за участю місцевих жителів: фестивалів, народних гулянь, виставок-ярмарків народних промислів, спортивних, проведення Днів національної кухні, Днів меду.

2. Формування туристичних пропозицій з розвитку нових форм туризму (екологічних стежок, вело-троп тощо). Розробка туристичних маршрутів для пізнавальних краєзнавчих короткочасних прогулянок, одно- і багатоденних походів по лісових, гірських та історичних місцях.

3. Розробка і видання рекламної продукції місць показу — об'єктів партизанської слави, історичних і природно-географічних об'єктів з фотоілюстраціями пам'яток, природно-географічних і туристичних об'єктів.

4. Створення спільного інтернет-ресурсу з об'єктів винного туризму і пам'яток регіону.

5. Розробка рекламної стратегії з формування позитивного іміджу регіону.

6. Координація цінової політики на послуги, відстеження ринку пропозицій і попиту, що допоможе розробити спільну систему знижок при відвідуванні декількох об'єктів кластера, гнучко реагувати на зміну в попиті, сезонність, активність в інших регіонах.

8. *Нетрадиційні механізми.* Для залучення туристів в умовах кризи туристичні агенції використовують нетрадиційні механізми. Нещодавно компанія Advaya Hospitality (Франція) оголосила про створення бюджетної готельної мережі MODO. У кожному готелі буде ресторан, RPM-зал, де гості матимуть доступ до тисяч треків від різних артистів з усього світу.

9. *Нові види туризму* — гастрономічний туризм, дегустаційні тури, дієтичні, шопінг-тури, тури-детокс, серф-тури (в які туристи відправляються тільки для того, щоб навчитися серфінгу) та інші. У структурі попиту відбувається зміщення пріоритету зі «стандартних» турів (наприклад, пляжного відпочинку) на користь екскурсій та спеціальних програм. Особливу популярність набувають екстремальні подорожі: на повітряній кулі, виживання в джунглях, експедиції в Арктику, на Камчатку. Зростає популярність подієвого туризму — поїздки на півний фестиваль, рок-концерт відомої групи, футбольний або тенісний матч.

Курортний сезон у **Криму** розширюватиметься за рахунок організації винних турів. Особливою популярністю винні тури користуються у туристів з Європи, Білорусі та Росії. Кримські вина високо цінують за їх натуральність, природність. Кількість туристів, які відвідують виноробні підприємства Криму, щорічно зростає.

Кримським півострів в основному спеціалізується на різних видах туризму і рекреації, винний туризм представлений досить добре, про що свідчить тривалість турів, які агенції Криму називають «винними» — 3-7 діб. В основному це:

1. Туризм гурманів: традиційна українська і татарська кухня; відвідування східної кофейні.
2. Рекреаційний туризм: узбережжя ПБК.
3. Екстремальний туризм: баггідром, гонки на квадроциклах та гідропедах, водних мотоциклах.
4. Спортивний туризм: віндсерфінг, дайвінг, прогулянки на яхті, катері, мотодельтаплані, парасолі, прогулянка на конях або ослах, стріль-



ба з луку або арбалету. Цього року пройшов «Ялта-ралі», міжнародні тракторні гонки, фінал чемпіонату світу 2011 по дайвінгу. Лише проведення останнього дозволило додатково залучити 35 тис. туристів.

5. Бальнеологічний туризм (ропа Сакського лиману і Мойнакського лиману (м. Євпаторія).

6. Історичний туризм, екскурсійний туризм.

8. Військово-історичні реконструкції. Поблизу с. Віліно Бахчисарайського району відбулася військово-історична реконструкція Альмінського битви, яка залучила до Криму за офіційними даними Французького Посольства близько 3 тисяч французьких туристів.

До туристичного кластеру на базі винного туризму можна також включити: агротуризм (підрізання лози, обробка виноградників, збір врожаю) і участь у святах першого вина; сільський зелений туризм з проживанням у сільській місцевості поблизу виноградників, винотерапію; СПА-туризм на базі різних методик; екотуризм — прибирання сміття на території Кримського національного парку та на Південному березі Криму; геологічний туризм — багатопланові рельєфи і ландшафти морського дна, наслідки тектонічних розломів і виверження вулканів (вулкан Карадаг, лакколіт Аюдаг тощо), велика кількість яшми, онікса, агата на морському узбережжі; пошук предметів побуту, які належать до різних історичних епох.

У **Миколаївській області** винний тур до «Коблево» включає: екскурсію по заводу з ознайомленням з усіма основними технологічними процесами, дегустацію декількох кращих вин: Совіньон, Шардоне, Аліготе, Мерло, Сапераві, Каберне. Винний туризм в області не є окремим видом туристичної діяльності і обмежується відвідинами вин заводу у Коблево та фірмового магазину. Хоча на базі рекреаційного туризму тут існує безліч інших видів туристичних послуг: спортивний туризм: Аквапарк «Коблево», водні атракціони, тенісні корти, фестиваль пляжних мистецтв «Коблево», пляжний волейбол, дельтапланеризм, парапланеризм, навчання кайтінгу; культурний туризм. Фестиваль сучасної музики і КВН; екологічний туризм. Тілігульський регіональний ландшафтний парк. Тілігульський лиман входить в міжнародний список Рамсарської конвенції із захисту водно-болотних угідь. Рибальство; науковий туризм. Спостереження за майже 56000 видами птахів і величезної кількості видів флори.

Для створення саме винного туристичного кластеру як основи туристичної діяльності в регіоні треба розглядати його як основний і роз-

вивати разом з рекреаційним (як база поселення туристів), екологічним, культурним, спортивним, науковим. Додатково розвивати: агротуризм (обробка виноградників, обрізання виноградної лози, збір врожаю, інші сільськогосподарські роботи) Участь у сільських святах вина, першого обжинку тощо; сільський зелений туризм — проживання у сільських садибах, участь у сільських святах і фестивалях, рибальство, збирання лікарських рослин; медичний (стоматологічний) туризм; СПА-туризм, в тому числі на базі винотерапії; військові реконструкції по місцях слави полководця О.В.Суворова; археологічний туризм (участь у розкопках Ольвії).

Винний туризм в **Одеській області** вже набув міжнародного значення — регіон включений в загальноєвропейські карти винних турів. Серед основних проблем, що перешкоджають розвитку туризму в регіоні, фахівці та представники влади відзначають відсутність і низьку якість доріг, питної води, каналізації.

Пропонується до існуючих видів туризму, (рекреаційного, туристичного, екскурсійного, ностальгійного) додати:

1. Поєднання іноземного круїзного туризму з винним. Наприклад, круїзна компанія Sea Dream Yacht Club вже у 2012 році відновила суднозаходи до Одеси.

2. Включити до круїзного туризму по Дунаю відвідини об'єктів винного туризму не тільки у Шабо, але й у регіонах Придунав'я та Буджакського степу.

3. Розвивати рекреаційний і бальнеологічний туризм (на базі грязей Куяльницького та інших лиманів) і поєднувати його із винним.

4. Розвивати сільський зелений туризм або агротуризм з винним і гастрономічним туризмом (регіон — Буджакський степ).

5. Розвивати археологічний туризм на базі розкопок в Ізмаїльській та Белгород-Дністровській фортеці, археологічний дайвінг біля о. Зміїний.

Для формування завершених туристичних кластерів у приморських регіонах України, окрім залучення до їх складу різноманітних видів діяльності (транспортних і готельних послуг, реклами, маркетингу, підготовки фахівців різного профілю тощо) необхідний розвиток нових видів туризму, які нещодавно з'явилися у світі і які можуть доповнювати існуючі види винного туризму на Півдні України. Це дасть змогу залучати до туристичного кластеру більше трудових ресурсів і приносити більші прибутки.

## 4. ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ МІЖРЕГІОНАЛЬНОГО МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА У КОМПЛЕКСНОМУ РОЗВИТКОВІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

### 4.1. Загальна характеристика проблеми

Міжнародне міжрегіональне співробітництво (співробітництво регіонів України з регіонами інших країн) здійснюється відповідно до Законів України «Про місцеві державні адміністрації», «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про транскордонне співробітництво».

На сучасному етапі міжнародне міжрегіональне співробітництво приморських регіонів України (Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька, Донецька області, Автономна Республіка Крим та місто Севастополь) характеризується достатньою інтенсивністю контактів та розгалуженістю зв'язків. Його основними формами є:

- двостороннє співробітництво з регіонами інших країн;
- участь у роботі міжнародних регіональних організацій;
- транскордонне співробітництво.

Державна стратегія регіонального розвитку України на період до 2015 року та Державна програма розвитку транскордонного співробітництва на 2011 — 2015 роки вказують на необхідність налагодження співпраці з регіонами інших країн, як на фактор розвитку українських регіонів.

*Довідково: Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 21 вересня 2011 р. «Про затвердження плану заходів щодо стимулювання міжрегіональної співпраці, кооперації та інтеграції», передбачається реалізувати комплекс заходів, спрямованих на інтенсифікацію міжнародної міжрегіональної співпраці, серед яких:*

- укладання угод про співробітництво між регіонами України та адміністративно-територіальними одиницями зарубіжних країн;
- організація та проведення форумів, бізнес-зустрічей, презентацій, виставково-ярмаркових заходів, круглих столів тощо;
- активізація діяльності постійно діючої наради керівників регіонів України і Російської Федерації «Співдружність регіонів» із залученням до її роботи представників регіонів держав-членів Європейського Союзу;
- забезпечення розвитку транскордонного співробітництва в рамках єврорегіонів.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Joint Operational Program Romania-Ukraine-Republic of Moldova // [http://www.ro-ua-md.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=60&Itemid=99](http://www.ro-ua-md.net/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=99)

Як успішний приклад створення інституційних засад щодо розвитку міжрегіонального співробітництва слід розглядати Програму міжрегіонального та прикордонного співробітництва України та Російської Федерації на 2011 — 2016 роки.

Аналіз характеру та орієнтації заходів у рамках Плану заходів щодо реалізації Програми міжрегіонального та прикордонного співробітництва України та Російської Федерації на 2011 — 2016 роки, здебільшого, свідчить про транскордонний характер міжрегіональної кооперації між Україною та Росією і фрагментарний характер залучення південних приморських регіонів України до міжрегіональної взаємодії. Виключення становить АРК, яка разом із Краснодарським краєм РФ включена до реалізації проекту з розвитку ділянок автомобільних доріг Е58 та Е97 Одеса — Миколаїв — Херсон — Джанкой — Керч — Новоросійськ — Сочі — державний кордон Російської Федерації та до проекту будівництва транспортного переходу через Керченську протоку.

Значний потенціал щодо активізації економічної активності має міжрегіональне міжнародне співробітництво українських приморських регіонів з регіонами Чорноморських країн (див. Додаток, таблиці 1 та 2).

*Довідково: Зокрема, у 2011 р. підписано Меморандум про взаєморозуміння між Міністерством регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України та Міністерством регіонального розвитку і інфраструктури Грузії про співробітництво у сфері регіонального розвитку*

*Меморандум передбачає, що українсько-грузинське міжрегіональне співробітництво буде здійснюватись за такими напрямками: обмін досвідом у сфері розробки, реалізації та моніторингу проектів регіонального розвитку, з питань ролі інститутів, відповідальних за реалізацію політики регіонального розвитку, з питань міжрегіонального та прикордонного співробітництва в рамках програм Європейського інструменту сусідства та партнерства, у сфері планування регіонального розвитку та підвищення конкурентоспроможності регіонів; у сфері співробітництва з місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування з питань територіального планування. Головними формами такої співпраці мають стати організація навчальних курсів, нарад та семінарів у галузі місцевого самоврядування та регіонального розвитку, організація візитів на рівні міністрів, експертів, обмін досвідом та інформацією у галузі місцевого публічного управління, сприяння розвитку взаємних контактів між місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування у галузі реалізації програм допомоги Європейського Союзу тощо.*

Інтенсифікації співробітництва між приморськими регіонами України та Турецької Республіки сприяє Стратегічна програма прикордонного співробітництва з прикордонними регіонами Туреччини на період до 2013 р. Передусім, програма передбачає налагодження інформаційного обміну та консультативної допомоги щодо розвитку приморських регіонів, а також імплементацію спільних інвестиційних та інноваційних проєктів.

Найбільш інтенсивні міжрегіональні контакти з регіонами інших країн розвивають Одеська область та АРК (див. Додаток, таблиці 1 і 2).

Що стосується Одеської області, то найбільш помітним є європейський вектор міжнародної міжрегіональної взаємодії. Діють відповідні угоди з регіонами Німеччини, Болгарії, Греції, Румунії, Італії, Польщі, Угорщини, Чехії, Литви. Значна кількість угод була укладена з суб'єктами РФ.

Що стосується АРК, найбільшу питому вагу у міжнародній міжрегіональній взаємодії займає співробітництво з Росією. Така тенденція характерна і для Донецької, Запорізької, Миколаївської, Херсонської областей та м. Севастополь (абсолютна більшість їх міжрегіональних угод було укладено з суб'єктами Російської федерації).

#### **4.2. Міжнародне міжрегіональне співробітництво в рамках програм транскордонної співпраці ЄС**

Європейський інструмент партнерства та сусідства (ENPI) є базисом та фінансовим інструментом здійснення регіональної політики Європейського Союзу. У межах ENPI реалізуються міжрегіональні проєкти, у тому числі, із залученням українських приморських регіонів. Одним із інструментів ЄС щодо підтримки міжрегіонального співробітництва у Чорноморському регіоні є **Спільна операційна програма Басейну Чорного моря на 2007 — 2013 роки** (Black Sea Basin Joint Operational Programme). Ця ініціатива передбачає активізацію міжнародного міжрегіонального співробітництва таких країн як Вірменія, Болгарія, Грузія, Україна, Туреччина, Молдова, Греція та Румунія. Головною метою Спільної операційної програми Басейну Чорного моря є стимулювання соціально-економічного розвитку регіонів вказаних країн, вирішення екологічних проблем, посилення комунікативних контактів між громадами та громадянами цих країн. В рамках програми надаються гранти

місцевим органам влади, організаціям громадянського суспільства на реалізацію проектів, що мають транскордонне значення, зорієнтовані на розвиток відносин між різними адміністративними одиницями Чорноморських країн.<sup>1</sup>

В рамках Європейського інструменту сусідства та партнерства реалізується також Спільна операційна програма Румунія-Україна-Молдова на 2007-2013 роки, яка передбачає допомогу ЄС прикордонним областям трьох країн у подоланні спільних проблем розвитку. Бюджет програми на вказаний період становить 126,72 млн. євро. В програмі на постійній основі беруть участь дві області України — Одеська та Чернівецька, із можливим залученням також Івано-Франківської, Вінницької, та деяких районів Хмельницької та Тернопільської областей. Грантова підтримка спрямована на забезпечення транскордонних контактів місцевих органів влади, університетів, неурядових організацій торгівельно-промислових палат в галузях, що визначені як пріоритетні – економічний розвиток, екологія, контакти між людьми.<sup>2</sup>

*Довідково: Основи міжрегіонального співробітництва між Україною та Молдовою були закладені у 1997 р. підписанням Угоди між Урядом України та Урядом Республіки Молдова про співробітництво прикордонних областей України та адміністративно-територіальних одиниць Республіки Молдова.*

*Угода констатує, що Україна та Молдова сприятимуть прикордонному співробітництву Вінницької, Одеської і Чернівецької областей України та Бриченського, Окницького, Сорокського, Дондушенського, Кам'янського, Рибницького, Дубосарського, Григоріопольського, Слобозійського, Штефан-Воде, Кеушенського, Бесарабського, Чадир-Лунгського, Тараклійського, Вулкенеитського районів Республіки Молдова. Головною метою сторін є забезпечення сприятливих умов для збереження та розвитку торговельно-економічного і науково-технічного співробітництва, виробничої кооперації і інтеграції виробництва, взаємного інвестування. Для цього Україна та Молдова домовились про спрощення прикордонного і митного контролю стосовно громадян, які постійно проживають на території прикордонних областей.*

Україна залучена до реалізації Стратегії ЄС щодо Дунайського регіону, ухваленої рішенням Європейської Ради від 24 червня 2011 р. Стратегія визначила пріоритетні сфери макроекономічного розвитку в

<sup>1</sup> Black Sea Basin Joint Operational Programme 2007-2013 // <http://www.blacksea-cbc.net/>

<sup>2</sup> Joint Operational Program Romania-Ukraine-Republic of Moldova // [http://www.ro-ua-md.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=60&Itemid=99](http://www.ro-ua-md.net/index.php?option=com_content&view=article&id=60&Itemid=99)

14 дунайських країнах — Німеччині, Австрії, Словаччині, Чехії, Угорщині, Словенії, Румунії, Болгарії, Хорватії, Сербії, Боснії та Герцеговині, Чорногорії, Молдові та Україні. Серед таких сфер — транспортне сполучення, енергетика, екологія, соціально-економічний розвиток, безпека, культура та туризм. Характерно, що Стратегія не передбачає нового фінансування та фокусується на кращому використанні наявних фінансових ресурсів. Чотири області України — Івано-Франківська, Закарпатська, Одеська та Чернівецька — визначені територіями, що будуть охоплені співпрацею в рамках зазначеної Стратегії.

Консультації, проведені між країнами-учасницями даної ініціативи, визначили формат реалізації Стратегії та запропонували інтегрований план дій. План дій фокусується на реалізації тих заходів, які мають вплив на Дунайський макрорегіон, сприяють сталому розвитку і залучають до співпраці кілька регіонів та країн. Передбачається, що імплементація плану дій має транснаціональний, міжсекторальний та міжінституційний характер. Відповідальність за реалізацію Стратегії передбачена на державному, регіональному та місцевому рівнях. Звітування та оцінка реалізації проектів здійснюється за допомогою щорічних форумів, у яких беруть участь представники країн-учасниць, європейських інституцій та громадського сектору.<sup>1</sup>

Ще одним елементом реалізації Європейського інструменту сусідства та партнерства, в якому бере участь Україна разом з іншими Східноєвропейськими країнами та країнами Південного Кавказу, є Східна регіональна програма на 2007 — 2013 роки (ENPI Eastern Regional Programme). Серед пріоритетів програми — транспортна сфера (розвиток транснаціональних транспортних коридорів), енергетика (гармонізація енергетичних ринків, транзит газу та нафти, енергозбереження, інвестування в енергетичні проекти тощо), захист навколишнього середовища (сталий розвиток). Програма також спрямована на вирішення питань міграції та ефективного управління кордонами, боротьбу з організованою злочинністю, знищення протипіхотних мін тощо. Окремим

---

<sup>1</sup> Стратегія ЄС стосовно Дунайського регіону. Комплексне вирішення загальних проблем // [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag37/mag37\\_uk.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag37/mag37_uk.pdf)

сегментом Програми виступає підтримка громадського сектору, малого та середнього бізнесу.<sup>1</sup>

Міжрегіональна програма Європейського інструменту сусідства та партнерства ЄІСП (ENPI Inter-Regional Programme) передбачає надання допомоги ЄС через національні програми задля регіонального розвитку та здійснення проектів міжрегіонального значення. Головними інструментами ЄС у цьому напрямі роботи є: TAIEХ (Програма технічної допомоги та обміну інформації), SIGMA (Програма підтримки вдосконалення управління та менеджменту), TEMPUS (Транс'європейська схема мобільності для студентів університетів) та Erasmus-Mundus. Пріоритетними напрямками є надання експертизи для здійснення реформування, підтримки вищої освіти та мобільності студентів та науковців, а також посилення контактів між органами місцевої та регіональної влади.<sup>2</sup>

Передбачається, що всі вказані програми Європейського Союзу охоплюють ті сфери міжрегіонального міжнародного співробітництва, що створюють позитивний синергетичний ефект стимулювання економічної активності на місцях, формують нові засади просторового, регіонального розвитку.

Особлива роль у системі міжрегіонального міжнародного співробітництва належить транскордонному співробітництву.

До переліку масштабних інфраструктурних проектів транскордонного співробітництва України, яким передбачено надавати підтримку Європейського Союзу (в рамках виконання програм прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства та партнерства на 2007 — 2013 роки), належить проект з інвентаризації, оцінки, попередження антропогенних джерел забруднення у нижніх водах р. Дунай України та Румунії. Фінансова підтримка ЄС становить 4400 тис. євро, а контроль над реалізацією проекту з української сторони здійснює Міністерство екології та природних ресурсів, Головне управління охорони навколишнього природного середовища в Одеській області та Одеська облдержадміністрація.

Приморські регіони України також беруть активну участь в рамках Спільної операційної програми Чорноморського басейну на 2007 — 2013

<sup>1</sup> ENPI Regional East Programme Strategy Paper 2010-2013& Indicative Programme 2010-2013 // [http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/2011\\_enpi\\_nip\\_regional\\_east\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/2011_enpi_nip_regional_east_en.pdf).

<sup>2</sup> ENPI Interregional Programme Strategy Paper 2007-2013& Indicative Programme 2007-2010 // [http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi\\_interregional\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/world/enp/pdf/country/enpi_interregional_en.pdf)



роки. Наприклад, здійснюється проект за участі Агенції економічного розвитку Севастополя зі створення Чорноморської мережі регіонального розвитку, яка об'єднує організації, що підтримують малий і середній бізнес. Мережа має підвищувати конкурентоспроможність малого та середнього бізнесу регіонів Чорноморських країн та сприяти їх діяльності на міжнародних ринках. Проект з торгівлі аграрною (та продовольчою) продукцією у Чорноморському регіоні реалізується із залученням Регіонального фонду підтримки підприємництва в Одеській області (з української сторони). Прикладом співпраці в екологічній сфері є проект створення спільної системи моніторингу за станом екології Чорного моря за участю Одеського філіалу Інституту південних морів НАН України та ін.

Прикладом успішного використання проектів міжнародної технічної допомоги є Автономна Республіка Крим. На цей час в АРК реалізуються 92 проекти міжнародної технічної допомоги (передусім, соціальні інфраструктурні проекти), а загальна сума залучених коштів в економіку регіону становить 92,5 млн. грн. Отримані кошти спрямовуються на ремонт шкіл, комунальної інфраструктури та ін. Основними фінансовими донорами цих проектів є США, Німеччина, ЄС, Туреччина та ООН. Більше всього коштів виділяється на підтримку соціальної інфраструктури (більше 30 млн. грн.), охорону здоров'я — 20 млн. грн., регіональний розвиток — 14 млн. грн.

*Довідково: У грудні 2011 р. була прийнята Програма розвитку інвестиційної діяльності АРК, яка передбачає реалізацію основних напрямків та заходів з активізації міжрегіонального співробітництва. Загалом, протягом 2011 р. в АРК було реалізовано 21 проект технічної допомоги ЄС. Найбільшу фінансову підтримку отримав проект «Спільна ініціатива зі співробітництва в Криму», вартість якого 12 млн. євро. Проект складається з двох компонентів: розвитку туризму та соціальної інфраструктури (реалізація передбачена через Український фонд соціальних інвестицій (УФСИ)). Особлива увага у межах «Спільної ініціативи зі співробітництва в Криму» буде приділено підтримці мікропроектів у сфері соціальної інфраструктури в мікрорайонах АРК). Основне фінансування вищезазначених проектів планується розпочати у 2012 р.*

В АРК реалізується **Пілотний проект ЄС з підтримки Агентств регіонального розвитку** (в інших регіонах України подібних проектів немає). Проект започаткований у Криму всередині 2010 р., загальний обсяг бюджету — 1,5 млн. євро. Основною метою проекту є розвиток

регіонів та залучення засобів технічної допомоги для вирішення проблем територіального розвитку АРК.

У 2012 р. в АРК здійснюється робота зі створення Центру транскордонного співробітництва на основі Регіонального центру співробітництва з ЄС у сфері науки та технологій, Інформаційного центру ЄС у Таврійському національному університеті.

Наприкінці 2011 р. керівництвом АРК подана заявка на участь у програмі «Басейн Чорного моря», що передбачає створення на півострові 4 туристичних інформаційних центрів, розвиток «зеленого туризму» у трьох населених пунктах Криму, організацію автотурів, розробку та реалізацію Спільної програми формування просунення до країн Чорноморського басейну.

Потужним майданчиком в АРК для розвитку міжрегіонального співробітництва є Міжнародний чорноморський економічний клуб (МЧЕК), на базі якого вже проведено два форуми.

*Довідково: В рамках другого форуму МЧЕК підписано 3 угоди про співробітництво між Радою міністрів та організаціями міжнародної технічної допомоги (проект підтримки децентралізації влади, програма здоров'я матері та дитини, проект програми розвитку публічного та приватного партнерства). Також, в рамках форумів підписано низку угод, меморандумів, протоколів про наміри з інвестиційними компаніями (зокрема, меморандум про співробітництво між Агентством регіонального розвитку АРК та інвестиційною компанією «Інвестек» (Великобританія) щодо розвитку морського порту Ялта; протокол про співробітництво між аеропортом м. Сімферополь та німецькою компанією «Люфтганза»).*

### **4.3. Участь приморських регіонів України в міжнародних регіональних організаціях та асоціаціях**

Приморські регіони України беруть участь у діяльності низки регіональних міжнародних організацій та асоціацій, зокрема, Асамблеї європейських регіонів, Асоціації європейських прикордонних регіонів, Конференції приморських регіонів Європи, Асамблеї європейських виноробних регіонів та ін. Головною метою цієї участі є розвиток діалогу та співробітництва з регіонами Європи, обмін інформацією та досвідом між європейськими регіонами для визначення загальних інтересів у сфері реалізації транскордонних можливостей і рішення транскордонних проблем, сприяння створенню позитивного іміджу приморських регіо-

нів України у Європі, а також ініціювання, підтримки і реалізації спільних проєктів.

На сьогодні приморські регіони демонструють найбільшу зацікавленість у співпраці з Асамблеєю європейських регіонів (АЄР).

*Довідково. Асамблея Європейських Регіонів є політичною формою організації регіонів Європи і представником їх інтересів на європейському і міжнародному рівнях. Членами АЄР є 270 регіонів з 33 країн та 16 міжрегіональних структур. Асамблея тісно співпрацює з Радою Європи та інституціями Європейського Союзу, підтримує постійні зв'язки з іншими міжрегіональними асоціаціями. Основними завданнями АЄР є організація та розвиток діалогу та співробітництва між усіма регіонами Європи; просування регіональної демократії з урахуванням різноманітності регіонів відповідно до принципів, визначених у «Декларації про регіоналізм у Європі»; розробку спільних проєктів у різних сферах та їх реалізацію.<sup>1</sup>*

З українських регіонів у АЄР беруть участь Одеська, Херсонська, Донецька, Дніпропетровська, Львівська, Кіровоградська, Київська, Вінницька та Луганська області. Найбільш активно діалог з АЄР веде Одеська область, яка є її членом з 1992 року. Співробітництво з АЄР полягає в участі у Генеральних Асамблеях АЄР, стажуваннях фахівців облдержадміністрації у штаб-квартирі та Секретаріаті АЄР, а також у організації Міжнародних форумів інвестицій та інновацій в Одесі із залученням регіонів-членів АЄР та представників міжнародних інвестиційних компаній.

*Довідково. 3-5 листопада 2005 року в Одесі відбулась міжнародна конференція «Декларація регіоналізму АЄР: оцінка десяти років прогресу» та чергова пленарна сесія Комітету АЄР «Інституційні справи». Крім того, Одеська область брала участь у реалізації пілотного проєкту АЄР «Аналіз стану економіки регіону та розробка рекомендацій щодо стратегії економічного розвитку».<sup>2</sup>*

*10 — 11 травня 2012 р. в Одесі відбулося засідання Бюро Асамблеї європейських регіонів (АЄР) та III Чорноморський саміт «На шляху до міжрегіональної кооперації» на чолі із президентом АЄР Мішель Саббан. Учать у заході взяли понад 70 учасників з Албанії, Бельгії, Боснії та Герцеговини, Великобританії, Данії, Нідерландів, Норвегії, Польщі, Франції, Швеції, Швейцарії, Туреччини. Основною метою зустрічі став розгляд нової стратегії*

<sup>1</sup> The Assembly of European Regions [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.aer.eu/about-aer/>

<sup>2</sup> Асамблея європейських регіонів / Сайт головного управління економіки Одеської облдержадміністрації [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://gue.odessa.gov.ua/Main.aspx?sect=Page&IDPage=283&id=106>

*розвитку організації та обговорення шляхів вирішення проблем регіонів та перспектив їх розвитку. Також були розглянуті питання ефективного функціонування енергетичної сфери, агропромислового комплексу та водного господарства.<sup>1</sup>*

Співпраця Донецької області з АЄР розпочалася в 2000 р., коли представники регіону взяли участь в Генеральній Асамблеї АЄР. Починаючи з 2006 року представники області неодноразово брали участь в засіданнях Бюро і загальних зборах АЄР, здійснювали поїздки в штаб-квартиру АЄР в Страсбурзі і брюссельський офіс з метою вивчення моделей адміністративно-територіального устрою і можливостей їх адаптації до умов України, ознайомлення з діяльністю регіонів-членів АЄР і європейських організацій, а також досвідом регіонів країн-членів ЄС або держав, що готуються до приєднання.<sup>2</sup>

З огляду на пріоритетне місце транскордонного співробітництва у розвитку приморських регіонів України, важливого значення набуває їх співпраця з Асоціацією європейських прикордонних регіонів (АЄПР).

*Довідково. Заснована у 1971 році, Асоціація відстоює інтереси регіонів перед національними і міжнародними парламентами, іншими державними органами. У 1981 році АЄПР підготувала Хартію прикордонних та транскордонних регіонів, у якій, зокрема, зазначалось, що прикордонні і транскордонні регіони є рушійними силами регіонального розвитку. Членами АЄПР є 250 регіонів і транскордонних організацій з 28 країн Європи. Асоціація є дорадчим органом Ради Європи та ЄС. Метою АЄПР є ініціювання, підтримка і координування спільних заходів за участю регіонів по всій Європі; обмін інформацією і досвідом для визначення спільних інтересів у сфері співробітництва та реалізації транскордонних можливостей, рішення транскордонних проблем, а також з метою визначення шляхів виходу з проблемних ситуацій. 3*

Членство українських регіонів у АЄПР побудовані на засадах їх належності до єврорегіонів. Як один з регіонів у складі єврорегіону «Нижній Дунай», Одеська область (єдина серед приморських регіонів Укра-

<sup>1</sup> Carte Blanche for the Black Sea: AER Continues Its Projects Around the «Sea of Friendship» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.aer.eu/en/news/2012/2012051101.html>

<sup>2</sup> Зовнішня діяльність / Сайт Донецької обласної ради [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://sovet.donbass.com/m1/uk/Donetchina\\_segodnya/Vneshnaya\\_deyatelnost/Lenta/29154503](http://sovet.donbass.com/m1/uk/Donetchina_segodnya/Vneshnaya_deyatelnost/Lenta/29154503)

<sup>3</sup> Association of European Border Regions [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.aebr.eu/en/profile/organisation.php>

їни) є членом АЄПР з 2001 р. Серед переваг, отриманих Одеською областю від членства, можна відзначити наступне: АЄПР активно залучена до участі та організації Міжнародних форумів інвестицій та інновацій в Одесі; представники області неодноразово брали участь у конференціях АЄПР з питань транскордонного співробітництва; 15 — 16 жовтня 2009 р. у м. Одеса було проведено Міжнародну конференцію з питань транскордонного, регіонального співробітництва та розвитку євро регіонів, яка значно сприяла подальшому розвитку співробітництва між регіонами-членами АЄПР і прогресу у самих євро регіонах.<sup>1</sup>

З 2004 р. Одеська область є єдиним регіоном України — членом Конференції приморських регіонів Європи (КПРЕ).

*Довідково. Конференція приморських регіонів Європи була заснована в 1973 році з метою створення і зміцнення економічних та соціальних територіальних зв'язків між приморськими регіонами Європи шляхом розвитку транспортних коридорів, реалізації проектів захисту довкілля, співпраці в області охорони природних ресурсів і культурної спадщини. Основні напрямки роботи: розвиток міжрегіональних зв'язків із периферійними та морськими регіонами Балтійського, Північного, Середземноморського, Чорного морів, а також Балкан та Атлантики; пріоритетний розвиток таких галузей як транспорт, морегосподарський комплекс і охорона навколишнього середовища; введення загальноєвропейської поліцентричної моделі розвитку в національні та регіональні інститути влади. Дана організація активно бере участь у європейському транскордонному і міжрегіональному співробітництві, а також у рамках своєї діяльності реалізує нові проекти в таких сферах, як наукові дослідження, транспорт і зв'язок, туризм, захист навколишнього природного середовища та ін. Членами Конференції є 161 регіон з 28 країн Європи.<sup>2</sup>*

В рамках КПРЕ Одеська область працює у складі Балкансько-Чорноморської Комісії. Цілями діяльності Комісії є розвиток транспортних коридорів як на території регіонів Комісії, так і з ЄС; створення стійкої міжнародної структури з метою поглиблення співробітництва та інтеграції у Чорноморському басейні та Балканському регіоні; реалізація проектів захисту навколишнього середовища у сфері забруднення рік і морів; співробітництво в області охорони природних ресурсів і культур-

<sup>1</sup> Міжнародні організації / Сайт Одеської обласної державної адміністрації [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://oda.odessa.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=139&Itemid=65&lang=uk](http://oda.odessa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=139&Itemid=65&lang=uk)

<sup>2</sup> The Conference of Peripheral Maritime Regions [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [www.cpmr.org](http://www.cpmr.org)

ної спадщини; співробітництво між вищими навчальними закладами. 11 червня 2009 року в Одесі відбулось засідання Генеральної Асамблеї Балкано-Чорноморської комісії КПРО з метою поліпшення іміджу Одеської області та України за кордоном, поширення інформації про економічний, інвестиційний та туристичний потенціал області, налагодження співпраці з регіонами-членами Конференції приморських регіонів Європи з метою подальшої спільної розробки проектів у рамках Європейського інструменту сусідства та партнерства ENPI 2007 — 2013. Засідання такого рівня вперше проходило за межами Європейського Союзу, що засвідчило вагомі позиції Одеської області у діяльності організації.<sup>1</sup>

Робоча співдружність придунайських країн (РСПК), членом якої з 1994 р. є Одеська область, має на меті сприяння співробітництву його членів для розвитку Дунайського регіону в інтересах його мешканців і мирного співіснування у Європі. Провідну роль в РСПК відіграє транскордонне співробітництво. Співдружність заснована у 1990 р. Зараз до її складу входять 38 регіонів з 11 країн Європи, серед яких Австрія, Болгарія, Німеччина, Румунія, Сербія, Словаччина, Угорщина, Хорватія, Молдова та Україна.

В останні роки Одеська область значно інтенсифікувала свою активність в рамках Співдружності. Зокрема, 25-27 листопада 2011 р. в Одесі відбувся Дунайський інвестиційний форум — щорічна зустріч представників міжнародного співтовариства країн Дунайського регіону, яка дала старт новому найбільшому інвестиційному майданчику Південно-Східної Європи між країнами Дунайського регіону, міжнародними організаціями, представниками влади та інвесторами. Для Одеської області, як і для всієї України, участь у інвестиційному форумі стала можливістю активізувати та розширити співпрацю з Дунайськими регіонами країн ЄС, зробити свій внесок до ініціатив Європейського Союзу, а також підтвердити серйозність євроінтеграційних намірів. Основними завданнями заходу були визнані наступні:

- позиціонування Одеського регіону та України як надійного партнера;
- налагодження взаємозв'язків між державним і приватним сектором;

---

<sup>1</sup> Приморська Європа на Одещині [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ved.odessa.gov.ua/Main.aspx?sect=Page&IDPage=9694&id=1150>

– вироблення оптимального алгоритму співпраці між владою, бізнесом та громадськістю з метою активізації процесу модернізації виробничих фондів.<sup>1</sup>

З 2004 р. Одеська область є членом Асамблеї європейських виноробних регіонів (АСВР).

*Довідково. АСВР була створена у 1988 році з метою сприяння інтересам виноробних регіонів в європейській та світовій економіці та підвищення культури вина у суспільстві. Асамблея об'єднує політичних та професійних (етнологи, вчені, винороби) представників регіонів—членів, сприяє підвищенню культури вина у суспільстві та налагодженню більш активного співробітництва виноробних регіонів. Членами Асамблеї є 75 регіонів, що представляють 18 європейських країн 2.*

За період членства Одеської області три роки поспіль АСВР виступила співорганізатором Міжнародного форуму виноробів та етнологів в Одесі. Метою участі Одеської області в АСВР є демонстрація досягнень підприємств виноробної і алкогольної промисловості, сприяння просуванню і впровадженню інноваційних технологій у виробництво алкогольних напоїв. Членство в цій організації є важливим для розвитку господарства області, з огляду на те, що тут виробляється 70% виноматеріалів України, а продукція цієї галузі має значний експортний потенціал. Інтенсифікація співробітництва в рамках АСВР набуває особливого значення у зв'язку із затвердженням у 2010 році в Одеській області регіональної Програми освоєння зовнішніх ринків виноробними підприємствами Одеської області на 2011-2012 роки, що має сприяти виходу вітчизняної продукції на світові ринки.<sup>3</sup>

Для поглиблення та подальшої інтенсифікації міжрегіонального міжнародного співробітництва, врахування його комплексного характеру, 26 квітня 2012 р. була прийнята Програма євроінтеграції, міжрегіональних зв'язків та формування позитивного іміджу Одеської області на 2012 — 2013 роки. Головною метою реалізації Програми є започаткування нових та розвиток існуючих взаємовигідних економічних, політичних

<sup>1</sup> «Дунайський інвестиційний форум»: підсумки та перспективи [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://danubeforum.com/index.php/uk/news/104--2011-.html>

<sup>2</sup> The Assembly of European Wine Regions [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.avev.org/spip.php?rubrique2&lang=en>

<sup>3</sup> Програма освоєння зовнішніх ринків виноробними підприємствами Одеської області на 2011-2012 роки [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://ved.odessa.gov.ua/web\\_ved/photos/Program.doc](http://ved.odessa.gov.ua/web_ved/photos/Program.doc)



та культурних зв'язків Одеської області з регіонами та міжнародними організаціями країн світу, сприяння формуванню та підтримки позитивного міжнародного іміджу Одеської області, створення сприятливих умов для сталого соціально-економічного розвитку сільських територій шляхом самоорганізації та соціальної активізації громад, розроблення та впровадження соціально-важливих для громади (але невеликих за обсягом фінансування) громадських ініціатив.<sup>1</sup>

#### 4.4 Транскордонне співробітництво українських приморських регіонів

Важливим аспектом регіонального розвитку України виступає налагодження транскордонного співробітництва між прикордонними регіонами та територіями, основною формою якого є єврорегіони. Європейська Комісія вважає співробітництво в рамках єврорегіонів найкращою формою розвитку взаємовідносин між прикордонними територіями. Більш того, як демонструє практичний досвід, Європейська Комісія більш охоче виділяє фінансування для проектів, що здійснюються у рамках єврорегіонів.

Співробітництво у рамках єврорегіонів надає додаткові важелі щодо впровадження інфраструктурних проектів на державному кордоні, у сфері транспорту, туризму, охорони довкілля, сприяє запровадженню інноваційної моделі розвитку регіонів, посиленню економічних зв'язків та бізнес активності, науково-технічного, освітнього, культурного обміну, а також виконання економічних і соціальних проектів.

Одним з найперспективніших за участю української сторони є єврорегіон «Нижній Дунай», який був створений 14 серпня 1998 р. у румунському місті Галац. До його складу увійшли Одеська область від України, райони Вулканешти, Кагул і Кантемир від Молдови і повіти Бреїла, Галац і Тульча від Румунії.

*Довідково. Єврорегіон «Нижній Дунай» охоплює територію площею 53321,5 кв. км. з населенням понад 3,5 млн. чоловік. Функціонування євроре-*

<sup>1</sup> Про затвердження Програми євроінтеграції, міжрегіональних зв'язків та формування позитивного іміджу Одеської області на 2012-2013 роки [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://oblrada.odessa.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1636%3A-----2012-2013-&catid=122&Itemid=185&lang=ru](http://oblrada.odessa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1636%3A-----2012-2013-&catid=122&Itemid=185&lang=ru)



*гіону має на меті вирішення наступних завдань: досягнення гармонійного і збалансованого розвитку економіки у прикордонних регіонах України, Румунії та Республіки Молдова, вирішення низки питань і проблем у сфері охорони навколишнього середовища; забезпечення відповідного рівня зайнятості і соціального захисту населення; створення умов для підвищення рівня і якості життя у регіоні; здійснення кроків щодо інтеграції транспортної інфраструктури в єдину мережу європейських транспортних коридорів; вирішення низки питань, що стосуються боротьби з організованою злочинністю, попередження і ліквідації наслідків стихійних лих і техногенних катастроф.<sup>1</sup>*

Серед проєктів, реалізованих в рамках єврорегіону «Нижній Дунай» за період його існування, слід відзначити наступні:

1. Проєкт «Придунайські озера, Україна. Стале відновлення та збереження природного стану екосистем». Мета — моніторинг озер та їх водозаборів; створення відповідної технологічної та технічної бази, підготовка місцевих спеціалістів згідно з європейськими стандартами; розробка практичних рекомендацій для попередження виникнення екологічних проблем у водах Придунайських озер. Проєкт фінансувався TACIS, бюджет складав 2,126 млн. євро, реалізований у 2000 — 2003 рр.

2. Проєкт «Бізнес-інфраструктура Одеської області, єврорегіон «Нижній Дунай». Мета — зміцнення сектору малого та середнього бізнесу в Придунав'ї у контексті транскордонного співробітництва. В рамках проєкту в Одеській області створено комунальний заклад Регіональне Агентство Транскордонного Співробітництва «Єврорегіон «Нижній Дунай». Проєкт фінансувався TACIS, бюджет 2 млн. євро, реалізований у 2004 р.

3. Проєкт «Попередження надзвичайних ситуацій і захист від повеней у єврорегіоні «Нижній Дунай». Результат — відкриття у м. Ізмаїл Інформаційно-аналітичного центру з прогнозування та запобігання повеням. Бюджет проєкту -1 млн. євро, реалізований у 2006 р.

4. Проєкт «Покращення транскордонного співробітництва у сфері інтегрованого управління водними ресурсами в єврорегіоні «Нижній Дунай». Проєкт реалізований у 2009 р.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Єврорегіон «Нижній Дунай» як форма трансграничного співробітництва. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://europa-centre.com/30\\_11/787-evroregion-nizhnij-dunaj-kak-forma-transgranichnogo-sotrudnichestva.html](http://europa-centre.com/30_11/787-evroregion-nizhnij-dunaj-kak-forma-transgranichnogo-sotrudnichestva.html)

<sup>2</sup> Єврорегіон «Нижній Дунай» / Сайт Одеської обласної державної адміністрації [Електронний ресурс]. — Режим доступу:

*Довідково. У межах євро регіону «Нижній Дунай» були створені три вільні економічні зони: «Галац» (Румунія), «Джурджулешти» (Молдова), «Рені» (Україна). У 2002 р. нагородою АСПР було відзначено розвиток транскордонного співробітництва в рамках Євро регіону «Нижній Дунай», як найбільш динамічного серед інших євро регіонів, до складу яких входять області України. У березні 2009 р. євро регіон був перетворений в Асоціацію транскордонного співробітництва «Євро регіон Нижній Дунай» і отримав статус юридичної особи. Основною метою Асоціації стала робота щодо залучення коштів в рамках Програми сусідства Румунія — Україна — Республіка Молдова для реалізації спільних проектів згідно Європейського інструменту сусідства та партнерства — ENPI 2007-2013.*

Варто зазначити, що для всіх придунайських територій, що увійшли до євро регіону «Нижній Дунай» притаманний набір загальних проблем: недостатній, а за окремими показниками — низький рівень соціально-економічного розвитку; недосконала структура господарства прикордонних регіонів (низький рівень розвитку сфери послуг і соціальної сфери в цілому, недостатній рівень розвитку промисловості); слабка інфраструктурно-комунікаційна облаштованість території; значна, особливо для Молдови та України, транспортна ізольованість придунайських регіонів від головних центрів і районів; слабо розвинена транспортна та комунікаційна інфраструктура; низько-технологічний і незбалансований агропромисловий сектор економіки, який для цих районів є провідним.

Нові перспективи міжнародного міжрегіонального співробітництва приморських регіонів України можуть відкритися в рамках «Євро регіону Чорне море».

*Довідково. Після утворення у лютому 2006 року у Венеції першого євро регіону нового зразку під назвою «Адріатика» (що об'єднав регіони шести країн, розташованих на Адріатичному узбережжі) у Конгресі місцевої та регіональної влади Ради Європи виникла ідея створення таких самих євро регіонів навколо Балтійського та Чорного морів. «Євро регіон Чорне море» був заснований на конференції у Варні 2008 року та об'єднав прикордонні території дев'яти країн: Болгарії, Вірменії, Греції, Грузії, Молдови, Російської Федерації, Румунії, Туреччини та України.<sup>1</sup>*

---

[http://oblrada.odessa.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=316&Itemid=196&lang=ru](http://oblrada.odessa.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=316&Itemid=196&lang=ru)

<sup>1</sup> Black Sea Euroregion [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.bsereu/sectiune.php?s=2>

Наразі членами «Єврорегіону Чорне море» є 14 адміністративно-територіальних одиниць, з них: 1 з Вірменії, 1 з Грузії, 1 з Молдови, 4 з Болгарії та 7 з Румунії. Потенційними членами єврорегіону від України є Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька, Донецька області, Автономна Республіка Крим, а також місто Севастополь. Втім, жодна з них поки що не набула членства у єврорегіоні.

Особлива увага означеного єврорегіону зосереджена на розробці спільних екологічних проєктів (у т.ч. на збереженні екосистем прибережних зон, реалізації інфраструктурних та енергетичних проєктів), оптимізації міграційних потоків та інтеграції іммігрантів. Дані цілі реалізуються у таких галузях: демократична стабільність; захист навколишнього середовища, рибальства, захист екології Чорного моря та річок басейну від виливів нафти, забруднень; розвиток інфраструктури; інвестування сфери поновлювальної енергетики; моніторинг ризиків морського транспорту та прибережних зон; керування потоками міграції; підтримка ініціатив у галузі туризму; багатосторонні програми у галузях культури, науки, освіти, охорони здоров'я, спорту та справ молоді.

У 2009 р. в рамках «Єврорегіону Чорне море» було затверджено 6 проєктів, зокрема «Традиції та культура Чорного моря» — проєкт, спрямований на збереження історичної спадщини та культурного різноманіття країн басейну Чорного моря. Мета проєкту — створення документальних фільмів, які будуть висвітлювати історію чорноморського регіону, звичаї та традиції кожної країни. Проєкт передбачає і організацію фольклорних фестивалів. Бюджет проєкту — 1 млн. євро.<sup>1</sup>

Інший проєкт — «Регіональна експертна мережа Чорного моря» — передбачає створення у кожній країні-партнері експертних центрів, відповідальних за збір та систематизацію інформації про законодавство кожної країни басейну Чорного моря як на національному, так і на локальному рівнях; вивчення проблем, з якими стикаються місцеві влади, а також обмін досвідом. Передбачається створення єдиної інформаційної бази Регіональної експертної мережі, а також проведення семінарів та конференцій, на яких буде оприлюднена зібрана інформація. Бюджет проєкту — 1 млн. євро.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Black Sea Traditions and Culture [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.bser.eu/sectiune.php?s=18>

<sup>2</sup> Black Sea Regional Expertise Network [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.bser.eu/sectiune.php?s=19>

Щодо приморських регіонів Сходу України, то останнім часом інтенсифікувалися переговори щодо створення єврорегіону «Азов» (за участю Донецької, Запорізької, Херсонської областей та Автономної Республіки Крим від України, а також Краснодарського краю та Ростовської області від Російської Федерації). Ініціатива щодо створення такого єврорегіону виникла у 2010 р. з метою інтенсифікації українсько-російського міжрегіонального співробітництва, в рамках якого вже існують єврорегіони «Донбас», «Дніпро», «Ярославна» та «Слобожанщина».

Азовське море відіграє значну роль у господарсько-економічному та культурно-дозвільному житті цих адміністративних одиниць. Втім, на сьогоднішній день розвиток соціально-економічної, інфраструктурної та гуманітарної сфери приморських територій акваторії Азовського моря не розвивається належним чином.

Створення єврорегіону «Азов» на східному кордоні України відповідає потребам щодо вирішення загальних соціально-економічних проблем азовської прикордонної території України та Росії.<sup>1</sup> Серед чинників, що сприяють організації єврорегіону на Сході України, слід назвати наступні: близькість виробничо-економічних систем та схожа промислова інфраструктура регіонів, насамперед Донецької і Ростовської областей; розвинена мережа залізничних і автомобільних доріг, залізнична гілка і автомобільна дорога європейського значення, морське сусідство областей; близькість мов і культурної спадщини; усталені міграційні зв'язки, склад населення, високий рівень урбанізації. Водночас, створенню єврорегіону «Азов» наразі перешкоджає низка проблем, головною серед яких — проблема фінансування.

---

<sup>1</sup> Адамов Б.І. Дослідження доцільності створення єврорегіонів на Сході України / Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. Сборник научных трудов. — 2009. — № 1. — С. 25.

## 5. СТРАТЕГІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ З ІНТЕГРОВАНОГО МОРСЬКОГО УПРАВЛІННЯ: МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Документи ЄС щодо морської політики визнають, що моря і океани необхідні Європі як ключова умова її розвитку. У 50-кілометровій береговій смузі проживає половина населення Євросоюзу. 40% ВВП ЄС дає море та узбережжя Союзу, довжина якого складає 70 тис км.

Основоположним документом, який визначає пріоритети Європейського Союзу щодо приморських регіонів, є Інтегрована морська політика (Integrated Maritime Policy), прийнятий 2007 р.

Мета інтегрованої морської політики полягає у підтримці сталого розвитку морів і океанів і розвитку скоординованого, взаємопов'язаного і прозорого процесу прийняття рішень галузевих політик ЄС, які впливають на океани, моря, острови, прибережні і найбільш віддалені регіони і морську галузь, включаючи стратегії розвитку басейну морів чи макро-регіональні стратегії<sup>1</sup>.

Основними напрямками морського управління в стратегії визначено наступні:

- сталий морський розвиток;
- збереження довкілля;
- підвищення якості життя в приморських регіонах;
- розвиток прибережного туризму;
- просторове планування зростаючої економіки приморських регіонів;
- розвиток морського управління.

Європейська Комісія у своїй Тематичній Стратегії із захисту морського середовища визначила, що морське просторове планування має бути запроваджене у регіональні екосистеми.

12 березня 2013р. Європейська Комісія прийняла нову ініціативу з Морського Просторового Планування й Інтегрованого Прибережного Управління (Maritime Spatial Planning and Integrated Coastal Management).

*Довідково: Принцип морського просторового планування (maritime spatial planning (MSP) підкреслює загальний міжгалузевий підхід до процесу*

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0133:FIN:EN:PDF>

*управління. В прийнятому документі морське просторове планування розуміється як публічний процес з аналізу і планування просторового і часового розподілу людської активності в морі для досягнення економічних, екологічних і соціальних цілей.*

Морське просторове планування й інтегроване прибережне управління є взаємодоповнюючими інструментами. Їх географічна межа охоплює прибережні і територіальні води країн-членів ЄС, де морське просторове планування повинно визначити існуючу людську активність і спрогнозувати найбільш ефективний просторовий розвиток, в той час як стратегії інтегрованого прибережного управління забезпечують інтегрований менеджмент цієї активності<sup>1</sup>.

Морське просторове планування та інтегроване прибережне управління підтримують і заохочують імплементацію Стратегії 2020 (Europe 2020 Strategy) для стрімкого і стійкого зростання, схваленої Європейською Радою у червні 2010р., яка намагається досягти найвищого рівня зайнятості, продуктивності, суспільної згуртованості, включаючи просування конкурентної, ресурсно забезпеченої і зеленої економіки.

Просторове планування передбачає оцінку поточного стану справ і стратегічного планування розвитку приморських територій, принципи прозорості, участь стейкхолдерів у прийнятті рішень, координацію діяльності держав-членів ЄС, забезпечення легального ефекту національних морських просторових плануваль, транскордонне співробітництво і консультації, включення моніторингу і оцінки в процес планування, досягнення взаємодії між наземним і морським просторовим плануванням, потужну базу даних.

На разі всі країни-члени мають включити принципи морського просторового планування й інтегрованого прибережного управління в національні морські стратегії і здійснити його імплементацію. Плани дій з управління галуззю повинні переглядатися щонайменше кожні 6 років.

Перевагами морського просторового планування є:

- зниження конфліктності між галузями і створення синергії між різними видами активності;
- заохочення інвестування завдяки передбачуваності, прозорості і чітким правилам.

<sup>1</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0133:FIN:EN:PDF>

Це повинно популяризувати розвиток джерел і мереж відновлювальної енергії, встановлення захищених морських територій (Marine Protected Areas) і стимулювати інвестування у видобування нафти і газу;

– зміцнення координації між адміністраціями в кожній країні шляхом використання єдиних інструментів балансування у розвитку різних видів морської активності;

– зростання транскордонного співробітництва між країнами ЄС на трубопроводах, суднохідних шляхах, вітроустановках;

– захист навколишнього середовища — шляхом раннього визначення і попередження впливу і можливостей використання простору.

Морське просторове планування враховує наступні види активності:

– установки для видобування енергії і продукції поновлювальної енергії;

– інфраструктура для видобування нафти і газу;

– морські транспортні маршрути;

– підводні кабелі і маршрути трубопроводів;

– риболовецькі райони;

– розташування морських ферм;

– розташування заповідників.

При запровадженні стратегій інтегрованого прибережного управління країнам– членам слід враховувати, щонайменше, наступні аспекти:

– утилізація специфічних природних ресурсів, включаючи установки для видобутку енергії і відновлювальної енергії;

– розвиток інфраструктури, «енергетичні» кошти, транспорт, порти, роботу морського комплексу і інших структур, включених до зеленої інфраструктури;

– агропромисловий комплекс і промисловість;

– рибальство і аквакультуру;

– збереження, відновлення і управління прибережними екосистемами, екологічні служби, берегові ландшафти і острови;

– пом'якшення наслідків господарчої діяльності й адаптація до кліматичних змін.

Закріплені в Стратегії принципи знайшли відображення в наступних документах:

– Рамочна директива з морської стратегії (The Marine Strategy Framework Directive

(MSFD), яка є екологічним підґрунтям Інтегрованої морської політики. Вона вимагає від держав-членів ЄС досягти сприятливого стану мор-

ського навколишнього середовища до 2020 р., використовувати екосистемний підхід і забезпечити людську активність, сумісну з наявним екологічним станом. Держави-члени повинні співпрацювати з третіми країнами у випадках, де вони розділяють спільні морські регіони і субрегіони.

– Водна рамочна директива (The Water Framework Directive, WFD). Регламентує діяльність із менеджменту басейнів річок.

– Директива про місце проживання (The Habitats Directive) та Директива із збереження видів птахів (Birds Directive) вимагає від держав-членів ідентифікувати та здійснювати захист територій для збереження специфічних видів, які їх населяють, здійснювати оцінку планів і проєктів, які можуть чинити безпосередній вплив на розвиток навколишнього середовища.

– Директива із стратегічної екологічної оцінки (The Strategic Environment Assessment (SEA) Directive) вимагає екологічної оцінки певних планів і програм, консультацій (включаючи транскордонні), оцінку альтернатив и заходів для попередження чи пом'якшення несприятливих ефектів.

– Спільна політика з риболовства (The Common Fisheries Policy, CFP). Перевагою спільної політики є забезпечення стійкого менеджменту рибальства у водах ЄС з метою збереження екосистем. Очікується оновлення політики в нових бюджетних умовах.

– Директива з відновлювальної енергії (the Renewable Energy Directive).

– Ініціатива з морських автомагістралей (the Motorways of the Sea initiative).

Окремі напрямки інтегрованого морського управління зафіксовані в стратегіях ЄС для морських регіонів ЄС (Балтійського, Середземноморського). У січні 2011р. було прийнято Стратегію ЄС щодо Чорного моря.

Окремими аспектами управління ЄС в Чорноморському регіоні є Стратегія ЄС для Дунайського регіону (2010р.) та Транспортна стратегія ЄС до 2018 р.

На разі триває підготовка Єврокомісією транспортної політики Європейського Союзу на 2014-2020 рр.

Враховуючи успішний досвід реалізації Спільної операційної програми для транскордонного співробітництва в басейні Чорного моря, її діяльність продовжено і після 2013р. Основними принципами Програми є проєктно-орієнтований підхід із залученням місцевих влад, бізнес-кіл,



неприбуткових організацій та інших організацій громадянського суспільства.

Додатковим консультативним механізмом управління ресурсами в Чорному морі є діяльність Чорноморської комісії.

*Довідково: Чорноморська комісія — це ініціатива, яка ставить на меті вироблення спільного бачення та спільної стратегії для чорноморського регіону за допомогою нових знань у тих областях, які потребують основної уваги. Ця Комісія включає до Чорноморського регіону наступні десять країн: Вірменія, Азербайджан, Болгарія, Грузія, Греція, Молдова, Румунія, Росія, Туреччина і Україна. З 2003р. за сприяння Єврокомісії було закладено стійкі механізми її діяльності: створено інфраструктуру інформаційної системи, розширено можливості у сфері управління фінансами і проектами.<sup>1</sup>*

Враховуючи, високу конкуренцію між галузями політик ЄС і серйозний рівень дискусій щодо фінансування програм, Україна як третя країна могла б здобути найбільшу вигоду шляхом вчасного залучення до окремих грантових програм ЄС. Допоміжним консультативним інструментом для України в цьому контексті є членство Одеської області у Конференції Приморських Регіонів Європи (КПРЕ).

КПРЕ неодноразово закликала Європейську Комісію до запровадження т.зв. «Територіального пакту», який закріпив би розвиток як морських, так і периферійних регіонів Європи

Оскільки актуальним завданням для всіх сфер є підготовка до розподілу коштів між галузями, який відбудеться внаслідок прийняття бюджету ЄС на 2014-2020рр. На разі більшість програм в рамках різних галузей політики ЄС чекають свого оновлення на період 2014-2020рр.

КПРЕ виступає з пропозицією встановити програми сусідства, сконцентровані навколо басейнів морів, які повинні бути скоординовані з Інтегрованою Морською Політикою і Регіональною Політикою і, в свою чергу, готова надати рекомендації відносно бюджетних розрахунків, необхідних для реалізації відповідних програм. При цьому важливим є заохочення до участі у проектах місцевих влад.

Відносно фінансування Інтегрованої Морської Політики, КПРЕ зауважує, що бюджет в 432 млн. євро на програмний період 2014-2020рр. є «мінімальною базою» і повинен пройти подальше обговорення.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> <http://www.blackseacom.eu/info-pages/aim/ukrajinska/>

<sup>2</sup> <http://news.cpmr.org/#sthash.vyvJUNsk.dpuf>

Інструменти реалізації морського просторового планування й інтегрованого прибережного управління ЄС

Принципи морського інтегрованого управління впроваджуються через існуючі інститути ЄС, включаючи Економічний і Соціальний Комітет, а також Комітет Регіонів, Галузеві дорадчі органи, створені Радою (наприклад, Регіональні Консультативні Ради у риболовній галузі) чи Комісією (дорадчі комітети індустріальної галузі і громадянського суспільства, наукові дорадчі комітети для різних секторів).

Морська інтегрована політика ЄС передбачає розвиток взаємодії між різними програмами і напрямками діяльності ЄС, зокрема Структурного Фонду (метою якого є зниження диспропорцій у розвитку регіонів), Рамочної Програми Дослідництва і Розвитку і програми Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Фонди надають можливість зробити приморські регіони більш привабливими для бізнесу у відповідності з базовими вимогами до покращення життя і рівня умов роботи, створення привабливого інвестиційного клімату.

TEN-T забезпечує фінансову підтримку розвитку портів, автомагістралей і портового сполучення.

Європейський фонд рибальства повинен стимулювати альтернативну економічну активність рибальства, зокрема «зеленого туризму» як частини підтримки стійкого розвитку прибережної рибальської активності.

Завдяки Європейській політиці сусідства і інструментам Партнерства транскордонне співробітництво повинне допомогти відповісти на виклики, спрямовані країнам, які входять до басейнів морів ЄС.

### **Використання інструментів, наданих Стратегією інтегрованого морського управління, для розвитку приморських регіонів України**

На разі стратегія ЄС щодо просторового морського планування і інтегрованого розвитку прибережних зон потребує своєї імплементації і багато в чому залежить від бюджетного процесу ЄС 2014-2020. Імплементація Стратегії і її фінансування не в останню чергу залежить від прийняття відповідних стратегій країнами-членами ЄС.

---

Профільним міністерствам України варто активно включатися до використання можливостей, які ЄС здатен надати третім країнам в рамках програм сусідства, зокрема, враховуючи відкриття нового програмного періоду ЄС на 2014-2020 рр.

В даному контексті профільним міністерствам України (Міністерству закордонних справ, Міністерству інфраструктури, Міністерству екології та природних ресурсів України, Міністерству економічної політики та торгівлі України, Міністерству освіти і науки України) слід скоординувати зусилля для створення відповідної стратегії розвитку приморських областей України з метою їх активної участі в програмах ЄС з розвитку мореплавства, рибальства, берегового туризму, видобутку відновлювальної енергії, суднобудування, збереження навколишнього середовища, наукових досліджень і підвищення кваліфікації кадрів для морегосподарського комплексу.

На разі найбільш дієвим інструментом співпраці залишається транскордонне співробітництво, яке зарекомендувало себе у попередні роки. Зокрема, доцільно використовувати механізми транспортної й енергетичної співпраці між окремими районами України й Молдови. Варто розвивати відповідну співпрацю між Україною і Румунією.

Місцевим владам і громадському сектору слід при започаткуванні проєктів залучати партнерів — членів ЄС (зокрема, Румунію) для залучення коштів, які надаються Спільною операційною програмою транскордонного співробітництва.

## ВИСНОВКИ

Приморські регіони України мають значні конкурентні переваги, зумовлені їх географічним розташуванням, природними, людськими, промисловими ресурсами, які повністю не використовуються. Сьогодні необхідно запровадження в Україні інтегрованої морської політики, складовою якої має стати просторове морське планування. Водночас слід не тільки більш повно виокремлювати існуючі конкурентні переваги, але й створювати нові.

1. Падіння транзитної привабливості приморських регіонів України обумовлено наступними чинниками:

- відсутність активної транспортної політики держави щодо залучення транзитних вантажопотоків та рівноправного позиціонування країни в системі глобального ринку торгівлі товарами;

- невідповідність матеріально-технічної бази приморських регіонів України вимогам світової транспортної індустрії і сучасним соціально-економічним умовам доставки вантажів, масштабам та напрямкам роботи міжнародної транспортної системи;

- незадовільний стан транспортної інфраструктури, низька щільність автомобільних шляхів та залізниць.

В умовах конкуренції з боку альтернативних маршрутів перевезення вантажів, для збільшення транзитного потенціалу приморських регіонів України разом з реалізацією інфраструктурних проектів, слід приділити увагу покращенню логістичних послуг та стимулюванню інтермодальних (мультимодальних) перевезень. За оцінками провідних логістичних провайдерів оптимізація логістичних каналів може знизити витрати на переміщення товарів споживачам у середньому на 20-25 і більше відсотків.

2. Недостатнім є використання Чорного та Азовського морів для задоволення потреб населення України у рибі та інших морських біологічних ресурсах. В той же час слід враховувати глобальну тенденцію щодо збільшення обсягів аквакультури. Після того, як наприкінці 70-х років ХХ-го століття стали зрозумілими межі обсягів добування світового рибальства, багато країн з числа світових риболовних держав переключилися на аквакультуру — розведення, вирощування та утримання в повністю або частково контрольованих умовах водного середовища риби та морепродуктів. Щорічний приріст світової аквакультури стано-

виль 8-10%, розвинені країни за останні 25 років поступово замінюють традиційний промисел риби та морепродуктів їх штучним вирощуванням. Високий ринковий попит та ефективність виробництва визначають стале зростання інвестицій в аквакультуру у світовому масштабі, що зумовлює, серед іншого, і зниження навантаження на природні запаси морських біологічних ресурсів.

3. Чорне та Азовське моря мають значні поклади енергоресурсів, які можуть стати основою енергетичної безпеки країни. Незважаючи на те, що в Україні накопичено цінний науковий матеріал за результатами досліджень газогідратів у Чорному морі, дедалі більше наша країна відстає від передових країн світу у розробці і впровадженні новітніх технологій розвідки та видобутку метану з газогідратів. Основною причиною такого стану є відсутність будь-якого прогресу у виконанні програми «Газогідрати Чорного моря» від 1993 р. через брак фінансування навіть на рівні проведення дослідницько-пошукових робіт. Наявні теоретичні розробки українських вчених і фактичні дані, отримані ними в ході вивчення газогідратів Чорного моря, потребують проведення комплексних експериментальних досліджень з метою запровадження в перспективі технологій промислового видобутку для потреб народного господарства України.

4. Зважаючи на знаходження приморських регіонів у зоні ризикованого землеробства, важливе місце в інтенсифікації виробництва сільськогосподарської продукції приморських регіонів посідає зрошення. Очікувані зміни клімату підвищують ризики у вирощуванні традиційних видів рослинницької продукції, зокрема, зернових, що в свою чергу, вимагає посиленої уваги до питань селекції нових, адаптованих до кліматичних змін, сортів.

5. Одним з важливих інструментів підвищення інвестиційної привабливості приморських регіонів можуть стати вільні (спеціальні) економічні зони (ВЕЗ). Відновлення функціонування ВЕЗ дозволить суттєво покращити інвестиційний клімат в Україні, створити додаткову базу оподаткування, забезпечити умови для створення нових робочих місць. Це дає змогу розв'язати такі вкрай складні та гострі соціально-економічні регіональні проблеми як безробіття, низький рівень оплати праці, нерозвиненість інфраструктури, скорочення бази оподаткування тощо.

6. Підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів передбачає перехід на якісно нові, інноваційні форми організації. Такою формою є кластери — територіально-галузеве добровільне неформаль-

не об'єднання підприємств і організацій, які при розробці та реалізації стратегії розвитку відповідного сектору економіки тісно співпрацюють з науковими, навчальними, фінансовими, консалтинговими та іншими організаціями, органами місцевої влади з метою підвищення рівня конкурентоспроможності всіх учасників об'єднання. Формування кластерів має здійснюватися на основі об'єктивних конкурентних переваг регіону з врахуванням їхніх можливих змін у перспективі. Кластер як елемент стратегії розвитку регіону повинен не суперечити загальній стратегічній лінії розвитку території.

7. Туризм та рекреація є однією з провідних галузей спеціалізації приморських регіонів. Наявність значного рекреаційно-туристичного потенціалу є однією з конкурентних переваг. Водночас туристична галузь досі розвивається за інерційним сценарієм, орієнтуючись переважно на використання наявного потенціалу. В умовах, коли туристична галузь перетворилася на глобальну, особливого значення набуває пошук нових форм організації туристичної діяльності та пропозиції нового туристичного продукту («аграрний», «екологічний», «винний», «медичний» та інші види туризму). Створення нових видів туристичного продукту можливе на умовах поєднання зусиль бізнесу та місцевої влади в рамках кластерів.

8. Приморські регіони України різною мірою залучені до міжнародної міжрегіональної співпраці. Найбільш поширеною формою міжнародного міжрегіонального співробітництва залишається транскордонне співробітництво між областями України та адміністративно-територіальними одиницями країн-сусідів. Найбільшу кількість угод з міжрегіональної співпраці приморські регіони України уклали з суб'єктами Російської Федерації та регіонами країн-членів ЄС (передусім, з Польщею, Румунією та Болгарією). Що стосується міжрегіонального співробітництва з регіонами інших країн, то останніми роками значно інтенсифікувались контакти з регіонами Китаю. Найбільш активно серед приморських регіонів України міжнародну міжрегіональну співпрацю розвивають Одеська область та АРК.

Основними напрямками транскордонного співробітництва залишаються заходи у сфері культури, науки, освіти та спорту. Водночас, недостатньо використовується потенціал міжрегіонального співробітництва в економічній та інвестиційній сферах. Саме ці напрямки могли б стати рушійною силою розвитку економіки регіонів України, надали б по-

---

штовху розробці та реалізації інвестиційних проектів на території нашої країни в цілому.

Ефективне використання потенціалу міжнародного міжрегіонального співробітництва ускладнено через відсутність дієвого інформаційно-організаційного супроводження з боку органів влади. Недостатніми є наявні інформаційні ресурси з інвестиційного потенціалу регіонів України, інвестиційних пропозицій щодо співпраці з українським підприємствами тощо; бракує англомовної інформації. Залучення коштів міжнародної технічної допомоги є одним з найбільш дієвих механізмів, який широко використовується у країнах світу для впровадження та реалізації проектів транскордонного співробітництва та проектів, спрямованих на соціально-економічний розвиток регіону.

## ОРІЄНТИРИ ДІЙ

Основними напрямками підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів мають стати:

1. Більш повне використання чинних конкурентних переваг:

– підвищення транзитно-транспортного потенціалу регіону через реалізацію інфраструктурних проектів, розвиток інтермодальних перевезень і логістики з метою скорочення витрат та часу на транспортування вантажів;

– інтенсифікація агропромислового комплексу, підсилення його експортної орієнтації, розширення виробництва овочів та фруктів, у тому числі на експорт;

– інтенсифікація зрошувального землеробства, впровадження нових технологій зрошення;

– збільшення видобутку нафти і газу на шельфі Чорного та Азовського морів.

2. Створення нових конкурентних переваг:

– розвиток альтернативної (в першу чергу, вітрової та сонячної) енергетики з метою подолання енергетичного дефіциту;

– розробка та впровадження нових технологій видобутку традиційних енергоносіїв — метану з газогідратів та енергії з сірководня Чорного моря;

– розвиток марікультури (промислового розведення та вирощування морських водних живих ресурсів) в прибережних районах;

– формування засад креативної (творчої) економіки, спираючись на значний культурний потенціал приморських регіонів;

– розвиток нових видів туризму: «зелений», «медичний», «винний» тощо;

– активізація роботи з селекції нових, пристосованих до кліматичних змін, сортів культурних рослин.

3. Впровадження нових механізмів підвищення інвестиційної привабливості приморських регіонів:

– посилення міжрегіональної кооперації приморських регіонів;

– відновлення діяльності вільних економічних зон в приморських регіонах. З метою усунення зловживань у функціонуванні СЕЗ (ВЕЗ),



---

посилення інноваційної складової вдосконалити методичну основу формування і управління вільними економічними зонами. Переглянути методику їх оподаткування, зробивши акцент на підтримці, в першу чергу, логістичних та імпортозаміщуючих проектів, а також проектів, розрахованих на залучення транзитних вантажопотоків;

– подальший розвиток співробітництва з регіонами інших країн та транскордонного співробітництва;

– активізація діяльності по створенню кластерів в приморських регіонах.

## РЕКОМЕНДАЦІ

З метою підсилення міжрегіональної кооперації:

– Міністерству регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, Міністерству економічного розвитку та торгівлі спільно с Одеською, Миколаївською, Херсонською, Запорізькою та Донецькою облдержадміністраціями, Радою Міністрів Автономної Республіки Крим розробити і затвердити Стратегію розвитку приморських регіонів України;

– створити економічну Раду Причорноморських регіонів (Одеська, Миколаївська, Херсонська області, Автономна Республіка Крим);

З метою нарощування видобутку енергоносіїв, підвищення енергетичної безпеки держави:

– проаналізувати причини невиконання програми «Газогідрати Чорного моря» і розглянути питання про внесення доповнення до «Загальнодержавної програми розвитку мінерально-сировинної бази України на період до 2030 року» щодо освоєння ресурсів газогідратів в українському секторі Чорного моря;

– доручити НАК «Надра України» організувати проведення експертної оцінки вітчизняних і зарубіжних новітніх технологій розвідки та видобутку метану з газогідратів, здійснювати координацію геологорозвідувальних досліджень із залученням відповідних спеціалістів з метою складання детальної карти газогідратних покладів для проведення подальшого розвідувального буріння газогідратів і визначення доцільності їх промислового освоєння;

– з метою вивчення передового світового досвіду у сфері освоєння газогідратів активізувати відповідну співпрацю з науково-дослідними інституціями США, Росії, Канади, Японії, Кореї, Індії та інших країн.

З метою розвитку туризму в приморських регіонах:

– ухвалити закон «Про аграрний туризм та агротуристичну діяльність»;

— здійснювати широкомасштабну інформаційну підтримку шляхом формування чітких державних програм зі зміцнення іміджу країни, створення та просування її туристичного бренду з акцентами на унікальність і переваги медичного туризму в окремих регіонах країни, а також

гарантіями безпеки медичних туристів та дотримання відповідальності за результати.

З метою розвитку транспортно-транзитного потенціалу приморських регіонів:

- застосування інструменту концесій для залучення іноземних інвестицій в розбудову транспортної інфраструктури.

З метою вдосконалення діяльності вільних (спеціальних) економічних зон:

Для приведення умов діяльності ВЕЗ в Україні до вимог СОТ і положень Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур пропонується вдосконалити чинне законодавство за наступними напрямками:

- основним принципом ВЕЗ є затвердження перспективних інвестиційних проектів на регіональному рівні;

- обґрунтування рішень на місцевому рівні мають враховувати специфіку регіону, допустимість екологічного навантаження на його територію, можливість спільного розвитку продуктивних сил, використання природних і трудових ресурсів;

- визначення мінімального (граничного) терміну затвердження проекту; проведення експертизи проекту виключно на предмет відповідності економічним показникам і вимогам екології. Решта питань, які є ризиками самого інвестора, не повинні узгоджуватися з будь-якими сторонніми фахівцями або комісіями;

- податкові пільги мають тільки суб'єкти підприємницької діяльності, які виробляють продукцію всередині самої ВЕЗ, в якій складова вітчизняної сировини становить не менше 51%;

- надання податкових пільг на створення нових робочих місць;

- надання знижок з оплати комунальних послуг підприємствам, які створили певну кількість робочих місць, що визначається органами управління залежно від масштабу ВЕЗ;

З метою створення умов для ефективного використання морських біологічних ресурсів, розвитку вітчизняного рибпромислового комплексу:

- передбачити в стратегіях регіонального розвитку приморських регіонів норми про розвиток аквакультури та марікультури;

- удосконалити нормативно-правову базу, яка стосується діяльності рибної галузі та контролю за використанням водних біоресурсів і привести її у відповідність до міжнародних правових норм;

- забезпечити проведення митно-податкової політики, спрямованої на зменшення обсягів імпорту риби та морепродуктів і збільшення частки вітчизняних виробників у загальному обсязі постачання риби на внутрішній ринок та задоволення попиту на неї;

- забезпечити членство України у міжнародних організаціях з управління рибальством, укладання міждержавних угод з метою отримання квот на вилов риби у виключній економічній зоні інших країн та у Світовому океані.

З метою підвищення ефективності використання потенціалу міжнародного міжрегіонального співробітництва:

- ухвалити Закон України «Про міжнародну технічну допомогу», в якому визначити порядок залучення та використання міжнародної технічної допомоги, її базові цілі; визначити особливості оподаткування та митного оформлення міжнародної технічної допомоги, а також специфіку регулювання трудових відносин у процесі реалізації проектів (програм);

- надати місцевим органам державної виконавчої влади та органам місцевого самоврядування додаткові повноваження для налагодження міжрегіонального співробітництва з відповідними органами регіонів інших країн, зокрема можливість мати своїх постійних представників у регіонах-партнерах;

- розширити географічні межі міжнародного міжрегіонального співробітництва, поширивши його, окрім традиційних партнерів — регіонів Російської Федерації та країн ЄС, на інші напрями (Близький Схід, Азійсько-Тихоокеанський регіон тощо);

- сприяти координації діяльності органів державної влади, місцевого самоврядування, бізнесу та інститутів громадянського суспільства у сфері міжнародної міжрегіональної співпраці з використанням потенціалу інститутів Агентств регіонального розвитку;

- проводити регулярні презентації регіонів України (та їх інвестиційних можливостей) за кордоном, розробити та регулярно оновлювати банки даних інвестиційних проектів, комерційних пропозицій суб'єктів господарювання, що діють на регіональному рівні (в т.ч. у сфері нала-

годження виробничої кооперації, збуту тощо); сприяти налагодженню прямих контактів між владою регіонів, представниками бізнес-структур та спілок підприємців, торговельно-промислових палат з іноземними регіонами;

- залучати закордонні дипломатичні установи України, зокрема, торговельно-економічні місії, для поширення презентаційних матеріалів про потенціал міжнародного міжрегіонального співробітництва приморських регіонів України;

- налагодити дієве адміністративне супроводження з боку обласних державних адміністрацій стосовно участі регіонів України у програмах транскордонної співпраці ЄС, в процесі підготовки спільних проектів з регіонами інших країн, у проведенні міжрегіональних та міжнародних семінарів з проектного планування (у т.ч. йдеться про пошук партнерів, визначення формату участі, наприклад, в рамках Програми Басейн Чорного моря 2007 — 2013 ЄІСП).

З метою формування інституційних основ політики міжрегіонального міжнародного співробітництва:

- доповнювати наявні угоди про міжнародне міжрегіональне співробітництво детальними Програмами заходів, Планами дій з визначенням можливих спільних проектів, уповноважених органів, суб'єктів господарювання, що можуть бути залучені до їх реалізації та освоєння джерел фінансування;

- дослідити досвід стратегій розвитку приморських регіонів, комплексного управління прибережною зоною, сфери природокористування, розвитку туристично-рекреаційної галузі країн-партнерів;

- включати у програми стратегічного розвитку регіонів плани дій щодо конкретних заходів у сфері міжнародної міжрегіональної співпраці;

- передбачити в державному та місцевих бюджетах асигнування на організаційне та інформаційне забезпечення розвитку міжнародного міжрегіонального співробітництва в рамках зовнішньоекономічної діяльності (тренінги та навчання державних службовців, створення інформаційної продукції, інвестиційних порталів тощо);

- поширювати інформацію про оголошення міжнародних тендерів, пропозиції від зарубіжних бізнес-структур на офіційному сайті управлiнь зовнішніх зносин та зовнішньоекономічної діяльності облдержадміністрацій, а також у ЗМІ;

- сприяти якісній підготовці інвестиційних паспортів областей та районів (а також інвестиційних паспортів суб'єктів господарювання, що діють на регіональному рівні (об'єктів інвестування)); забезпечити англійські версії такої інформації та сприяти її презентації (розповсюдженню, поширенню) на інвестиційних порталах (у т.ч. за кордоном);
- сприяти кадровому забезпеченню міжнародної діяльності органів влади на обласному, районному та місцевому рівнях;
- створювати робочі групи народних депутатів Верховної Ради України з міжпарламентських зв'язків, поширювати практику створення у їх межах спеціальних підгруп з міжнародного міжрегіонального співробітництва;
- забезпечити регулярний моніторинг та звітування уповноважених органів, а також післяпроектний моніторинг щодо реалізації проектів міжнародного міжрегіонального співробітництва.

З метою подальшого розвитку міжнародного міжрегіонального співробітництва:

- інтенсифікувати діалог щодо створення єврорегіону «Азов» за участю приморських регіонів східної України. Основними напрямками у рамках «азовського співробітництва» мають стати: екологічний напрямок (зокрема, екологічний моніторинг забруднення акваторії Азовського моря, розширення рекреаційних можливостей узбережжя, збереження унікальної флори і фауни, боротьба з браконьєрством); розвідка та видобуток корисних копалин (у т.ч. енергоресурсів — газу) в акваторії (на шельфі) Азовського моря; розбудова транспортної, телекомунікаційної, комунальної інфраструктури; розвиток морського туризму та мореплавства;
- активізувати роботу щодо вирішення питання приєднання Одеської, Миколаївської, Херсонської, Запорізької Донецької області, Автономної Республіки Крим та м. Севастополь до Єврорегіону «Чорне море»;
- рекомендувати Миколаївській та Запорізькій обласним державним адміністраціям розглянути питання щодо вступу до Асамблеї Європейських регіонів;
- розглянути питання щодо вступу Херсонської, Миколаївської, Запорізької, Донецької областей, Автономної Республіки Крим до Конференції приморських регіонів Європи.

## ДОДАТКИ

## Додаток А.

Таблиця А1. Питома вага населення приморських регіонів України

Мезорегіони, наявне населення на 1 липня 2013 р.	Мікро регіони (адміністративні райони), міста обласного підпорядкування	Кількість районів, міських рад	Приморські адмін. одиниці (%)	Частка приморського населення, <u>тис. осіб</u> %
1	2	3	4	5
АРК 1965,9 тис осіб	<i>Сільські райони:</i> Джанкойський, Кіровський, Красногвардійський, Красноперекопський, Ленінський, Нижньогірський, Роздольненський, Сакський, Советський, Чорноморський <i>Міськради:</i> Армянська, Алуштинська, Євпаторійська, Керченська, Сакська, Севастопольська, Судацька, Феодосійська, Ялтинська	Районів -14 Міських рад — 16	Районів — 9 (64%) Міських рад — 9 (56%)	<u>1226,4</u> 61,5
Донецька — 4359,9 тис осіб	<i>Сільські райони:</i> Першотравневий, Новоазовський <i>Міськрада:</i> Маріупольська	18	2 (11%)	<u>547,0</u> 12,5
Запорізька — 1780,4 тис осіб	<i>Сільські райони:</i> Якимівський, Приазовський, Бердянський, Приморський <i>Міськрада:</i> Бердянська	20	4 (20%)	<u>239,7</u> 13,4

1	2	3	4	5
Миколаївська — 1170, 9 тис. осіб	<i>Сільські райони:</i> Бережанський, Очаківський, Жовтневий <i>Міськради:</i> Очаківська Миколаївська	19	3 (16%)	<u>601,5</u> 51,3
Одеська — 2392,6 тис. осіб	<i>Сільські райони:</i> Ренійський, Ізмаїльський, Кілійський, Татарбунарський, Білгород-Дністровський, Овідіопольський, Комінтернівський, <i>Міськради:</i> Одеська Білгород-Дністровська, Ізмаїльська, Іллічівська, Юженська	Районів -26	7 (31% разом з територією Одеси)	<u>1625</u> 68,0
Херсонська — 1075,5 тис. осіб	<i>Сільські райони:</i> Белозерський, Голопристанський, Скадовський, Каланчакський, Чаплинський, Новотроїцький, Генічеський <i>Міськрада:</i> Херсонська	18	7 (39%)	<u>670,5</u> 62,2

Таблиця А2

## Товарна структура імпорту продовольства у 2012 р., млн. дол. США

Регіони	Живі тварини, продукти тваринного походження	Продукти рослинного походження	Жири та олії	Готові харчові продукти	% від загального обсягу імпорту	Млн. дол. США
Миколаївська	25.2	6.9	-	68.8	11.3	100.9
Одеська	87.7	522.1	128.8	119.2	17.9	857.7
Херсонська	0.3	6.3	-	14.0	10.1	20.6
АРК	6.7	54.7	-	20.8	5.7	82.3



**Перелік приморських природоохоронних територій**  
Заповідники

Назва	Рік створення	Площа, га	Область
Казантипський природний заповідник	1998	450,1	АРК
Карадазький природний заповідник	1979	2 872	АРК
Кримський природний заповідник Філії: «Лебедіні острови»	1923	44 175	Автономна Республіка Крим
Природний заповідник «Мис Мартьян»	1973	240	АРК
Опукський природний заповідник	1998	1 592,3	АРК
Ялтинський гірсько-лісовий природний заповідник	1973	14 523	Автономна Республіка Крим
<b>Всього</b>		<b>63852</b>	

**Національні природні парки**

Назва	Область	Рік створення	Площа, га
Національний природний парк «Азово-Сиваський»	Херсонська область	1993	52154
Національний природний парк «Білобережжя Святослава»	Миколаївська область	2009	35223
Національний природний парк «Бузький Гард»	Миколаївська область	2009	6138
Національний природний парк «Джарилгацький»	Херсонська область	2009	10000
Національний природний парк «Нижньодністровський»	Одеська область	2008	21311
Національний природний парк «Приазовський»	Запорізька область	2010	78127
Національний природний парк «Тузловські лимани»	Одеська область	2010	27865
Національний природний парк «Чарівна гавань»	Автономна республіка Крим	2009	6270
<b>Всього</b>			<b>237088</b>

### Біосферні заповідники

Назва	Рік створення	Площа, га	Область
Дунайський біосферний заповідник	1981	50 252,9	Одеська область
Чорноморський біосферний заповідник	1927	89 129	Херсонська, Миколаївська області
<b>Всього</b>		<b>139381,9</b>	

### Заказники

Назва	Область	Рік створення	Площа, га
Молочний лиман	Запорізька	1974	22458
Обитічна коса	Запорізька	1980	8863
Бердянський	Донецька	1974	413
Кривокісний лиман	Донецька	1988	468,7
Щуча заводь	Донецька	2000	27
Острів Зміїний	Одеська	2009	20,5
Коса Стрілька	Одеська	1974	394
Ліски	Одеська	1978	107
Лиманський ландшафтний парк	Одеська	1982	65
Лунг	Одеська	2001	1452,85
Тилігульський пересип	Одеська	1983	390
Філофорне поле Зернова	Одеська	2008	402500
Мис Айя	АРК	1982	1132
Саги	Херсонська	1977	500
Ягорлицький	Херсонська	1974	18920
Думузла	Херсонська	2000	1412
<b>Всього</b>			<b>459124</b>

Додаток В

Міжнародне міжрегіональне співробітництво приморських регіонів України

Таблиця В1

**Регіони зарубіжних країн, з якими приморські регіони України мають відповідні угоди про співробітництво**

Приморські регіони	Регіони країн ЄС	Регіони Чорноморських країн	Регіони країн СНД (з них — Росія)	Регіони інших країн
Миколаївська область	<u>Бельгія:</u> провінція Східна Фландрія <u>Болгарія:</u> Плевенська область	<u>Болгарія:</u> Плевенська область	<u>РФ:</u> Калінінградська, Мурманська, Брянська, Тюменська, Ярославська області, Республіка Комі <u>Білорусь:</u> Мінська область	-
Одеська область	<u>ФРГ:</u> Земля Баден-Вюртемберг <u>Болгарія:</u> Варненська та Русенська області <u>Греція:</u> області Серрес, Салоніки, Драми <u>Румунія:</u> повіти Ясси, Тульча, Бреїла, Галац <u>Італія:</u> регіони Ломбардія, Венето, Лігурія <u>Польща:</u> Поморське, Підкарпатське, Люблінське, Лодзинське воєводства <u>Угорщина:</u>	<u>Болгарія:</u> Варненська та Русенська області <u>Молдова:</u> Гагаузія (Гагауз-Єрі) <u>Туреччина:</u> провінції Стамбул і Мугла <u>Грузія:</u> Аджарська Автономна Республіка, регіон Кахетія	<u>РФ:</u> Білгородська, Брянська, Тюменська, Орловська, Ленінградська області, Республіка Карелія, Республіка Комі, Красноярський край, м. Москва <u>Білорусь:</u> Могильовська, Гродненська області <u>Туркменістан:</u> Ахалський вেলাят <u>Молдова:</u> Гагаузія (Гагауз-Єрі)	<u>КНР:</u> провінції Фуцзянь, Шаньдун <u>Чорногорія:</u> Община Херцег Нови

	<p>Чонградська область <u>Чехія</u>: Південно-Моравський край <u>Литва</u>: Клайпедський повіт</p>			
Херсонська область	<p><u>Румунія</u>: Брашовський повіт</p>	<p><u>Румунія</u>: Брашовський повіт <u>Грузія</u>: Гурійський край</p>	<p><u>РФ</u>: Оренбурзька, Мурманська, Тюменська, Свердловська, Новосибірська, Нижегородська області, Ямало-Ненецький автономний округ, Республіка Комі <u>Казахстан</u>: Акмолінська область <u>Білорусь</u>: Гомельська область</p>	<p><u>КНР</u>: провінція Шаньдун <u>Хорватія</u>: Задарська жупанія</p>
Запорізька область	<p><u>Словаччина</u>: Бансько-Бистрицький автономний край <u>Болгарія</u>: Бургаська область <u>Литва</u>: Каунаський повіт</p>	<p><u>Болгарія</u>: Бургаська область</p>	<p><u>РФ</u>: Новосибірська, Челябінська, Ярославська, Мурманська, Тамбовська, Орловська, Тульська, Ростовська, Нижегородська, Воронежська, Оренбурзька, Іванівська, Брянська, Білгородська області Краснодарський, Красноярський, Ставропольський, Пермський краї,</p>	<p><u>КНР</u>: місто Чунцін</p>

			Республіка Мордовія, м. Москва <u>Білорусь</u> : Мінська, Брестська, Могілівська області <u>Узбекістан</u> : Навоїська область <u>Казахстан</u> : Карагандинська область	
Донецька область	<u>Польща</u> : Сілезьке та Нижнесілезьке воєводства	-	РФ: Білгородська, Курська, Орловська, Брянська, Курська, Новосибірська, Ростовська, Саратовська, Свердловська, Нижегородська, Московська області Краснодарський край м. Москва, <u>Білорусь</u> : Мінська, Гомельська області <u>Туркменістан</u> : Балканський велят <u>Узбекістан</u> : Ташкентська область <u>Казахстан</u> : Карагандинська область	-

АРК	<u>Болгарія:</u> Бургаська область <u>Польща:</u> Подляське воєводство <u>Франція:</u> регіон Лангедок-Руссільон	<u>Болгарія:</u> Бургаська область	<u>РФ:</u> Воронежська, Іванівська, Брянська, Владимирська, Омська, Оренбурзька, Нижегородська, Тюменська, Московська, Новосибірська, Тамбовська, Пермська, Рязанська, Курська, Волгоградська, Курганська, Мурманська, Ямало-Ненецький Автономний округ, Краснодарський, Красноярський краї, Республіка Татарстан, Республіка Карелія, м. Москва, м. Санкт-Петербург <u>Білорусь:</u> м. Мінськ	<u>КНР:</u> провінція Хайнань <u>Філіппіни:</u> провінція Себу
м. Севастополь	<u>Румунія:</u> м. Галац	<u>Туреччина:</u> м. Ізміт <u>Румунія:</u> м. Галац	<u>РФ:</u> Московська Саратовська, Іванівська, Мурманська, Тюменська, Брянська області, м. Нижній Новгород, м. Воронеж, м. Москва, м. Санкт-Петербург	-

Таблиця В2

## Співробітництво приморських регіонів України з регіонами інших країн

Приморські регіони	Регіони країн ЄС	Регіони країн Чорноморського регіону (з них — країн ЄС)	Регіони країн СНД (з них — Росії)	Регіони інших країн
Миколаївська область	2	1 (1)	7 (6)	0
Одеська область	20	6 (2)	15 (11)	3
Херсонська область	1	2 (1)	10 (8)	2
Запорізька область	3	1 (1)	25 (20)	1
Донецька область	2	0 (0)	18 (14)	0
АРК	3	1 (1)	25 (24)	2
м. Севастополь	1	2 (1)	10 (10)	0

*До відомо:* Показник виводиться з врахуванням наявних угод між обласними державними адміністраціями, обласними радами приморських регіонів України, Радою міністрів АРК, міською радою та державною адміністрацією м. Севастополь з відповідними суб'єктами держав ЄС, Чорноморських країн, СНД та інших країн. Відомості узагальнено з використанням інформації сайтів обласних державних адміністрацій та обласних рад, МЗС та закордонних дипломатичних установ України, інтернет-порталу СНД («Реєстр (Перелік) підписаних міжнародних документів про міжрегіональне і прикордонне співробітництво держав — учасниць СНД» та ін.).

## МАТЕРІАЛИ КРУГЛОГО СТОЛУ

27 червня 2013 року в конференц-залі Одеської обласної ради відбувся круглий стіл, який проведено регіональним філіалом НІСД у м. Одесі. Тема круглого столу : «Механізми підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів України».

У обговоренні проблематики круглого столу взяли участь працівники наукових та аналітичних установ, органів державної влади, представники громадських організацій і засобів масової інформації. До засідання круглого столу була підготовлена аналітична доповідь, зміст, висновки і рекомендації якої, стали одним із предметів обговорення.

### Список учасників круглого столу „Шляхи підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів України 27 червня 2013 року

№	П.І.Б	П о с а д а	Реквізити
1	Барішнікова Віра В'ячеславівна	Доцент кафедри менеджменту та маркетингу Одеського національного морського університету, кандидат економічних наук	Vera.b@mail.ru
2	Біла Світлана Олексіївна	Завідувач відділу регіонального розвитку НІСД, доктор наук з державного управління, професор	
3	Ганзенко Сергій Анатолійович	Голова громадської ради при ОДА	
4	Герасименко Віктор Григорович	Завідувач кафедри економіки і управління туризмом Одеського національного економічного університету, кандидат економічних наук, професор	
5	Дамаскін Віктор Степанович	Начальник відділу прогнозування і моніторингу управління регіонального розвитку Департаменту економіки і торгівлі ОДА	
6	Єрмакова Ольга Анатоліївна	Молодший науковий співробітник відділу соціально-економічного розвитку приморських регіонів ШПРЕД НАНУ	impeer@ukr.net 067-346-37-38



7	Зова Вікторія Анатоліївна	Доцент Донецького інституту залізничного транспорту, кандидат економічних наук,	
8	Лько Олександр Васильович.	Начальник Управління морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку ОДА	712-81-80, 7189-248 umkts@ odessa.gov.ua
9	Кібик Ольга Миколаївна	Завідувач кафедри національної економіки Національний університет «Одеська юридична академія», доктор економічних наук	kibik@ukr.net
10	Кобзарук Валентина Олександрівна	Аспірант ОНМУ	
11	Котлубай В'ячеслав Олексійович	Доцент кафедри національної економіки НУ «Одеська юридична академія», кандидат економічних наук	Ganiu\$\$@ mail.ru
12	Кухарчик Валентина Георгіївна	Старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг ІПРЕЕД, НАНУ, кандидат економічних наук	067 7642801 ortu_ipei@ukr. net
13	Кушнір Людмила Володимирівна,	Асистент ОНМУ, кандидат економічних наук	
14	Макогон Юрій Володимирович	Директор регіонального філіалу НІСД в м. Донецьк, доктор економічних наук, професор	niss@ dn.farlep.net
15	Мезина Лілія Василівна	Доцент ОНМА, кандидат економічних наук	
16	Михайлюк Олена Леонідівна	Провідний науковий співробітник регіонального філіалу НІСД у м. Одесі, кандидат економічних наук	
17	Мінакова Світлана Михайлівна,	Доцент ОНМА, кандидат економічних наук	
18	Москвіченко Ірина Михайлівна	Доцент ОНМУ, кандидат економічних наук	
19	Пейчева Сніжана Дмитрівна	Представник Громадської організації «Одеський регіональний центр соціально-економічного моніторингу та правової організації «Альтернатива»	

20	Підвисоцький Валентин Генріхович	Заступник голови Херсонської обласної державної адміністрації	
21	Примачов Микола Тимофійович	Завідувач кафедри «ЕТП на МТ» Одеська національна морська академія, доктор економічних наук, професор	kaf_ec_ onma@ukr.net
22	Постан Михайло Якович	Завідувач кафедри „Менеджмент і маркетинг» Одеський національний морський університет, доктор економічних наук, професор	postan@ukr.ne
23	Романенко Володимир Васильович	Заступник начальника управління морегосподарського комплексу, транспорту і зв'язку ОДА	
24	Рубель Олег Євгенович	Старший науковий співробітник ІПРЕЕД НАНУ, кандидат економічних наук	722-32-96 rubeloleg@ gmail.com
25	Сербіна Юлія Володимирівна	Старший науковий співробітник РФ НІСД у м.Одесі	
26	Топольницька Світлана Володимирівна,	Асистент ОНМУ	
27	Филипенко Артем Олександрович	Директор регіонального філіалу НІСД в м. Одесі	8-097-94-118- 49 filip@ sr.odessa.ua
28	Хомич Лариса Василівна	Доцент кафедри економічної і соціальної географії, Одеського національного університету імені І. І. Мечникова, к.геогр.н.	
29	Шевченко Володимир Олексійович	Заступник директора регіонального філіалу НІСД у м. Одесі, кандидат філософських наук, доцент	728-05-09

---

**Артем Філіпенко,**  
*директор регіонального філіалу  
НІСД у м. Одесі*

Шановні учасники круглого столу я радий вас вітати на нашому зібранні. Кожному із вас представлена аналітична доповідь, яку підготували співробітники філіалу за темою нинішнього обговорення. Я думаю, що немає необхідності аргументувати актуальність теми як в теоретичному, так і в практичному плані. Україна стоїть не просто перед вибором варіантів економічного розвитку. Вона стоїть перед вибором свого соціально-економічного майбутнього, свого місця і ролі у світовому розподілу праці. А це в значній мірі залежить від того як ми скористаємось своїми можливостями і своїми перевагами, як зуміємо компенсувати окремі диспропорції попереднього розвитку і скорегувати їх з метою надати нашій економіці динаміку і прогрес. Я думаю, що наша дискусія буде творчою і плідною, що ідеї висловлені в її ході складуть актуальний потенціал дієвих рішень і кроків української влади.

В роботі нашого круглого столу приймає участь завідувач відділу регіонального розвитку НІСД, доктор наук з державного управління, професор Біла Світлана Олексіївна. Світлана Олексіївна є провідним спеціалістом України у сфері регіональної політики. Надаю їй слово.

**Світлана Біла,**  
*завідувач відділу регіонального розвитку НІСД,  
доктор наук з державного управління, професор*

Шановні колеги, я хочу привітати вас на цьому важливому заході і побажати усім нам плідної роботи. Вирішення проблем соціально-економічного розвитку лежить в площині серйозної наукової і практичної роботи.

Особливо необхідна така тісна співпраця на етапі соціальних та економічних трансформацій, що є характерною рисою держав, які утворились на пострадянському просторі.

Україна з великими труднощами просувається по шляху таких перетворень. Брак грошово-кредитних, головне, інвестиційних ресурсів, зовнішня й внутрішня заборгованість, залежність від імпорту енергоносіїв, тінізація економіки, посилення соціальної несправедливості інші

негативні явища в суспільстві зі всією гостротою ставлять на порядок денний пошук шляхів серйозних економічних зрушень, підвищення активної регулюючої ролі держави як на найвищому рівні, так і на рівні регіону, області, району, міста села, селища.

Нам необхідно приділити належну увагу структурним перетворенням. Як показує світова практика структурні перетворення й активна роль у них держави стали одним із визначальних чинників стійкого макроекономічного зростання, забезпечення його ефективності, стабільності й соціальної спрямованості. Це наочно доказано прогресивними структурними зрушеннями в післявоєнний період в економіці ряду країн Заходу й Сходу, зокрема США, Великобританії, Німеччині, Японії та інших.

Україна стоїть перед необхідністю формування нової парадигми структурних перетворень і відповідного розуміння природної сфери державної активності, наповнення цієї парадигми змістом в залежності від специфіки того чи іншого регіону. Йдеться про цілі, об'єкти, механізми й інструменти державного регулювання структурних зрушень, визначення критеріїв їх ефективності з погляду соціальної спрямованості процесів суспільної трансформації, «структурний ефект» у цілому.

Вирішення цих питань залежить від забезпечення інноваційно-інвестиційного типу економічного зростання, подолання «іміджу другосортної держави, промислове виробництво якої має переважно сировинну орієнтацію та випуск напівфабрикатів.

Лише на таких підставах можна сподіватися Україна знайде свою власну нішу в міжнародному розподілі праці і чітко визначений шлях входження до Європейського співтовариства на правах рівноправного партнерства.

Ми не маємо права надалі проводити пасивну, неефективну інноваційно-інвестиційну політику, тому що наслідками такої політики є збереження галузевих деформацій — переважно сировинної і транзитної орієнтації сфери виробництва й послуг, загострення паливно-енергетичної кризи, різке зменшення науково-інтелектуального потенціалу, падіння рівня життя українських громадян.

Нам необхідно добитись зростання обсягів і ефективності спрямування інвестиційних витраток бюджету й контроль за їх освоєнням, упровадження дієвої антимонопольної політики (насамперед за рахунок цінового й тарифного контролю за діяльністю монополістів), збільшення витратків у сфері нематеріального виробництва, створення ефективних регіональних

структур економіки України, мінімізації значної економічної і соціальної диференціації у розвитку регіонів, удосконалення чинного законодавства з метою врегулювання міжбюджетних відносин, чітке розмежування повноважень органів центрального управління й місцевого самоврядування і посилення дієвості останніх шляхом їх інформаційно-організаційного забезпечення, фінансової підтримки (насамперед за рахунок врегулювання питань розпорядження комунальною власністю, здійснення врівноваженої політики місцевих податків тощо), уточнення функцій державного управління й контролю за бізнесом, упровадження важелів регуляторної політики, усунення суперечностей у чинному законодавстві, його лібералізація, оновлення фізично й морально застарілого устаткування, оптимізація співвідношення рівнів оплати праці за галузями.

*Олена Михайлюк,*

*провідний науковий співробітник Одеського філіалу НІСД,  
кандидат економічних наук*

## **МЕХАНІЗМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТНОСПРОМОЖНОСТІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ**

Шановні учасники столу. Оскільки вам представлена підготовлена філіалом доповідь, то я лише коротко зупинюсь на тих моментах, які є найбільш значимими.

Перш за все, ми повинні виходити із загально прийнятих у світовій практиці визначень і нормативів щодо приморських територій. Приморськими вважаються:

- регіони (території) в радіусі 200-500 км від Світового океану, які мають вихід до морів чи морських лиманів;
- території в гирлах річок, в порти яких входять океанські судна або судна типу «річка-море»;
- зони впливу морських бризів (радіус 10-15 км) від узбережжя [1].

Виходячи з цих означень, ми можемо констатувати, що в Україні у приморських регіонах, межі яких максимально віддалені від морів на 300 км (АРК, 4 області і м. Севастополь) проживає 29% населення України [6-12].

Приморські регіони для України є:

- морським гео економічним і геополітичним «фасадом», через який здійснюється зв'язок із світовим господарством;
- транскордонними територіями, через які проходять енергетичні, торгові, транспортні євроазійські шляхи;
- зонами розвитку морегосподарського комплексу;
- «територіями розвитку» за рахунок розвитку рекреації і туризму;
- полігонами впровадження нових технологій (екологічно чисте виробництво, інноваційні технології у морегосподарському комплексі, видобуток енергоносіїв з газогідратів метану та сірководневої зони Чорного моря, марікультура).

Приморські *мезорегіони* України досить умовно поділяються на високорозвинені (АРК, Одеська область, м. Севастополь), середньорозвинені (Запорізька область) і депресивні (Херсонська, Донецька і Миколаївська області). Серед *мікрорегіонів* розвиненими можна вважати рекреаційні території Південного берега Криму, великі портово-промислові міста. До депресивних можна віднести сільські адміністративні приморські райони, монофункціональні малі міста і с.м.т, рекреаційні території адміністративних районів с провідною сільськогосподарською спеціалізацією.

На Півдні України виробляється 34% промислової продукції країни, на цей регіон припадає 28% капітальних інвестицій, майже 25% експорту і 15% імпорту товарів [6-12].

Південь України акумулює третину економічного, демографічного і сільськогосподарського потенціалу країни, майже 70% рекреаційно-туристичного потенціалу, увесь рибпромисловий, транспортний морський і більшу частку транспортного річкового потенціалу (у гирлах річок, що впадають в Чорне і Азовське моря). На нього припадає майже 35% реалізованої промислової продукції, 21% виробництва м'яса, 12% яєць, 17,2% зернових і зернобобових, 36% насіння соняшника, 35% овочів.

За період з 2003 по 2012 роки виробництво м'яса і м'ясних продуктів у Миколаївській області впало у 4,7 разів; виробництво натуральних соків в АРК та Херсонській області відповідно у 7,6 і 6,2 рази; вершкового масла — у 1,3-1,8 рази; безалкогольних напоїв у Херсонській області — у 5,8 раз; джемів і желе в АРК — у 361 раз.

При цьому імпорт продовольства у 2012 році по приморським регіонам склав 6-18% від загальної його вартості, а це, відповідно: по Хер-

сонській області — 20,6, по АРК — 82,3, по Миколаївській — 100,9, по Одеській — 857.7 млн. доларів США [2-3, 6-12].

Яскравим показником депресивності ряду приморських регіонів є середньомісячна заробітна плата, яка тут нижча, ніж по Україні. Аутсайдерами є Херсонська область і АРК та майже усі мікрорегіони. Особливо низька зарплата у районах з сільськогосподарською спеціалізацією.

У межах приморських регіонів можна виділити території з певними видами спеціалізації:

1. Рекреаційні території (регіони): (Велика Ялта, Велика Алушта, м. Євпаторія,

м. Саки, Коблево у Миколаївській області, м. Складовськ, Арабатська Стрілка, Генічеськ у Херсонській області; Бердянськ у Запорізькій області, с.м.т. Ялта у Донецькій області; Кароліно-Бугаз, с.м.т. Грибівка, с.м.т. Санжейка, м. Сергієвка в Одеській області та інші);

2. Сільськогосподарські приморські мікрорегіони, які у якості основної спеціалізації, як правило, мають сільськогосподарську, а у приморській зоні — рекреаційну. Ці регіони, як правило, є депресивними і відрізняються найнижчим рівнем зарплати, найгіршою демографічною ситуацією (відсоток пенсіонерів складає 25-30% від загального населення), високим рівнем безробіття.

Основними проблемами цих депресивних територій є:

– недостатнє фінансування цільових районних та державних програм; соціальні проблеми села — безробіття, трудова міграція;

– традиційні технології не забезпечують високого ступеня переробки сільськогосподарської продукції, не відповідають світовим стандартам, зокрема з пакування та маркування — тому структура експорту носить переважно сировинний характер;

– низька якість доріг міжселищного сполучення та застарілий стан транспортної і енергетичної інфраструктури;

– кризовий стан житлово-комунального господарства та необхідність проведення реформування галузі (фізична зношеність та технологічна застарілість основних фондів);

3. Промислові центри — м. Красноперекіпськ, м. Армянськ, м. Керч, м. Феодосія,

Севастополь та інші. Більшість промислових центрів є багатофункціональними і розвивають не тільки промисловість, але й транспортні функції.

**4. Транспортні центри і портово-промислові комплекси (ППК):** Дунайський (транспортні центри — Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилково, Усть-Дунайськ); Одеський (Одеса, Южний, Іллічівськ); Миколаївський (Миколаїв, Очаків, порт Октябрський); Херсонський (Херсон, Генічеськ, Скадовськ); Кримський (Феодосія, Керч, Бердянськ, Маріуполь). Севастополь є морським транспортним центром, але до складу Кримського ППК не входить. Окремий статус має с.м.т. Чорноморське як база шельфового видобутку енергоносіїв, до яких з часом може долучитися видобуток газогідратів метану та отримання енергії з сірководневої зони Чорного моря.

**5. Приморські природоохоронні території** (заповідники, національні парки, заказники, пам'ятки природи) площею понад 900 тисяч гектарів [4].

**Висновки:**

Приморські регіони є невід'ємною частиною українського економічного простору, тому багато в чому повторюють загальнонаціональні негативні тенденції. Особливість їх полягає в тому, що розвиваючись в контактній зоні «суходіл-море», до загальних проблем додаються ще й специфічні: низька транспортна доступність приморських територій, депресивність, конфлікт інтересів різних споживачів природно-ресурсного потенціалу приморської, берегової, шельфової і морської економічної зон.

Природно-ресурсний і економічний потенціал приморських регіонів використовується нераціонально і недостатньо відносно його стратегічного значення для країни. Відсутні стратегічні і тактичні принципи управління специфічною територією, більш гостро постають екологічні проблеми.

До чинників, що гальмують економічний розвиток, належать:

1. **Наростання територіальних диспропорцій** у розвитку приморських територій, занепад аграрних регіонів, неефективне використання земель сільськогосподарського призначення; посилення нерівномірності навантаження на рекреаційний потенціал у зв'язку з існуванням значних неосвоєних рекреаційних територій, висока плата за землю і проблеми при землевідведенні. Штучно створюються проблеми з оформленням документів щодо проведення будівельних робіт, що збільшує термін будівництва. На рівні держави не відпрацьований механізм оформлення земельних ділянок під інфраструктурні проекти.



Контактна зона «суходіл-море» є зоною перетинання багатьох взаємовиключних інтересів, тому потрібно законодавчо визначити її статус (у радянські часи існував «СНП» про 4-х км берегову зону і види діяльності, які в ній дозволялися). Закон «Про берегову зону Чорного та Азовського морів» прийнятий Краснодарським краєм Росії, де визначені: поняття берегової зони, її межі, права власності на берегову зону, розділення повноважень влади різних рівнів, визначені режими і види користування, доступність берегової зони, плата за користування територією берегової зони тощо.

**2. Багатоаспектна мінімізація послуг туристично-рекреаційного комплексу** призводить до втрати місцевими бюджетами значної частки потенційних доходів і до звуження можливостей розвитку комунальної інфраструктури, адекватної збільшенню припливу рекреантів. Все ще не проведена інвентаризація (категоризація) приватних, в тому числі сільських садиб, які приймають туристів і відпочиваючих. Формування офіційної бази мережі приватних готелів та інших місць розміщення економ класу, закладів харчування тільки почалося і просувається дуже повільно.

**3. Низька якість транспортної інфраструктури.** Недостатньо ефективно використовується транзитний і транспортний потенціал в загальносвітовому (міжконтинентальному), регіональному (міждержавному) і внутрішньо-регіональному масштабах, що обумовлено невисокою пропускнуою здатністю морських і річкових портів, аеропортів, залізниць, нерозвиненістю системи міжнародних транспортних коридорів. Порти України не відповідають європейським стандартам пропускнуої здатності, хоча Одеса, Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Іллічівськ включені до складу міжнародних транспортних коридорів і Європейсько-Азійського міжнародного транспортного коридору.

Зазначені проблеми стають перешкодою на шляху реалізації стратегічних переваг Півдня України у Чорноморському регіоні, підсилюють транспортно-комунікаційну ізолюваність окремих територій, ускладнюють процеси формування інтегрованого внутрішнього ринку на основі оптимізації транспортно-логістичних схем, гальмують реалізацію експортного потенціалу країни.

**4. Складний стан техногенно-екологічної безпеки територій:** незадовільний стан малих річок та підтоплення територій; загострення проблеми ерозії земель, зсувних та абразійних процесів, що руйнують

берегову лінію, особливо в прибережній рекреаційній зоні; підвищення рівня забруднення поверхневих і підземних вод; забруднення вод пестицидами та отрутохімікатами; наявність складів з вибухонебезпечними речовинами; скорочення зон вільного доступу до узбережжя. Загроза дестабілізації санітарно-екологічної ситуації в результаті виходу з ладу застарілих об'єктів водовідведення у приморських поселеннях.

**5. Падіння обсягів вилову риби, високий ступінь зношеності основних фондів рибодобувної і рибопереробної галузі,** нерозвиненість інфраструктури інноваційних підприємств з вирощування та переробки морепродуктів. Незабезпеченість внутрішнього споживчого попиту на морепродукцію (80% імпорт). Занепад морської аквакультури.

Вилув риби у відкритому морі та океанах (без врахування внутрішніх водойм) за 1995-2012 рр. знизився по Одеській області і АРК, у яких є бази відповідного флоту, відповідно у 1.2 та 1,5 разів.

У 2010 р. був розроблений Проект «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку рибного господарства України на 2011 — 2015 роки». На початок 2010 року український рибпромисловий флот налічував близько 140 суден, більшість з яких є енергоємними, фізично зношеними й морально застарілими. З виробленої на океанічних судах рибної продукції в Україну завозилось тільки 11%. За останній час вилучено з українського океанічного промислу 7 рибпромислових суден, з яких 4 продано. Це призвело до зменшення обсягу вилову на 22% у виключних (морських) економічних зонах інших держав.

Українська рибна продукція є неконкурентоспроможною порівняно з імпортованою. Це пояснюється тим, що рибна продукція, яка надходить з держав ЄС, Китаю та деяких інших, вилучена і вирощена в умовах державної підтримки, у зв'язку з чим пропонується за досить низькими цінами.

Увесь світ сьогодні переходить на штучне розведення риби. На нього припадає 44% від загальносвітового вилову. Основний резерв підвищення промислової продуктивності шельфової зони — розвиток морської аквакультури, важливою складовою якої є конхіокультура — культивування мушлевих молюсків. За даними ФАО, в Україні за період 1991-1999 рр. обсяги продукції чорноморської конхіокультури зменшилися більше ніж у 100 разів. Перспективними є не тільки мідії, а й такі види молюсків, як мія, рапана, куннарка, венус та ін. Існують дослідно-мідійні господарства «Керч-молюск», «Молюск-індустрія» (Севастополь), а та-

кож у господарствах «Хвиля революції», «Перлина моря». На початку 90-х років обсяг культивованих мідій досягав 3,0 тис. т. Комплексний підхід до проблеми культивування і переробки молюсків з отриманням продукції лікувального та профілактичного призначення перетворить марікультуру молюсків в нову масштабну рентабельну і наукомістку галузь народного господарства.

У сфері аквакультури існує проблема розширення полікультури вирощуваних риб за рахунок цінних видів, яка передбачає застосування інтенсивних технологій вирощування риби з використанням збалансованих повноцінних рибних комбикормів, збільшенням витрат на водозабезпечення тощо. Але виробництво відповідних кормів в Україні майже відсутнє. Найвими є високі інвестиційні ризики та низькі прибутки, нерозвинуті інноваційні технології, слабкий правовий захист (не вирішені питання оренди водних об'єктів, як цілісних комплексів) та відсутнє стимулювання з боку держави.

Більше п'ятнадцяти років держава не виділяла кошти на розвиток інфраструктури рибної галузі, майже не здійснює капітальний ремонт гідротехнічних споруд, які знаходяться у державній власності, не проводить модернізацію та будівництво нових рибовідтворювальних та рибопереробних заводів.

### **Стратегічні орієнтири подальшого розвитку**

**1. Розвиток транскордонного співробітництва** за рахунок забезпечення інтеграції портової, річкової та залізничної інфраструктур із здійсненням поступового переходу до впровадження транспортно-технологічних і транспортно-логістичних схем, які відповідають міжнародним стандартам. Інвестування у морську і річкову портову інфраструктуру з метою збільшення пропускної здатності портів і повернення втраченого за останні 23 роки вантажопотоку.

Використання повною мірою розвиненої системи річкових судноплавних трас (Дунай, Дніпро, Дністер, Дон), можливостей для виходу з континентальних районів Європи на світові торгові шляхи в інших морських регіонах (Балтійський, Каспійський, Арктичний), участь у реалізації єдиної транспортної мережі ЄС «Європа — Близький Схід». Розвиток прикордонного співробітництва з сусідніми країнами, в тому числі за рахунок морських і річкових перевезень.

1. Розглянути питання подальшого розвитку міжрегіональних і міжгалузевих зв'язків, відновлення морського сполучення як у межах окре-

мих приморських поселень так і уздовж узбережжя між різними регіонами, а також річкового пасажирського сполучення в акваторії річок Дунай, Дніпро і його приток. Це дозволить активізувати туристичні потоки, зокрема і на міжнародних маршрутах.

2. Розбити економічне обґрунтування щодо розміщення замовлень на будівництво річкових і морських суден на українських суднобудівних заводах, що призведе до мультиплікаційного ефекту подальшого розвитку металургії, будівництва, машинобудування. У межах розвитку національної промисловості необхідно розробити програму, до якої включити ВАТ Феодосійська суднобудівна компанія «МОРЕ» та інші суднобудівні заводи з будівництва швидкісних енергоефективних суден і суден з динамічними принципами підтримки (на підводних крилах, на повітряній подушці типу «Ракета», «Комета», «Схід», «Циклон», «Олімпія» та пасажирських катерів. Це актуально ще й у зв'язку з необхідністю підвищення внутрішнього попиту на металопродукцію. Простоюють зараз і судноремонтні підприємства Півдня України. Вони могли б спеціалізуватися на виробництві маломірних плавучих засобів, аероглісерів тощо.

3. Розробити програму: суттєвого покращення транспортної доступності приморських регіонів, збільшення пропускної здатності автотрас, які поєднують внутрішні території з приморськими регіонами і приморські регіони — між собою вздовж всієї берегової лінії; реконструкції аеропортів у приморських містах.

### **2. Підвищення конкурентноспроможні сфери туризму і рекреації**

Рекреація і туризм є однією з провідних спеціалізацій Півдня України, але їх розвиток стримується відсутністю стратегії комплексного підходу. Моделлю може стати процес кластеризації. У приморських регіонах з традиційним розвитком рекреації необхідно створювати рекреаційно-туристичні кластери і поєднувати їх з винними. Більш високими темпами розвивати подієвий туризм.

У сільських регіонах — розвивати ешелонований тип освоєння: безпосередньо у береговій зоні — рекреаційно-туристичні кластери. Далі від узбережжя — сільськогосподарські кластери з впровадженням високо інтенсивного екологічно чистого сільського господарства і переробки продукції для задоволення потреб регіону і вивозу надлишків за його межі.

У віддалених від узбережжя частинах приморських регіонів — створювати туристичні кластери сільського (зеленого), екологічного, агротуризму і поєднувати їх з винними кластерами.

Необхідна розробка закону про впровадження політики кластеризації в Україні; прийняття нормативно-правового акту «Курорт місцевого значення», який дасть змогу активізувати інвестиційну активність; збільшить обсяги залучення прямих інвестицій до мікрорегіонів; переорієнтує інвесторів на вкладення коштів у довгострокові проекти.

**3. Модернізація рибогосподарського комплексу**, який у приморських регіонах складається з експедиційного океанічного лову, прибережного лову, аквакультури і марікультури. Потрібно законодавчо визначити стратегію розвитку рибного господарства на довгостроковий період.

#### Океанічний лов

1. Розробити Програму придбання або будівництва нового рибпромислового флоту, в тому числі для відновлення промислу антарктичного криля, який може стати базовим компонентом комбікормів для потреб аквакультури.

2. Забезпечити підтримку участі України в міжнародних організаціях ККАМЛР і НАФО (Комісія по збереженню морських живих ресурсів Антарктики та Організацією з рибальства в північно-західній Атлантиці). Минулого року Україна у зв'язку з наявністю боргів була позбавлена навіть права вирішального голосу.

3. Розробити схему організації відповідної логістики для доставки в Україну рибної продукції, яка буде виловлюватися українськими суднами.

4. Передбачити відповідні кошти на реалізацію Програми розвитку рибного господарства до 2016 року, якою планується будівництво 5 суден для океанічного промислу. (За попередніми прогнозами, на зазначені цілі з державного бюджету мають виділити понад 600 млн. грн.).

Прибережний лов в межах економічної зони Чорного і Азовського морів потребує розширеного відтворення біологічних ресурсів за рахунок створення риборозплідних господарств.

#### Морська аквакультура

1. Передбачити створення індустріальних парків «морські ферми» з пільговими кредитами на відповідну інфраструктуру, прискореним режимом амортизації, компенсаціями для створення робочих місць. Необхідна організація повного циклу інноваційних технологій з вирощування і переробки морепродуктів, залучення об'єктів транспортної морської

інфраструктури до створення кластерів у сфері рибогосподарського комплексу.

2. Провести узгодження положень Водного та Земельного кодексів для створення єдиних майнових комплексів з вирощування аквакультури та розвитку марі культури.

3. Передбачити у державному бюджеті України можливість отримання пільгових кредитів на розвиток морської аквакультури.

4. Розробити відповідні Програми капітального ремонту гідротехнічних споруд, модернізації старих та будівництва нових рибовідтворювальних заводів.

**4. Комплексний розвиток аграрного сектору у приморських регіонах** Майже в усіх сільських приморських районах переважає сільськогосподарська спеціалізація. Найефективніший варіант розвитку таких територій — створення ешелонованої господарської структури територій: у приморській зоні — розвиток рекреаційно-туристичних кластерів; у глибині регіонів — сільськогосподарських кластерів.

На даний момент виробники сільгоспродукції цих територій займаються вирощуванням сировини (зерно, насіння ріпаку, насіння олійних культур, баштанні культури, фрукти, овочі, виноград, продукція тваринництва у живій вазі), яку вони реалізують посередникам за заниженими цінами.

**5. Зниження гостроти екологічних ризиків** за рахунок законодавчого визначення статусу берегової зони. Потрібно здійснення стратегічного планування розвитку прибережних територій, розробка схеми функціонального зонування прибережної смуги з визначенням територій, придатних для різних видів господарської діяльності.

1. Ініціювати розробку Закону «Про берегову зону Чорного і Азовського морів».

2. У законодавчому порядку зафіксувати вимогу щодо відображення меж зарезервованих під наступне заповідання земель в планувально-будівельній та містобудівній документації, що потребуватиме внесення змін до Законів України „Про планування і забудову територій », „Про Генеральну схему планування території України », «Про містобудівний кадастр» [5].

3. Кабінету міністрів України розглянути питання про часткове роздамбування оз. Сасик (Кундук) і відновлення водного режиму Куяльницького лиману, реконструкцію очисних споруд м. Складовська для

запобігання забрудненню Джарилгацької затоки. Сприяти будівництву сміттесортувальних (сміттєпереробних) заводів у приморських містах.

4. Виділити в окреме питання проблему призупинення руйнування берегової лінії, ерозії земель, зсувів та абразійних процесів за рахунок берегоукріплювальних та протизсувних робіт, особливо в прибережній курортній зоні.

**6. Активізація інноваційної діяльності** Оскільки фінансово-кредитна система України взагалі не зацікавлена інвестувати кошти в ризикові бізнес-проекти — потрібно створювати венчурні фонди у приморських регіонах через створення регіональних центрів підтримки розвитку і функціонування венчурного бізнесу. Вони можуть формуватися на базі існуючих наукових установ і навчальних закладів III-IV рівня акредитації Одеси, Миколаєва, Херсона, Севастополя та інших міст за підтримки Державного агентства України з інвестицій та інновацій.

Потрібне забезпечення державної підтримки таких проектів як:

– проектування, конструювання та виробництво суден на повітряній подушці амфібійного типу у Національному університету суднобудування ім. адмірала Макарова;

– створення науково обґрунтованих, екологічно чистих біотехнологій переробки водоростей на сировину для одержання структуроутворювачів, білково-вітамінно-мінеральних добавок і йодоорганічних комплексів, культивування гігантської устриці, мідії, камбали калкан, мікроводоростів, одержання композиції морських біополімерів та вуглецевих сорбентів медичного призначення;

– організація єдиної системи інформації щодо обстановки в Азово-Чорноморському басейні, сучасних інформаційних і експертно-аналітичних систем контролю, підтримки прийняття рішень, діагнозу і прогнозу стану та управління морським середовищем і ресурсами;

– кооперація та інтеграція України в міжнародні програми в галузі морських наук і технологій Міжурядової океанографічної комісії ЮНЕСКО, Європейського Співтовариства, Міжнародної комісії з захисту Чорного моря від забруднень, наукові програми НАТО та ін.

**7. Підвищення енергетичної безпеки** можливо за рахунок перспективного видобутку газогідратів метану та використання сірководневої зони Чорного моря.

1) Розробка технологій видобутку метану з газогідратів Чорного моря (фірма «Лід-холод» Одеська академія холоду).

Для подальшого вивчення проблеми і практичної реалізації проекту необхідно:

- надання юридичним і фізичним особам податкових, кредитних та інших пільг, встановлених відповідними законами України для стимулювання розробок і впровадження новітніх технологій, обладнання, матеріалів у процесі виробництва (видобутку) альтернативних видів палива;

- стимулювання підприємств, які виготовляють машини, механізми, прилади, енергетичні установки, інші технічні засоби та пристрої, необхідні для дослідження та видобутку газогідратів;

- стимулювання інвестиційної діяльності щодо запровадження новітніх технологій у сфері альтернативних видів палива шляхом створення пільгового режиму інвестиційної та іншої господарської діяльності іноземним інвесторам;

- надання відповідно до Закону спеціальних державних гарантій захисту іноземних інвестицій, спрямованих на розвиток сфери альтернативних видів палива;

- розробка ефективних способів дослідження запасів гідрату метану, які ймовірно знаходяться під морським дном на глибині від 800 до 3000 м;

- визначення екологічного ризику, пов'язаного із видобутком і споживанням ресурсу;

- розробка технологій транспортування природного газу, отриманого з газогідрату.

2) Розробка технологій видобутку енергії з сірководню Чорного моря (Херсонський державний морський університет, Кримський науковий центр НАНУ (м. Севастополь).

В «Енергетичній стратегії України на період до 2030 року» у розділі VII «Пріоритетні напрямки та обсяги енергозбереження. Потенціал розвитку нетрадиційних і відновлюваних джерел енергії» про енергетичний потенціал сірководню немає ніякої інформації.

1. Необхідно створити ініціативну групу при Міністерстві енергетики для координації наукових досліджень у сфері використання сірководню з метою розробки дослідних виробництв в межах „Програми державної підтримки розвитку нетрадиційних і відновлюваних джерел енергії та малої гідро– і теплоенергетики» для реалізації пілотних проектів і подальшого впровадження таких технологій у промислових масштабах.



2. Розробити окрему Програму «Екологічні, технічні і економічні аспекти використання енергетичного потенціалу сірководневої зони Чорного моря», в якій об'єднати зусилля в наступних напрямках: розробка технологій вилучення сірководню; оцінка екологічних ризиків видобутку сірководню; напрямки використання сірки; міжнародне співробітництво з іншими схожими проектами; пошук інвесторів і оцінка видів інвестицій; виготовлення устаткування для видобутку сировини вітчизняними підприємствами.

### **Література:**

1. Про стимулювання розвитку регіонів. — Закон України від 8 вересня 2005 року / № 2850-IV (Редакція станом на 02.12.2012...// zakon.rada.gov.ua>laws/show/2850-15.
2. Кожевникова М.К., Кропотина О.Е. Совершенствование механизма привлечения иностранных инвестиций на региональном уровне // <http://region.mcnp.ru/modules.php?name=News&file=article&sid=>
3. Москвина О.С.. Інноваційний потенціал як фактор стійкого розвитку регіону // [http://www.vscs.ac.ru/newsite/jou/30/art30\\_02.php///](http://www.vscs.ac.ru/newsite/jou/30/art30_02.php///)
4. Зміцнення фінансової стійкості природоохоронних територій України.— Програма розвитку ООН в Україні // [pryroda.in.ua>upl/pzfin/natsionalna-strategiya.doc](http://pryroda.in.ua>upl/pzfin/natsionalna-strategiya.doc)
5. Про містобудівний кадастр.— Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 2011 року №559 // zakon.rada.gov.ua>laws/show/559-2011-п
6. Статистична інформація // Головне управління статистики в Одеській області // [od.ukrstat.gov.ua](http://od.ukrstat.gov.ua)
7. Статистична інформація // Головне управління статистики в Херсонській області // [ks.ukrstat.gov.ua](http://ks.ukrstat.gov.ua)
8. Головне управління статистики в Донецькій області // [donetskstat.gov.ua](http://donetskstat.gov.ua)
9. Головне управління статистики в Запорізькій області // [zp.ukrstat.gov.ua](http://zp.ukrstat.gov.ua)
10. Головне управління статистики в Миколаївській області // [mk.ukrstat.gov.ua](http://mk.ukrstat.gov.ua)
11. Головне управління статистики в АРК // [sf.ukrstat.gov.ua](http://sf.ukrstat.gov.ua)
12. Соціально-економічне становище регіонів України – Держстат України, 1998-2012 // <http://www.ukrstat.gov.ua>

*Микола Примачов,  
професор ОНМА, д.е.н.*

## **ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ЯК ОСНОВНИЙ ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ**

Процеси глобалізації, пов'язані з обслуговуванням міжнародних вантажопотоків обумовлюють підвищення ролі локальних транспортних комплексів, на базі яких формуються сучасні маршрути перевезень, засновані на використанні окремих переваг регіональних транспортних підсистем. До таких підсистем можна віднести чорноморську транспортну зону. Однак, розвиток конкуренції та глобальної інтеграції, сприяє формуванню значної кількості альтернативних маршрутів та схем доставки вантажів між регіонами. Серед основних конкурентних маршрутів для чорноморського регіону можна виділити: транс-сибірську магістраль, Північний морський шлях і наявний потенціал балтійсько-північних портів. Використання принципу інтеграції і формує транспортно-транзитний потенціал (ТТП) регіону, ефективність якого залежить від використання відповідних інструментів та механізмів, пов'язаних з досягненням рівня стійкого розвитку на підставі ефективної реалізації сучасних технологій доставки вантажів.

Значна кількість країн у світі володіє транзитним потенціалом, однак за об'єктивних причин (насамперед геополітичних) наявні значні розходження серед різних країн.

У широкому змісті під транзитною державою розуміють країну, по території якої виконуються легітимні транзитні перевезення з прямою чи непрямою її участю.

Розвиток транзиту органічно пов'язано з поглибленням суспільного поділу праці, у тому числі на міжнародному рівні. Рівень розвитку транзитної системи впливає на результати процесів відтворення, рівень конкурентоздатності економіки, визначаючи темпи і пропорції розвитку національної економіки, та виступаючи фактором економічного обміну і розподілу.

Україна по своєму транзитному потенціалі займає одне з перших місць у Європі, що визначає особливу значимість розробки і проведення ефективної транспортної політики.

Технологічні потужності транспортної інфраструктури України дають можливість щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60-70 млн. тонн та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів. Однак наявний транзитний потенціал використовується лише на 50 %.

Наявність в країні 18 потужних незамерзаючих морських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг та трубопроводів створює всі необхідні передумови для ефективного функціонування транспортної системи країни, збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України та підвищення її транзитного потенціалу.

Останнім часом транспортно-транзитні перевезення територією України характеризуються негативними тенденціями, пов'язаними зі значним падінням об'ємів вантажопотоків. Після стрімкого збільшення транзитних вантажопотоків з 2005 по 2008 роки, починаючи з 2009 року спостерігається протилежна тенденція і за останні 4 роки транзит зменшився майже у тричі (рис. 1).

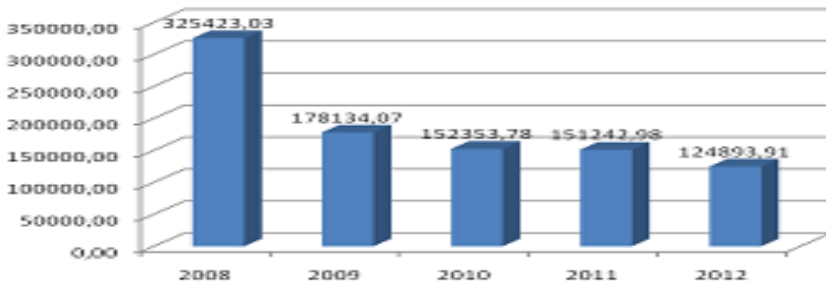
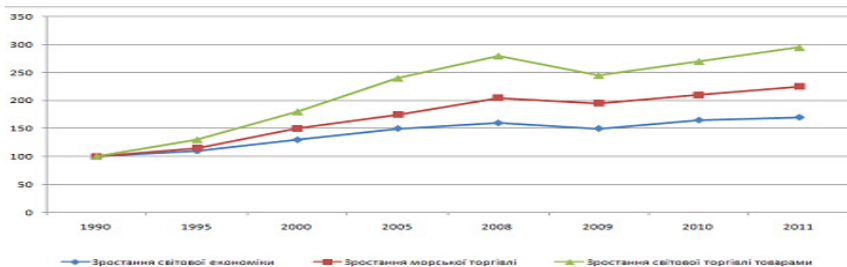


Рис. 1. Динаміка транзитних перевезень територією України, тис. т

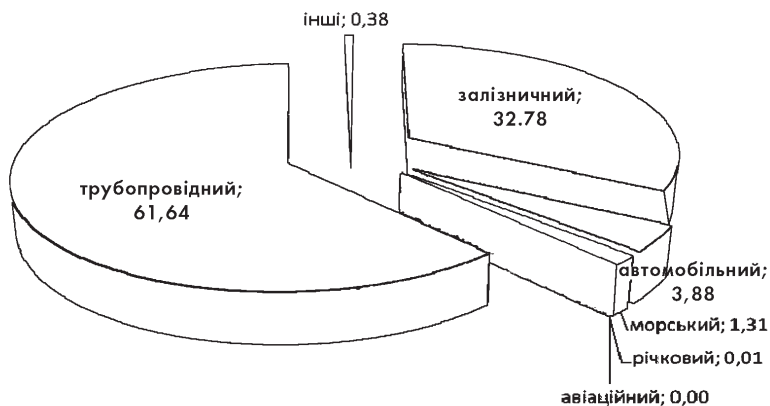
Причинами стрімкого падіння об'ємів транзитних вантажів, виявились не стільки наслідки світової фінансової кризи, яка навпаки сприяла розвитку торгівлі між країнами [8, 4] (рис.2), а скоріше політичні та невіддалі організаційно-фінансові рішення.

Основні транзитні вантажопотоки через територію України — це транспортування газу, нафти і нафтопродуктів магістральними газо- і нафтопроводами з Росії, значна кількість транзитних потоків входить в Україну через залізничні переходи.



**Рис. 2.** Порівняння темпів зростання світової економіки, світової торгівлі товарами та морської торгівлі, % (1994 г. — 100%).

В основному це експортні вантажі з Росії, Білорусії, Казахстану, які направляються в Словаччину, Угорщину, Австрію, Чехію, Румунію, а також через порти в інші країни світу. Автомобільні транзитні перевезення в основному здійснюються по автомагістралях, що проходять по напрямках: Північно-Східна Європа — захід України — Росія, Білорусь; морські порти України — Росія, Білорусь, Кавказ, Молдова та інші країни (рис.3.).



**Рис. 3.** Структура транзиту, % (2012 рік)

Під транспортно-транзитним потенціалом (ТТП) забезпечення стійкості вантажопотоків і обробки транспортних засобів розглядають сукупність магістралей і транспортних вузлів працюючих у режимі технологічно, організаційно та інституціонально погоджених дій, щодо вико-

ристання капітальних, трудових ресурсів і сервісної інфраструктури, що забезпечують інтенсивність логистических операцій у системі зовнішньоекономічних операцій.

Основним критерієм такої форми обслуговування вантажопотоків є мінімізація витрат усіх учасників транспортного процесу при оптимальному потоці доходів в межах обговореного часу доставки товарної маси й обробки транспортних засобів у транспортних вузлах.

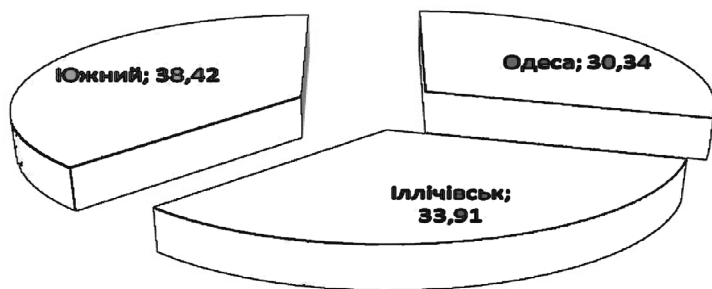
Транспортно-транзитний потенціал регіону визначається ступенем відповідності пропускної здатності суміжних наземних шляхів і пропускної здатності вантажних терміналів. При цьому варто розрізняти зовнішні і внутрішні фактори реалізації фактичного потенціалу. До зовнішнього відносяться дії інституціональних організацій країни і конкурентних стратегій іноземних учасників ринку. Серед внутрішніх факторів виділяються, по-перше, рівень організації керування використанням переваг територіального розміщення транспортних комплексів, по-друге, границі реалізації стратегії лідерства за рівнем середніх витрат.

Транспортно-транзитний потенціал приморських регіонів України характеризується складною виробничою й організаційною структурою. В основі виробничої структури лежать капітальні об'єкти різної форми власності і розпорядження. При цьому особливе місце займає географічна і національна складові єдиного технологічного комплексу. Завдяки цьому формуються економічні, правові й організаційні аспекти керування функціонуванням і формуванням результатів функціональної діяльності основних складових ТТП.

Приморські регіони найбільш привабливі для розвитку транзиту, тому що величезна кількість транзитних вантажів перевозиться морем. У структурі перевалки через основні порти Одеського регіону (Одеса, Іллічівськ, Южний) транзит складає більше 30% (рис. 4). Розвиток транзитних перевезень сприяє економічному росту регіону, створенню додаткових робочих місць, забезпечує ріст податкових і інших платежів у бюджети національного і регіонального рівнів.

Основні причини, що стримують розвиток транспортно-транзитного потенціалу приморських України полягають у наступному:

- бюрократичні перепони при оформленні транзитних вантажів;
- брак сучасного інформаційного обслуговування транзитних вантажів;



**Рис. 4. Частка транзиту в структурі вантажообігу портів Одеської області, % (2012 рік).**

- неефективність митно-тарифної політики та висока вартість послуг;
- низька швидкість та якість доставки транзитних вантажів;
- низька якість автодоріг, залізничного полотна, дорожня інфраструктура;
- відсутність сучасних транспортно-логістичних центрів, що сприяють вільному просуванню товарів та оптимізації витрат на їх доставку;
- відсутність державної програми та стратегій, щодо залучення транзитних вантажопотоків в приморські регіони України.

Основним напрямком підвищення транзитного потенціалу приморських регіонів України повинно стати — перехід до малоопераційних технологій, що зберігають ресурси і захищають природне середовище. Це в свою чергу обумовлює необхідність розвитку мультимодальних транспортних технологій, заснованих на скороченні часу транспортування та обслуговування основних видів вантажів, розробки єдиних правил та показників для усіх видів транспорту і клієнтури.

Як основу розвитку ТТП Приморських регіонів необхідно розглядати не окремі транспортні засоби та окремі види транспорту, але весь мультимодальний комплекс доставки вантажів у структурі транспортно-обслуговування на основі логістики чи кластерних принципів.

---

*Лариса Хомич,  
доцент кафедри  
економічної і соціальної географії, к. геогр. н,  
Євген Ігнатенко,  
аспірант  
Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,*

## **РОЗВИТОК ТЕРИТОРІАЛЬНО-ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОРТОВОГО ГОСПОДАРСТВА ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ**

Сьогодні морські порти є надзвичайно важливою ланкою транспортної системи України. Ефективне функціонування, рівень техніко-технологічного оснащення, відповідність сучасним вимогам системи управління і розвитку інфраструктури портів здатні забезпечувати стабільний розвиток економіки України та її приморських регіонів. В останні роки, робота морських портів кардинально змінилася і це вплинуло на функціональну та територіальну організацію портового господарства приморських регіонів. Порти сьогодні відіграють роль найважливіших центрів економічного розвитку приморських регіонів, ядер розвитку портово-промислових комплексів та формування сучасних портово-логістичних центрів.

Географічне положення країни зумовлює розвиток її транзитно-транспортного потенціалу та необхідність інтеграції у світову транспортну систему. Морські порти України є найважливішою складовою частиною не тільки транспортної, але і виробничої інфраструктури країни. Особлива роль портів в економіці визначається тим, що вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів, забезпечують зовнішньоекономічні потреби країни та виконують важливі транспортно-розподільчі та транзитні функції, є об'єктами залучення додаткових іноземні інвестицій. Морські порти також формують конкурентні можливості України в Чорноморській транспортній зоні та можливість ефективно інтегруватися в регіональну мультимодальну транспортно-логістичну мережу Чорноморської транспортної зони та Пан'європейської транспортної зони.

Україна за кількістю портів та можливостями обробки вантажів має найбільший портовий потенціал в басейні Чорного моря, який на сьогодні-

ні нажаль використовується не повною мірою. Слід відзначити, що вантажообіг всіх морських терміналів Азово-Чорноморського басейну (їх близько 100) у 2012 році склав приблизно 445 млн. т., а частка України в цьому обсязі становила всього 35% (154 млн. т) (рис.1).

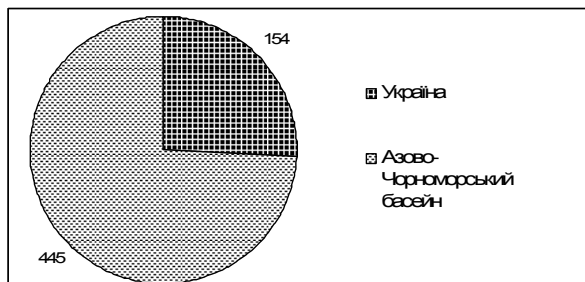


Рис. 1 Вантажообіг портів Чорноморського регіону та України

У 2012 році морськими портами оброблено 153,9 млн. т вантажів, з них 127,1 млн. т (79,2%) — у морських торговельних портах, 22,9 млн.т (14,3%) — на морських причалах підприємств та 3,8 млн.т (2,4%) — у рибних портах [8]. Слід відзначити, що протягом останніх п'яти років спостерігається негативна тенденція до зменшення транзиту через морські порти (рис. 2)

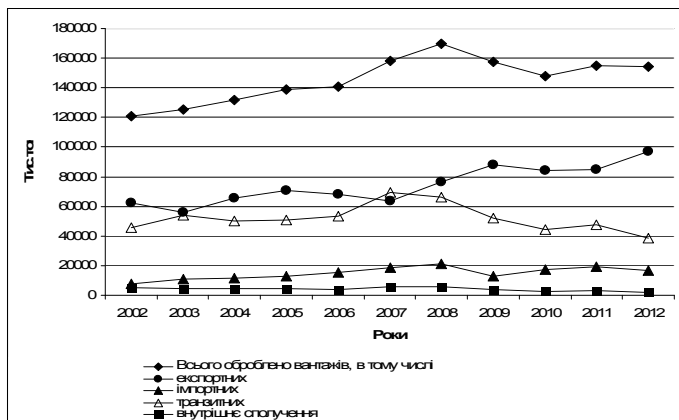


Рис. 2 Динаміка і структура обробки вантажів в українських портах в 2002-2012 роках (на основі даних [2, 8])



Ефективність функціонування портів сьогодні визначається з одного боку здатністю порту оперативно реагувати на зміни кон'юнктури ринку портових послуг, здатністю до постійного розвитку, оновлення та модернізації портової інфраструктури, а з іншого боку — державною зовнішньоекономічною, тарифною, податковою, митною, транспортною, амортизаційною політикою, яка має бути направлена на підвищення конкурентоздатності українських портів у Чорноморському регіоні.

Українські порти частіше програють у конкурентній боротьбі портам країн-сусідів за транзитні вантажопотоки, так як є лише ланкою транзитно-транспортної інфраструктури країни і без узгодженості дій різних ланок транспортної системи не в змозі забезпечувати збереження обсягів транзитних вантажопотоків лише власними зусиллями.

На функціонування і розвиток морських портів впливає сукупність факторів, які можна умовно розділити на зовнішні та внутрішні. До зовнішніх слід віднести наслідки фінансово-економічної кризи, конкуренцію між країнами Чорноморського регіону за вантажопотоки, зростання вимог до швидкості та якості портових послуг, зміни у структурі вантажів, різні рівні інтеграції національних транспортних систем у міжнародну транспортну систему, трансформації геоекономічної та геополітичної ситуації в Чорноморському регіоні. Внутрішні проблеми функціонування та розвитку морських портів сьогодні локалізуються в наступних площинах: нормативно-законодавчій, організаційно-управлінській, ресурсно-технічній та технологічній.

Аналіз розвитку портового господарства протягом останніх десятиліть дає можливість визначити ряд важливих тенденцій у організації та функціонуванні портової діяльності та формуванні припортових зон. По-перше, відбуваються зміни в територіальній організації портового господарства шляхом розвитку нової виробничої складової припортових зон, створення пов'язаних з портом промислово-складських та портово-промислових зон, «сухих портів» (проект «Сухий порт» в Одеському порту), портопунктів, аванпортів.

Якісний розвиток портів супроводжується організацією системи інтермодальних та мультимодальних перевезень (як приклад Іллічівський порт) диверсифікацією портової діяльності в сфері надання додаткових транспортно-логістичних послуг. Порти стають ядром формування сучасних портово-логістичних центрів та сприяють інтеграції глобальних, національних та регіональних транспортно-логістичних систем.

Портово-логістичні центри здатні забезпечувати розподіл і адаптацію товарів до вимог споживачів, організовує весь процес надання логістичних послуг — складських, митно-брокерських, страхових, інформаційних, консалтингово-аналітичних, маркетингових, інжинірингових, послуг з технічного обслуговування транспорту. Портово-логістичні центри можуть бути представлені головним чином великими морськими портами або групами портів, що забезпечують реалізацію континентально-морських зв'язків та координацію руху логістичних потоків і є вузловими елементами комунікаційного каркасу інтегрованої транспортно-логістичної системи.

З'являються передумови для формування на основі груп портів морських (транспортних, транспортно-індустріальних) кластерів та інтеграції навколо порту значної кількості підприємств-партнерів. Морські кластери здатні відігравати роль полюсів економічного зростання для приморських регіонів та країни.

Розвиток інфраструктури портів відбувається у напрямку переходу від універсальних портів до спеціалізованих комплексів та терміналів. Ці процеси супроводжуються будівництвом нових спеціалізованих терміналів (в першу чергу, контейнерних та для перевантаження руди, вугілля, зерна та інших навалювальних вантажів), зміною спеціалізації неефективних сьогодні терміналів для тарно-штучних вантажів.

Серед найбільш важливих напрямків подальшого розвитку морських портів слід звернути увагу на наступні. Сучасні порти мають забезпечувати мультимодальні перевезення, повністю інтегрувавши логістику порту із залізничними та автомобільними дорогами, що сьогодні є найбільш складним завданням для транспортного комплексу України. Також існує необхідність створення спеціалізованих транспортно-складських комплексів — терміналів, що функціонують у системі мультимодальних транспортних коридорів. Необхідною є модернізація інфраструктури провідних українських портів для обслуговування сучасних суден. В цьому контексті необхідна реконструкція підхідного каналу в Іллічівському та Южному портах. Створення морських (транспортних, транспортно-індустріальних) кластерів дозволить уникнути внутрішньої конкуренції між українськими портами за рахунок вантажорозподілу та впровадження системи спеціалізації портів та інших підприємств кластеру. Географічне розташування портів дає можливості для чотирьох — п'яти кластерів (Одеського, Дунайського, Кримського, Азов-

ського, Миколаївського). Актуальним залишається подальший розвиток портової інфраструктури для обслуговування контейнерних перевезень.

Слід відзначити, що найбільш активно реалізуються нові інвестиційні проекти у чотирьох найбільших морських портах України Одеському, Южному, Маріупольському та Іллічівському.

Сьогодні портове господарство України переживає період серйозного реформування. Принципово новий проектний підхід закладений у стратегію «Про затвердження стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р.» передбачає визначення спеціалізації для кожного порту і розвиток його в рамках цієї спеціалізації. Це допоможе розробити обґрунтовані інвестиційні проекти, реалізація яких концесіонерами дозволить забезпечити якісний розвиток і зростання конкурентоспроможності з урахуванням переваг та особливостей кожного з українських портів. Спеціалізація портів буде визначатися виходячи з таких критеріїв: питома вага обробки вантажів, територіальна близькість морського порту до сировинної бази та виробництва, можливості існуючої інфраструктури та наявність перспективних територій розвитку морського порту, оптимальність шляхів транспортування вантажів. Стратегія вперше вводить планування розвитку портів на період — до 5 років, до 10 років, до 25 років [1]. Розвиток морських портів має враховувати найважливіші глобальні тренди морської торгівлі, такі як інтермодальність, контейнеризація, зростання товарного виробництва в країнах Азії, збільшення тоннажності та індустріальна кластеризація в портах.

### **Література:**

1. В Україні затверджено Стратегію розвитку морських портів до 2038 року.[Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/uk/news/35064.html>.
2. Державний комітет статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)
3. Закон України «Про морські порти України». [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>
4. Ігнатенко Є.В. Еволюція наукових поглядів на сутність поняття «інфраструктура» / Є.В.Ігнатенко // Наукові записки Сумського державного педагогічного університету ім. А.С.Макаренка. Географічні науки. — Вип.4: [збірник наукових праць / наук. ред. Б. М. Нешатаєв, С. І. Сюткін та ін.]. — Суми : СумДПУ імені А.С.Макаренка, 2013. — С. 99-105

5. Ильницький К. Лідерство среди портов Черноморья: сегодня и завтра Порты Украины, № 02 (124) 2013. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: — <http://portsukraine.com/node/3177>
6. Калачова І.В. Переробка вантажів у морських (річкових) портах (причалах) України у 2012 р. — Державна служба статистики України. — Київ, 2013. — 87 с.
7. Морські порти України: час активних реформ. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.baltic-ukraine.com/ua/index.php/post/292/>
8. «Транспорт і зв'язок» за період 2002-2012 років / Офіційний сайт Укрстату [Електронний ресурс] — Режим доступу: [http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2006/tz/dtp/dtp\\_u/arh\\_dtp2006.html](http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2006/tz/dtp/dtp_u/arh_dtp2006.html)
9. Хомич Л. В. Розвиток морських портів у контексті розширення транспортно-розподільчого та транзитного потенціалу України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http://www.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st\\_hom.htm](http://www.niss.gov.ua/book/Odesfilya/st_hom.htm)
10. Хомич Л. В. Транзитный потенциал портов юга Украины: современный уровень и перспективы его увеличения // Шестая международная конференция «Формирование транспортной сети Черноморского региона. Интеграция сети восток-запад», Одеса, 6-7 июня 2007. — Одесса, Центр Выставочных технологий, 2007. — С. 169-170

**Юрій Макогон,**

*завідувач кафедри «Міжнародна економіка» ДонНУ,  
директор регіонального філіалу НІСД у м. Донецьку  
Заслужений діяч науки і техніки України,  
професор, д.е.н.*

## **СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОГО И ПРОМЫШЛЕННОГО ПРОСТРАНСТВА «ПЯТИ МОРЕЙ»**

Прежде всего хочу поблагодарить организаторов за постоянное сотрудничество наших филиалов. Я считаю, что такое объединение усилий дает свои положительные результаты.

В своем выступлении я остановлю ваше внимание на состоянии торгового хозяйства, анализе логистических схем. Первое что вызывает серьезное беспокойство это большие диспропорции в системе перевозок.

Географически перевозки охватывают Западную Европу где большая часть грузопотоков приходится на ЕС, Германию и Польшу. Затем следуют страны Азии, СНГ в целом и РФ, Казахстан, в частности.

Наибольшая часть перевозок падает на Одессу. Однако вызывает беспокойство значительное превышение импорта над экспортом. Он в пять раз больше экспорта. На втором месте по объему перевозок находится Донецкая область. Здесь ситуация с соотношением импорта и экспорта значительно лучше. Экспорт в несколько раз превышает импорт.

Если же посмотреть на мировую тенденцию в общей системе перевозок, то в мире морской транспорт преобладает над железнодорожным, автомобильным, трубопроводным и воздушным как наиболее прибыльный и гибкий. В Украине после распада СССР сложилось иное соотношение, где морской транспорт занимает последние места. Это неправильно, поскольку снижаются экономические показатели и теряется выгода, которую мы могли бы получать.

Существенной проблемой следует считать недостаточность темпов обновления объектов производственной инфраструктуры, что отрицательно отражается на обеспечении непрерывности производства и обращения товаров. Оптимизация темпов развития торговых портов влияет на ускорение прироста эффективности производственного сектора страны.

Нужно отметить и ряд проблем связанных с функционированием МТК. Как известно, через территорию Украины проходит ряд международных транспортных коридоров, а в перспективе число их может увеличиться и Украина может эффективно участвовать в международных перевозках и по оси Запад -Восток, и по оси Север– Юг. Если учесть, что уже сегодня транспортная система Украины не справляется с переработкой примерно 3,5 млн. т. импортных навалочных грузов, то с их двукратным увеличением проблема встанет со всей остротой. Именно поэтому особую актуальность приобретает вопрос реализации политики, направленной на решение проблем интенсификации развития инфраструктуры транспорта и глобальной транспортной логистики, состоящей в формировании и использовании поливариантных транспортных логистических цепочек для оптимизации грузопотоков, снижения затрат и ускорения доставки. Это касается мультимодальных контейнерных и контрейлерных маршрутов в рамках международных транспортных коридоров, та-

ких как Северное море, Балтика-Черное море, ТРАСЕКА, Европа-Азия, «Шелковый путь».

Для этого Украине нужно перейти к практике работы блок-трейнов по направлениям:

Балтика -Черное море; Северное море -Черное море;

Украинские черноморские порты — Москва и др. регионы РФ.

По своим возможностям железнодорожный транспорт уступает морскому, но перегруженность традиционных маршрутов, когда возникают новые регионы, генерирующие грузопотоки, такие как Западный Китай, Северная Индия и другие, обуславливает необходимость развития существующих и формирования новых логистических маршрутов.

В то время как в Европе успешно развивается внутренний водный транспорт, Украина до сих пор не присоединилась к важнейшему для речного транспорта Европейскому соглашению (1996 г.).

По судоходным каналам Рейн-Майн-Дунай и разветвленной системе внутренних водных путей и устьевых портов Амстердам, Роттердам, Антверпен, Констанца груз может быть доставлен внутренним водным транспортом практически по всей Европе. Для Украины перспективны внутренние водные маршруты Одер-Висла-Припять-Днепр и Западная Двина-Припять-Днепр с устьевыми портами Рига-Херсон.

Одним из перспективнейших проектов в области развития транспортной инфраструктуры является «Викинг» и «Ярослав». «Викинг» — это поезд комбинированного транспорта, совместный проект Литовской Республики, Белоруссии и Украины, соединивший Балтийское и Черное море. В кризисном 2009-м им перевезено — 39517 контейнер, в 2010 году — 41804 контейнер. Согласно данным Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины («Укрзалізниця»), перевозки контейнерных грузов поездом «Викинг» по маршруту Балтийское море — Черное море за 2 месяца 2013 года выросли в 3,9 раза по сравнению с аналогичным периодом 2012-го — до 13,885 тыс. TEU. Основную часть объема составили перевозки на участке маршрута Украина — Беларусь (9,44 тыс. TEU или 68% общего объема). По полному маршруту Украина — Беларусь — Литва перевезено 32% общего объема (4,44 тыс. TEU).

Хочу обратить ваше внимание на такие моменты. На границе с Белоруссией таможенные процедуры занимают 30 минут. На границе с Украиной поезд может стоять несколько суток. Теряется весь эффект, ведь главное в проекте — максимально быстро добраться из порта Клайпеда

в порт Ильичевск. Если в Литве и Белоруссии для работы с «Викингом» открыты все железнодорожные станции, то в Украине — только десять.

Участники проекта «Викинг» считают, что продление маршрута поезда комбинированного транспорта «Викинг» в направлении Турции, Болгарии, Грузии с дальнейшей перспективой продления в Азербайджан и через Каспийское море в Казахстан, позволит увеличить объем перевозок грузов и частоту отправления поезда. В этом отношении показательным есть пример Болгарии, которая открыла 6 железнодорожных станций для загрузки поезда «Викинг» (перевозки комбинированным транспортом Балтийское море — Черное море). Станцией выхода на морское плечо перевозок маршрута «Викинг» стала Варна (порт располагает железнодорожно-паромным мостом). В направлении Турции открыта станция Стара Загора. С целью выхода на Дунай присоединена станция Русе (речной порт). Центр страны охватывают станции София, Вакара и Шумен. Болгария присоединилась к проекту «Викинг» в 2012 году. Оператором с болгарской стороны является ЕООД «БЖД — Грузовые перевозки». Помимо внутреннего рынка, перспективным для болгарского участника являются рынки Турции, Румынии, Греции, Македонии, Сербии.

В 2003 году был организован поезд комбинированного транспорта «Ярослав», курсирование которого осуществлялось по маршруту Киев — Славкув. По просьбе автоперевозчиков, маршрут был продлен до Луганска. Перевозка автопоездов этим маршрутом осуществлялись за 2,5-3 суток. За период 2003 — 2005 года в составе поезда перевезено 3,2 тыс. автопоездов.

В феврале 2005 года поезд комбинированного транспорта «Ярослав» приостановил курсирование из-за повышения польской стороной тарифных ставок. 6-7 сентября 2006 года состоялись переговоры делегаций Украины и Польши, а именно, «Укрзалізниця», ООО «Ширококолейная металлургическая дорога» и операторов поезда «Ярослав» по восстановлению курсирования поезда комбинированного транспорта «Ярослав», в которых по приглашению «Укрзалізниця» приняли участие представители АСМАП Украины. В 2009 году проект было восстановлен. 28 марта 2009 года отправился поезд комбинированного типа «Ярослав» в демонстрационный рейс по маршруту Киев-Славкув. В составе поезда было 15 платформ с контрейлерами, 12 платформ с контейнерами и 2 пассажирских вагонов. Продолжительность его движения из

Киева в Славкув составила 74 часа, скорость — 600 км за сутки. В этом же году стороны установили скидки к базовым тарифам на перевозку.

Одним из приоритетов деятельности Организации Черноморского экономического сотрудничества (ОЧЭС) является развитие транспортной инфраструктуры черноморского региона. Географическое расположение обуславливает прямую зависимость социально-экономического состояния стран-членов ОЧЭС от уровня развития морского транспортного соединения. Уникальность возможностей выхода к бассейнам Черного и Азовского, Каспийского, Средиземного, Эгейского, Адриатического и Мраморного морей предоставляет значительные преимущества для развития международных торговых отношений. ОЧЭС находится в центральной части трех континентов, а географическое положение стран-участниц дает им уникальную возможность для развития экономических связей в СНГ, Центральной, Восточной Европе, Средиземноморье, Средней Азии, на Ближнем Востоке и в Латинской Америке.

Основные аспекты функционирования ОЧЭС:

- создана в 1992 году, штаб-квартира в Стамбуле (Турция);
- организационная структура: условно выделяются четыре компонента организационной структуры ОЧЭС:
  - межправительственный (саммиты и сессии Совета министров иностранных дел);
  - предпринимательский (Деловой совет ОЧЭС — орган координации предпринимательских инициатив);
  - финансовый (Черноморский банк торговли и развития);
  - академический (формируется единая региональная академическая сеть государств Черноморского бассейна, которую предполагается интегрировать с аналогичными европейскими сетями).

Касательно Украины мы выделим первичные и вторичные, главные и второстепенные цели и интересы в ОЧЭС.

Реальные цели и интересы Украины в ОЧЭС

Главные: развитие транспортной сферы и транзитного потенциала, расширение экономических связей, углубление торгового и научно-технического сотрудничества

Второстепенные: решение экологических и социальных проблем, развитие сотрудничества в сфере энергетики, АПК, добычи и переработки минерального сырья, охраны здоровья, стандартизации и сертификации



Первичные: транспортировка энергоресурсов, развитие взаимных торговых отношений, преодоление преград при вхождении в европейское экономическое пространство и пр.

Вторичные: выход на рынки ЕС, развитие производственной и научной специализации и кооперации, увеличение инновационного потенциала, решение инвестиционных проблем и пр.

Тенденции роста доли морских и сухопутных перевозок в странах региона усиливают необходимость исследования и использования преимуществ ОЧЭС и для Украины. Общий грузовой оборот портов в Турции, Грузии, России за последние годы увеличился более чем вдвое.

В рамках сотрудничества с ОЧЭС Украина заинтересована в использовании потенциала организации для увеличения объемов транзита, стимулирования развития транспортной инфраструктуры.

*Основные приоритеты такого сотрудничества* состоят в модернизации морской инфраструктуры, восстановлении флота, улучшении качества услуг в морских портах, усовершенствовании действующего законодательства относительно развития морской отрасли. Учитывая мощный потенциал портов, которые обеспечивают выход на международные транспортные коридоры, Украина имеет реальные возможности за счет участия в ОЧЭС усилить уровень конкурентоспособности.

Привлекательным с нашей точки зрения является участие Украины в проекте ТРАСЕКА.

Привлекательность ТРАСЕКА заключается в том, что в проект входят страны, богатые полезными ископаемыми и запасами энергоресурсов. Поэтому значительную долю в объеме перевозок занимает сырье — нефть и нефтепродукты. С учетом энергетической политики Запада, заключающейся в повышении собственной энергетической безопасности и в уменьшении зависимости от России, этот транспортный коридор приобретает колоссальное геополитическое значение.

Необходимо также обратить внимание и на тот факт, что ключевыми опорными пунктами при осуществлении (перспективных) интермодальных перевозок являются морские порты. С учетом весьма ограниченной пропускной способности пролива Босфор и достаточно быстро обостряющейся ситуации вокруг проблемы безопасности мореплавания в проливе, который расположен в центре шестнадцатимиллионного города, располагающегося фактически на двух континентах (Европе и Азии), весьма важной транспортной задачей на ближайшие годы и десятилетия

является переключение грузопотоков между странами Черноморского и Балтийского регионов с морских путей вокруг Европы на интермодальные сухопутные перевозки между портами Украины и Прибалтийских государств: Литвы, Латвии и Эстонии в Прибалтике и частично Польши, а также между портами Болгарии и Румынии на Балканском полуострове и портами Польши.

Однако нынешнее состояние инфраструктуры портов не обеспечивает всех потребностей судоходства и грузоперевозок и отрицательно сказывается на эффективности их деятельности.

Следует отметить, что несмотря на довольно активное участие Украины в Организации Черноморского экономического сотрудничества, уровень привлечения через механизмы ОЧЭС ресурсов к модернизации транспортной инфраструктуры морских портов, темпы увеличения объемов транзита остаются низкими.

Для повышения транзитности и активизации хозяйственной деятельности украинских морских портов. Для этого необходимо:

1. Усовершенствовать нормативно-правовую базу относительно регулирования развития морской отрасли в Украине :

А) внести изменения в Закон Украины «О транзите грузов», с целью внедрения в украинских контейнерных портах режима траншипмента с учетом каботажного плавания между морскими и речными портами внутри страны;

Б) обеспечить разработку и принятие Закона Украины «О контейнерных перевозках в Украине» с целью развития и привлечения дополнительных объемов контейнерных грузопотоков в портовую отрасль Украины.

Подготовить комплексную Стратегию развития морских портов Украины с учетом опыта стран-членов ОЧЭС, определив перспективы повышения транзита через черноморскую транспортную сеть, кольцевой транспортный коридор вокруг Черного моря, оказывать содействие транспортному развитию межрегиональных интермодальных систем.

3. Оказывать содействие улучшению сотрудничества государственных транспортных учреждений с представителями Международной Ассоциации портов Черного и Азовского морей (BASPA) с целью создания условий для активного участия государственных и частных транспортных предприятий по организации разработки решений относительно транспорта и обеспечение прямого контакта через Ассоциацию с рабочими группами ОЧЭС.

Основные задания транспортной отрасли:

– обоснованный прогноз увеличения объемов транспортной работы, который будет соответствовать росту ВВП Украины и ее внешнеторговому обороту, а также прогнозируемым транзитным потокам;

– сформированная на основе этого прогноза Программа комплексного развития железнодорожной инфраструктуры, портовых перерабатывающих комплексов, припортовых железнодорожных станций и подходов к ним, а также автомобильных дорог;

реализация концепции и стратегических программ реформирования и развития всех видов транспорта;

– разработка и реализация инвестиционных проектов развития инфраструктуры;

– усовершенствование системы регулирования транспортных тарифов;

– создание общего информационного поля для всех участников транспортного процесса;

– формирование оптимальной сети логистических центров в Украине.

*Артем Филипенко,*

*директор регіонального філіалу НІСД у м. Одесі*

Хочу надати вам деяку інформацію щодо інвестицій. В цілому регіон привабливий для інвестування. Однак говорити про те, що інвестування задовольняє вимоги, які стоять перед нашою економікою, підстав немає. Загальні висновки такі. Лідером за інвестуванням є Автономна республіка Крим. Щодо структури інвестицій, то тут просліджується тенденція зростання долі інвестицій непромислового характеру. Найбільш привабливими для інвестування виявилась харчова промисловість і виробництво напоїв. Так, в Одеській області інвестиції в харчову промисловість і виробництво напоїв складають 31%, в Миколаївській — 34%, Запорізькій — 41%, Херсонській – 79%. В Донецькій області абсолютна більшість інвестицій направлялась в металургію та зв'язані з нею галузі. Інвестування в харчову промисловість склали лише 2.8%.

Якщо говорити про джерела інвестування, то тут основу складають власні кошти підприємств та банківські кредити. Обсяги кредитних коштів зростають. У Автономній республіці Крим у 2012 році вони зросли

до 49,5% проти 33,4% в 2011 році. В Одеській області ці цифри відповідно склали 42,8% і 14,6%. Якщо враховувати, що кредитні відсотки у нас високі, то можна констатувати досить складне становище кредитороземників, котрі із-за відсутності власних коштів вимушені брати кредити.

Державне інвестування дуже незначне. Лише в Донецькій області воно складає 12,7%. Значна частина цього обсягу йшла в рамках підготовки Євро 2012.

Якщо говорити про участь іноземного капіталу, то найбільші обсяги його інвестицій направлені в АР Крим — 13,3%.

Хочу доповнити виступ Олени Леонідівної Михайлюк, щодо інфраструктури. Я недавно приймав участь в роботі інвестиційного форуму, який проводився в Херсонській області. Можу відмітити, що там проводиться значна робота з ремонту і будівництва доріг. Позитивним моментом є і те, що завершено реконструкцію Херсонського аеропорту. Звичайно, ще не перейдено критичний рубіж, але позитивні зрушення є і про них потрібно говорити.

**Михайло Постан,**

*завідувач кафедри «Менеджмент і маркетинг  
на морському транспорті» ОНМУ  
д.е.н., професор*

## **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КЛАСТЕРОВ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСЛОВИЙ ВНЕДРЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНА СОВМЕСТНЫХ ДЕЙСТВИЙ В РАМКАХ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИННОВАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ДЛЯ ШЕСТИ РЕГИОНОВ**

Уважаемые коллеги! Хотелось бы представить Вашему вниманию информацию о международном проекте в рамках Европейской программы FP — 7 под названием «Развитие транспортных кластеров и обеспечение условий внедрения стратегического плана совместных действий в рамках региональной инновационной политики для шести регионов», следует заметить, что Одесский национальный морской университет единственный из всех ВУЗов Украины выиграл грант на участие в данном проекте.

Проект был начат в декабре 2011 года и рассчитан на 3 года. Общий бюджет проекта составляет 2,84 млн. евро. Финансирование про-

екта осуществляется за счёт *Программы развитие знаний в регионах в рамках проекта FP7*.

Участники проекта — это представители 6 регионов — Австрия, Германия, Бельгия, Франция, Турция и Украина (более 14 различных организаций).

Основная цель проекта заключается в развитие кластеров и зелёной логистике в регионах на основе использования передового мирового опыта.

В рамках проекта логистические кластеры шести регионов — Каринтия (Австрия), Рур (Германия), Валония (Бельгия), Нормандия (Франция), Стамбул (Турция), Одесса (Украина) — объединили свои силы в рамках реализации плана общих действий (Joint Action Plan (JAP), который основан на региональных исследованиях и выработке общих стратегий.

Проект состоит из 2-х этапов.

На первом этапе проекта нами было проведено исследование региона, определены основные стейкхолдеры проекта (предприятия и организации, которые могут быть потенциально заинтересованы в результатах данного проекта, а также выступили в качестве основных экспертов при проведении анкетирования в рамках проекта). Наших основных стейкхолдеров мы разделили на 4 группы:

- производственные предприятия -это основные порты региона (Одесский, Илличевский и Южный), Экспедиторская компания «Пласке», ООО «Портивест», СК «Укрферри»;

- государственные научные и учебные учреждения и организации (УкрНИИМФ, ЧерноморНИИпроект, Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, а также Региональный филиал Национального института стратегических исследований в г. Одессе;

- Органы регионального управления (Одесская областная государственная администрация, Областное управление экологии, Государственная администрация морских портов)

- Общественные организации (Ассоциация международных экспедиторов Украины, Ассоциация судовладельцев Украины, Ассоциация портов Украины «УкрПорт»).

На основе анкетирования стейкхолдеров был составлен атлас региона, в котором приведена общая характеристика региона, отражены по-

тенциальные отрасли регионального развития, а также проведен СВОТ анализ региона, в котором выделены основные возможности и угрозы, а также сильные и слабые стороны нашего региона. На основе атласов регионов в рамках проекта был издан региональный атлас, который содержит в себе характеристику всех регионов, участников проекта.

Следующим этапом проекта было разработка совместных программ стратегических междисциплинарных исследований (SIRA) в рамках проекта. Всего было разработано 6 таких программ, для нашего региона, мы выбрали 2 темы — это развитие кластеров и эффективность интермодализма, так как считаем, что на данном этапе это наиболее актуальные для нас области исследований.

В рамках проекта предусмотрено изучение передового опыта в области развития кластеров в регионах, в связи с чем, предлагается проводить совместные региональные совещания (круглые столы) в рамках которых участники проекта могут поделиться свои опытом, или изучит уже имеющийся опыт зарубежных стран.

Также в рамках проекта был проведён бенчмаркинг анализ, который представляет собой процесс определения, понимания и адаптации имеющихся примеров эффективного функционирования кластеров в мире, с целью их оценки и сопоставления с европейским опытом. В рамках проекта предполагается посетить 2 наиболее интересных на наш взгляд мировых кластера — в Сингапуре и Лос-Анджелесе.

Сотрудничество в рамках проекта LOG4GREEN — направлено на укрепление и повышение конкурентоспособности Европейского логистического сектора и развития зелёной логистики в регионах.

Учитывая курс Украины на вступление в Европейскую транспортную систему, участие в подобном проекте является перспективной возможностью преобразования устаревшей портовой системы нашей страны, повышения конкурентоспособности нашей транспортной отрасли и эффективности интеграции страны на основу кластерной концепции.

В проекте также предусмотрено создание интернет платформы для последующего сотрудничества и кооперации между регионами в области зелёной логистики и инновационного развития.

Информация о проекте представлена на официальном сайте проекта — <http://www.log4green.eu/>

*Віра Баришнікова,  
старший науковий співробітник  
регіонального філіалу НІСД  
у м. Одесі, к.е.н., доцент*

## **ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПОРТОВ НА ОСНОВЕ ВНЕДРЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ**

Мировой экономический кризис вызвал значительное снижение темпов роста во многих отраслях современной экономики, однако, снижение темпов производства и переориентация промышленных предприятий на рынки с более дешёвыми ресурсами способствовали росту рынка транспортных услуг, в том числе морского. По прогнозам специалистов на протяжении ближайших 20 лет прогнозируется рост спроса на услуги морского транспорта, и морских портов в частности. Однако большинство мировых и отечественных портов уже исчерпали возможности для роста.

В современных условиях развитие портовой инфраструктуры связано с целым рядом проблем:

- во-первых, это стоимость аренды земли и припортовой территории;
- во-вторых, всё возрастающие требования со стороны экологических организаций;
- в-третьих, ужесточающиеся требования со стороны ИМО в отношении обеспечения безопасности движения судов и портовой территории,
- и наконец, ограничения, связанные со стыковкой на территории портов различных видов транспорта.

Для повышения эффективности деятельности портов и их конкурентоспособности в мировой практике широко используется внедрение современных информационных технологий, среди которых особую актуальность для отечественных портов приобретают следующие:

- «правило 24 часов»,
- RFI,
- GPS устройства,
- системы автоматической идентификации,
- продажа портом информационных услуг компаниям-операторам.

Рассмотрим эти технологии более подробно.

«Правило 24 часов», связано с необходимостью обеспечения безопасности морских перевозок в соответствии с Законом Maritime Transportation Security Act, принятом в 2002 г. Данный закон вменяет в обязанность перевозчиков передавать администрации порта данные о судне, его грузе и пассажирах за день до прихода судна в порт. Для обеспечения выполнения данного закона в портах должна быть обеспечена современная система связи с судами и другими портами. Порт также должен хранить эти данные в легкодоступной форме. Информационная система порта должна быть способна принять эти радиосигналы и передать данные по информационной сети в государственные органы и работникам порта, которые должны быть готовы к приёму судна.

*Технология меток радиочастотной идентификации (RFI)* позволяет значительно ускорить обработку грузов. Использование меток на контейнерах позволяет упростить процесс приемки **контейнеров** и **значительно** сократить время на их «очистку». На контейнер крепится метка, которую считывает оборудование для обработки контейнеров (специальные сканирующие устройства). Метка содержит всю информацию, о контейнере и грузе. Полученная информация может быть мгновенно передана таможенным органам и операторам терминалов по коммуникационной сети. Данная технология не только ускоряет процесс транспортировки, но и позволяет значительно снизить трудоёмкость учёта контейнерных грузов, к тому же, система позволяет грузоотправителю следить за движением контейнера в режиме «on-line».

К сожалению, в наших же портах до сих пор не везде используется единая информационная система, которая позволяет объединить всех участников процесса доставки груза.

Использование на причалах устройств с поддержкой *системы глобального позиционирования (GPS)*, которые передают данные о местоположении контейнера погрузчику, помогает водителю погрузчика быстро находить и перемещать контейнеры. Система дает возможность работникам порта, подключенным к системе управления (GPS) из офиса или с помощью мобильного устройства, легко найти и осуществить обработку определенного контейнера. Данная система включает возможность визуализации местоположения контейнеров, однако коммуникационные сети с узкой полосой пропускания, которые обслуживаются портовыми кранам



и прочим устаревшим оборудование, не в состоянии обеспечить работу таких устройств.

*Системы автоматической идентификации* работников повышают уровень безопасности. Они обеспечивают интеграцию систем видеонаблюдения и контроля доступа на основе использования технологии идентификационных карт работников транспорта (ТВИ).

При использовании системы ТВИ биометрические данные и фотографии работников порта хранятся в базе порта и могут быть мгновенно доступны в пунктах входа и выхода работников.

*Продажа информационных услуг* компаниям-операторам. Современные информационные системы позволяют не только обеспечивать соответствие требованиям к безопасности, но и предоставляют возможности для ускоренного перемещения грузов. Это даёт возможность портам расширить спектр своих услуг за счёт предоставления компаниям-операторам дополнительного сервиса по обеспечению безопасности, а также услуги ИТ.

С помощью консолидированной IP-сети, ведущие порты мира продают компаниям-клиентам услуги по доступу к базам данных порта, доступу к «on-line» режиму порта и грузам. В свою очередь использование таких сетей позволяет оптимизировать и общие затраты порта, которые связаны с тем, что в таких системах информационный поток значительно опережает материальный и снижает общую трудоёмкость работ по обслуживанию грузов.

Современные информационные системы также могут обеспечить более эффективное управление транспортом и железной дорогой, которые обслуживают порты, для ускорения обработки грузов, что в свою очередь позволяет оптимизировать поток транспорта на входе в порт, сводя к минимуму заторы и повышая эффективность использования оборудования.

Внедрение современных информационных систем в деятельность портов позволяет значительно ускорить процессы обработки грузов, снизить общие затраты порта и трудоёмкость погрузо-разгрузочных работ. Это способствует повышению эффективности деятельности портов, увеличению уровня их конкурентоспособности, прибыльности и инвестиционной привлекательности.

Чтобы соответствовать современным международным требованиям к обеспечению безопасности, а также стандартам безопасности Между-

народной морской организации (ИМО), отечественным портам придется внедрить современные информационные технологии для связи с береговой охраной, таможенной, иммиграционной службой, а также портам придется внедрить эффективную систему отслеживания грузов, судов, транспорта и работников.

*Ольга Єрмакова,  
старший науковий співробітник  
ІПРЕД НАНУ, к.е.н.*

## **СОЦІАЛЬНИЙ КАПІТАЛ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОЗДАТНОСТІ РЕГІОНУ**

Важливим фактором підвищення конкурентоспроможності приморських регіонів є соціальний капітал. Соціальний капітал можна розглядати в двох площинах 1. Як сукупність реальних або потенційних ресурсів, пов'язаних з наявністю стійкої мережі відносин взаємного знайомства і визнання, яка забезпечує своїм членам опору у вигляді колективного капіталу. 2. Як інституційне середовище — це сукупність діючих формальних і неформальних норм і організацій (інститутів), що дозволяють соціальним групам і суспільству в цілому організувати своїх членів і концентрувати ресурси для вирішення спільних економічних завдань (на основі ефективного використання ресурсів) і соціальних завдань (на основі соціальної справедливості). Світова практика показує, що розвинені країни приділяють значну увагу розвитку соціального капіталу. Нині рівень розвитку соціального капіталу в Україні за даними міжнародних організацій оцінюється як середній. Це крок назад, оскільки в радянські часи він оцінювався як високий. Очевидно, що перед державою стоїть завдання ввійти в число країн з високим соціальним капіталом. Цьому повинна послугувати регіональна і державна політика. Ефективна регіональна і державна політика накопичення соціального капіталу дозволить отримати наступні переваги:

### 1. на індивідуальному рівні:

- скорочення транзакційних витрат;
- поширення соціально орієнтованої поведінки;
- покращення морально-психологічного стану громадян;
- отримання більших можливостей для освітнього та професійного розвитку;

- покращання якості життя в регіоні;
- II. на регіональному та державному рівнях:
  - зростання лояльності до регіональної влади;
  - залучення інтелектуального потенціалу громади до вирішення регіональних проблем;
  - скорочення рівня злочинності;
  - зростання соціально-економічних показників;
  - встановлення конструктивного діалогу між владою, бізнесом та громадою;
  - зростання рівня довіри населення до влади;
  - формування громадянського суспільства.

Якщо говорити про нинішній стан соціального капіталу, то в значній мірі він визначається участю громадян в роботі громадських організацій. Певну картину ви можете побачити й оцінити за відповідною таблицею.

Залученість населення України до діяльності громадських організацій

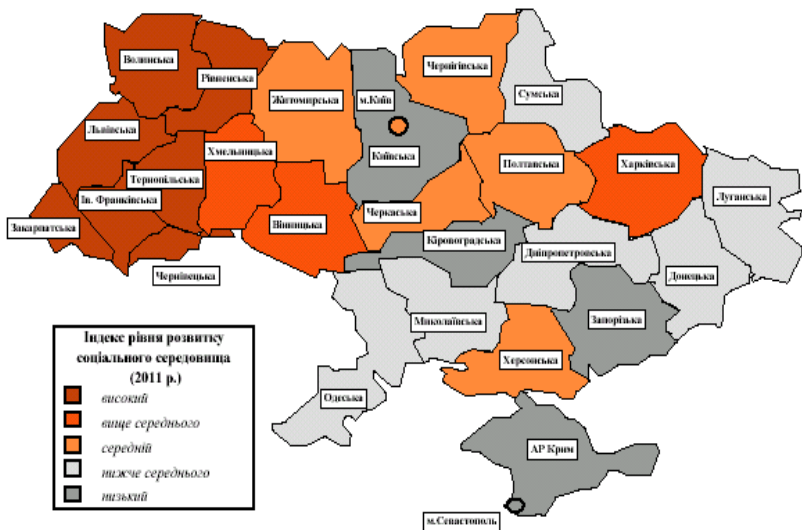
(World Values Survey)

Громадські організації	Доля населення залученого в громадські організації	
	всього	активних
Релігійні	11.3	5.6
Спортивні	6.1	4.2
Освітні гуртки	3.3	4.0
Профспілки	14.8	4.4
Політичні партії	4.3	2.1
Екологічні організації	3.0	1.1
Професійні об'єднання	3.7	2.1
Благодійні організації	3.0	1.0
Союзи споживачів	2.3	0.5

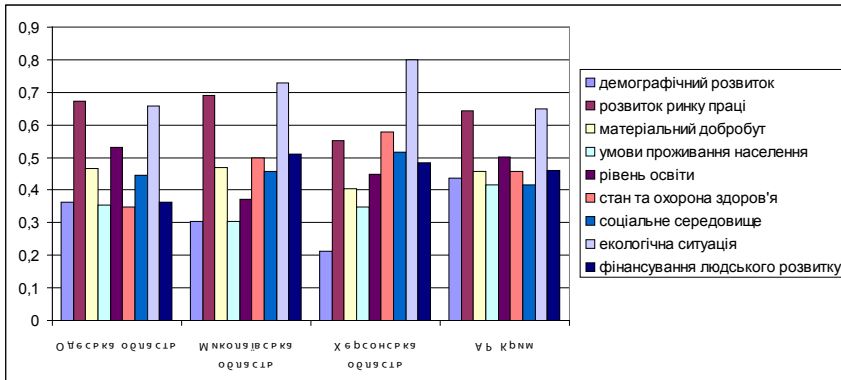
Доповненням даних послуговує інформація про складові, які враховувались при розрахунку суб-індексу «Соціальний капітал», в Україні та в світі; % респондентів, які відповіли «так»

Складові суб-індексу «Соціальний капітал»	Україна	в світі (в середньому)
Виділяли кошти на благодійність за останній місяць	7,4	28
Допомагали незнайомцю за останній місяць	36,4	46,7
Одружені	54,3	51,0
Відвідували церкву	28,6	49,2
Можуть покластись на родичів та друзів	85,9	80,6
Довіряють більшості людей	30,7	24,1
Залучались до волонтерської роботи за останній місяць	19,9	19,1

Аналіз індексу розвитку соціального середовища показує, що є значні розбіжності в цьому показнику по різних областях. Наочно це показує наступна схема, де дані відображено у відповідних кольорах від високого до низького. Із схеми видно, що це питання є проблемним для Одеської і Миколаївської областей. Не набагато краще ситуація в АРК Крим.



Субіндекси Індексу людського розвитку регіонів Українського Причорномор'я у 2011 р. представлені діаграмою.



Якщо говорити про окремі показники, то ринок праці найкраще розвинений в Миколаївській та Одеській областях. Це зв'язано з тим, що промислова база тут була значно вищою ніж в інших регіонах причорномор'я. Нижчі показники в Херсонській області та АРК Крим. Фінансування людського розвитку краще здійснюється в

Миколаївській та Херсонській областях, гірше в Одеській. Складним залишається демографічний розвиток у ряді районів Одеської області.

Разом з цим, соціологічне опитування жителів Українського Причорномор'я проведене в червні 2012 р. показало, що більшість респондентів оцінює рівень задоволення «індивідуальних потреб в регіоні як середній. Очевидно, що об'єктивні дані ми можемо отримати співставляючи рівень потреб і рівень їх задоволення, внісши кореляцію в зміст і якість потреб.

- Поза сумнівом залишається теза про необхідність роботи з підвищення соціального капіталу регіонів і держави в цілому. Пріоритетами у виконанні цього завдання є:
- Розбудова правової держави та системи судочинства.
- Встановлення соціально-економічної справедливості у суспільстві.
- Формування у кожного мешканця регіону відчуття приналежності до території шляхом їх залучення до процесу розробки стратегії розвитку місцевості їх проживання.

- Залучення підприємств регіону та місцевої еліти до вирішення нагальних соціальних потреб місцевості — підвищення соціальної відповідальності бізнесу та заможних громадян.
- Збереження системи освіти і науки.
- Формування культури мистецького пізнання.
- Розбудова інфраструктури для людей із обмеженими можливостями.
- Патріотичне виховання молоді.

**Валентина Кухарчик,**  
*старший науковий співробітник*  
*відділу ринку транспортних послуг*  
*ІПРЕЕІ НАНУ, к.е.н.*

## **КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ УКРАИНСКИХ МОРСКИХ КАДРОВ НА ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ**

По данным International Shipping Federation (ISF), в 2010 году на мировом морском флоте работало более 1,25млн моряков, представлявших 150 стран. Украина входит в десятку стран,поставляющих мировому флоту 51 % всех офицеров и 59 % рядового состава. При этом многолетним лидером на рынке морской рабочей силы являются Филиппины, которые поставляют на флот около 20 % всех моряков(230 тыс.), за ними следуют Индонезия и Китай (по 80 тыс.), Турция (65 тыс.),Украина и Россия (по 60 тыс.) моряков. На морском рынке труда сегодня при значительном избытке предложения рядового состава наблюдается растущий дефицит командного состава. При этом наиболее остро ощущается нехватка самых квалифицированных моряков — капитанов и старших механиков. В то же время реальная потребность в плавсоставе в 2010 г. оценивалась таким образом: 624 тыс. мест для офицеров и 747 тыс. — для рядовых. Украина является одним из лидеров в поставке на рынок офицеров-6% международного морского рынка труда.[2]

В2000 году был опубликован «белый» список Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков по найму морской рабочей силы. Из бывших стран СНГ в него вошли Украина, Россия, Латвия, не вошли Грузия и Литва. Затем Грузию и Литву включили в «белый» список, но позднее, из-за нелегитивной выдачи документов,

Грузия была исключена из «белого» списка. Украина, сумев в свое время убедить Международную морскую организацию (ИМО) включить ее в «белый» список государств, выполняющих все международные требования в части образовательных стандартов и подготовки документов для моряков, может вскоре, если не удастся успешно отчитаться о полном выполнении требований конвенции ПДНВ, проследовать в обратном направлении. То есть, в «черный» список [1].

Украине необходимо помнить и о «Манильских поправках», приведем наиболее важные и существенные, изменения к Конвенции и Кодексу ПДНВ, принятые в Маниле.

Для планирования их имплементации, то есть фактической реализации «манильских правил» на внутригосударственном уровне, необходимо помнить, когда они становятся обязательными и вступают в силу.

- 01.07.2011 г. — поправки к Конвенции и Кодексу ПДНВ будут считаться принятыми (при условии, что к этой дате более 1/3 Сторон Конвенции, имеющих вместе более 50% общего торгового флота судов валовой вместимостью 100 рег. тонн или более, не заявят Генеральному секретарю ИМО о своем возмущении против проголосованных поправок к Конвенции и Кодексу ПДНВ).

- 01.01.2012 г. — поправки к Конвенции ПДНВ и Кодексу ПДНВ вступят в силу.

- Начиная с 01.07.2013 г. все одобренные программы обучения и одобренные программы подготовки моряков должны во всех отношениях отвечать требованиям пересмотренной Конвенции и Кодекса ПДНВ.

- До 1 января 2017 г. Страна может продолжать выдачу морякам впервые, признание и подтверждение дипломов в соответствии с положениями Конвенции, которые применяются до вступления в силу Манильских поправок, в отношении тех моряков, которые начали проходить одобренный стаж работы на судах, одобренную программу обучения и одобренный курс подготовки до 01.07.2013 г.

- До 1 января 2017 г. Страна может продолжать подтверждать действительность дипломов, которые выдавались морякам до 01.01.2012 г., в соответствии с положениями Конвенции, которые применяются до вступления поправок в силу.

- Каждая сторона должна сравнить стандарты компетентности, которые она предъявляет к кандидатам на получение дипломов, выдаваемых до 01.01.2017 г. с теми, которые указаны для соответству-

ющего диплома в новой версии Кодекса ПДНВ, и определить необходимость для владельцев этих дипломов прохождения соответствующих курсов переподготовки и повышения квалификации или оценки компетентности. (Правило I/11).Манильские поправки. [4]

Участники Конвенции призываются к реализации Манильских поправок без задержек, с целью как можно раннего их применения в национальных системах образования, подготовки и дипломирования, с тем, чтобы обеспечить безусловное и полное выполнения всех требований к 1 января 2017 г.

Обратим внимание на то, что дипломы выдают до 31.12. 2016., когда требования конвенции должны быть приняты на законодательном уровне. Но пока ещё они не приняты, поэтому решили не рисковать и выдавать дипломы по крайнюю дату, т.е. по 31 декабря 2016 года.

Остается только догадываться, что будет во второй половине 2016 года, когда все моряки ринутся менять документы.

Манильские поправки вступили в силу 6 апреля 2012 и были опубликованы в «Официальном вестнике Украины» № 24: 940. Манильські поправки до додатку до Міжнародної Конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року (Резолюція 1 Конференції Сторін Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року).

941. Заключний акт Конференції Сторін Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року. [5]

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1.Белая книга – Европейская транспортная политика до 2010 года-М.: Полиграф,2003.-192с.

2. [Электронный ресурс] - Режим доступа:<http://seaman.com.ua/articles/016/>

3.Транспортная стратегия Украины до 2020года.[Электронный ресурс]-Режим доступа:<http://www.kakrabota.com.ua/article/30700>

4.[Электронный ресурс]-Режим доступа:[http://seaman.net.ua/library/morskoe-pravo/normativy/manila\\_amendments](http://seaman.net.ua/library/morskoe-pravo/normativy/manila_amendments)

5.[Электронный ресурс]-Режим доступа:<http://key4mate.com.ua/blog/manilskie-popravki-zhdet-li-nas-chto-to-novenkoe.html>23.07.2012 |

6.Транспортная стратегия ЕС до 2050года [Электронный ресурс]-Режим доступа:<http://www.chas-daily.com/win/2009/06/29/te041.html?r=43>



*Лілія Мезіна,  
доцент кафедри «ЭТ і ПМТ» ОНМА., к. е. н.*

## **ПАРАМЕТРЫ И ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТНОГО РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ В РЕГИОНАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ**

Один из факторов эффективного позиционирования морских торговых портов в структуре рынка транспортных услуг является адекватность технико-экономического уровня торговых портов параметрам мировой экономике, структуре и дедевейту флота, внешнеторговому обороту. По прогнозам в 2013 году темпы роста глобального валового внутреннего продукта составит 3,2 %. В развивающихся странах темпы роста ВВП, по прогнозам, в 2013 году должны составить 5,9 %. Темп роста обусловлен политикой стимулирования спроса.

Важнейшим параметром конкурентной устойчивости национальных морских торговых портов в структуре регионального рынка транспортных услуг является транзитная привлекательность страны.

Несмотря на географическое расположение Украины, которое предопределяет потенциальную загрузку транспортных мощностей транзитными грузопотоками в течение последних пяти лет объемы этих грузов резко сократились : 2008 году составили — 325 423 тыс. т, а в 2012 — 124 893,91 тыс. т (уменьшились на 61%), а если сравнить 2012 год с 2011 то транзит сократился на 17% ( 2011 год — 151 243 тыс. т.). По видам транспорта наибольшее падение объемов наблюдается у трубопроводного транспорта (с 223 497,94 тыс. т в 2008 году до 76 978 тыс. т в 2012 году, т.е. на 65%), железнодорожного (с 93 347,6 тыс. т в 2008 году до 40 940 тыс. т. в 2012 году, т.е. на 56%) и морского (с 3 486,97 тыс.т. в 2008 году до 1 637,72 тыс. т в 2012 году, т.е. на 53%) транспорта (рис 1).

Причинами этого негативного процесса является:

- низкая конкурентоспособность транспортного комплекса Украины на внутреннем и внешнем рынках;
- изменение политических и экономических факторов;
- недостаточные темпы обновления основных фондов;
- ограниченная пропускная способность пограничных переходов;
- несовершенство нормативно-правовых актов способствующих привлечению инвесторов;

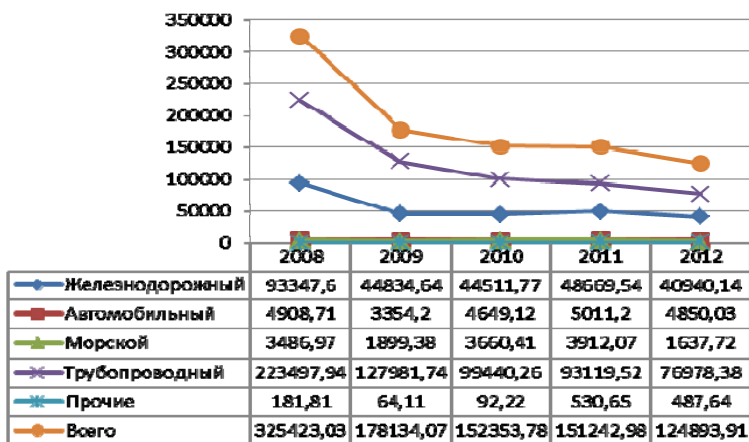


Рис. 1 Динамика перевозки транзитных грузов в Украине

– несбалансированная политика по отношению к росту транзитных грузопотоков;

– завышенные тарифы на магистральных наземных путях.

Важнейшим условием эффективного позиционирования национальных торговых портов в обслуживании как отечественных, так и транзитных грузопотоков является привлечение инвестиционных ресурсов. Этого можно добиться при формировании рациональной государственной транспортной политики ориентированной на максимизацию денежных потоков портового бизнеса независимо от резидентности собственников. Так же следует обращать внимание на структурные сдвиги в грузопотоках, и соответственно формировать инвестиционную программу.

На рис. 2 в систематизированном виде представлены параметры и факторы конкурентного развития морских торговых портов в региональных условиях позиционирования.

Экономический потенциал региона обуславливается транзитной привлекательностью страны и адекватностью технико-экономического уровня транспортных предприятий требованиям внешней системы.

Оптимизация транзитных грузопотоков, обслуживаемых национальной транспортной системой, зависит от естественной привлекательности портов и наземных путей в соответствии с принципами формирования региона транспортного обслуживания; экономической выгоды с позиции грузовладельцев и транспортных предприятий; четкости пра-

новых положений и организации обслуживания. С учетом этих факторов должна строиться экономико-правовая система, принципы налогообложения и формироваться технико-экономический уровень предприятий морского транспорта.

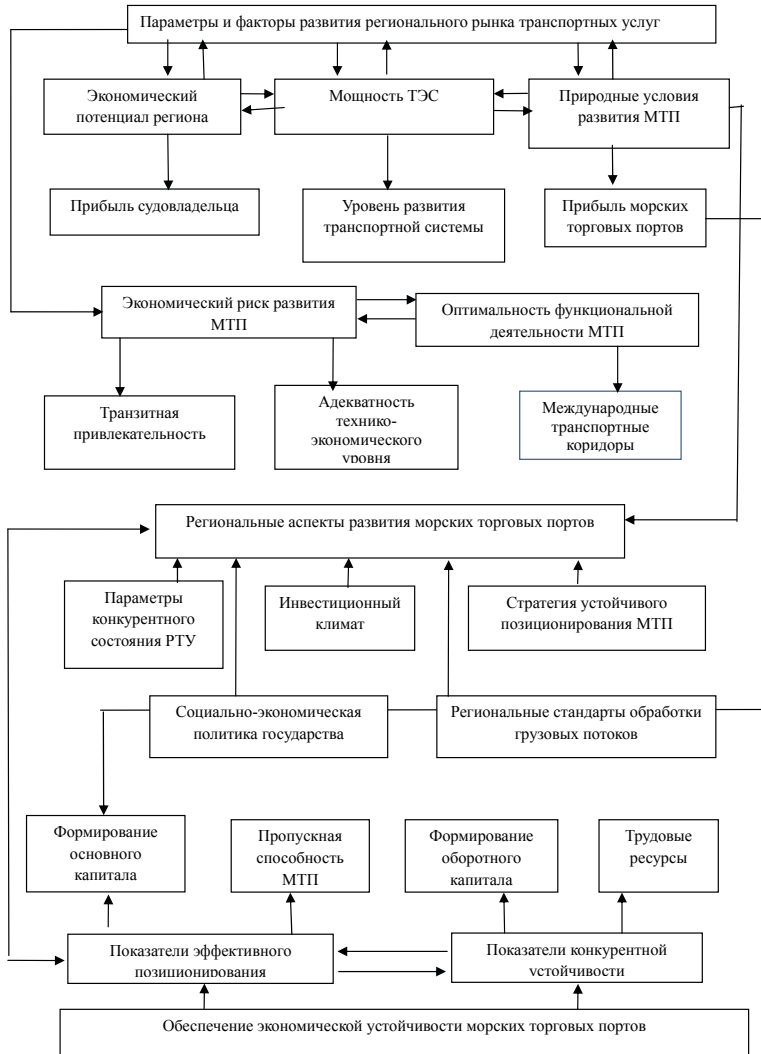


Рис. 2. Параметры и факторы конкурентного развития морских торговых портов в региональных условиях позиционирования

Эффективность функциональной деятельности морских торговых портов с учетом региональных аспектов позиционирования обуславливается: параметрами конкурентного состояния регионального рынка транспортных услуг; рациональной транспортной политикой государства; благоприятным инвестиционным климатом в стране. Также необходимо отметить, что уровень развития транспортной системы влияет на формирование прибыли как морских торговых портов так и судовладельцев.

В системе обслуживания транзитных грузопотоков сложились специальные международные стандарты и требования, соблюдение которых формирует сбалансированность участия национальных транспортных систем. Если последние не отвечает общим требованиям или обуславливает появление технических или коммерческих ограничений, транзитные грузопотоки уходят на альтернативные направления. Поэтому в качестве критерия эффективности обслуживания транзитных грузопотоков необходимо рассматривать не максимум тарифов и сборов, а адекватность транспортной системы и экономичность ее функционирования относительно равновесных тарифов.

*Світлана Онєшко,*

*старший викладач кафедри «Облік, фінанси та аудит»  
ОНМУ*

## **ОЦІНКА ФІНАНСОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЯК СКЛАДОВА ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РЕГІОНУ**

В сучасних умовах господарювання під впливом кризових явищ, що відбуваються в економіці країни особливої актуальності набуває вирішення питань реалізації заходів щодо підвищення конкурентоспроможності регіонів, а рішення даного питання надасть можливість швидко реагувати та адаптуватися до мінливих тенденцій розвитку зовнішнього та внутрішнього середовищ.

Взагалі, конкурентоспроможність регіону зумовлено економічними, соціальними і політичними факторами положення регіону на зовнішньому ринку, а визначення цих факторів через систему показників дозволяє оцінити стан регіону та його динаміку.

Функціонування регіонів визначається наявністю матеріальних, трудових та фінансових ресурсів, а обмеження кожного з ресурсів є пе-

решкою розвитку регіону. Досягнення стійкого економічного розвитку регіону можливо лише за умови гармонійного поєднання економічних, соціальних та екологічних інтересів суспільства.

В останній час проводиться достатня кількість досліджень в частині оцінки конкурентоспроможності регіонів, активно проводиться та публікується дослідження конкурентоспроможності регіонів України, проведені Фондом «Ефективне управління». Для розрахунку глобального індексу конкурентоспроможності використовуються окремі складові, серед яких відокремлюють інституційне середовище, інфраструктуру, макроекономічну стабільність, охорону здоров'я, освіту, ринки праці, товарів, послуг і т. ін. Безумовно кожна зі складових є важливою при оцінці конкурентоспроможності, при цьому досить мало уваги приділяється такій складовій як фінансовий потенціал, який необхідно розглядати як стратегічний інструмент досягнення економічного зростання регіонів.

Фінансовий потенціал регіону відображає фінансову здатність брати участь у створенні матеріальних благ і наданні послуг та характеризується сукупністю наявності активів та джерел їхнього утворення.

Враховуючи те, що для підвищення конкурентоздатності регіонів на перший план виступає необхідність виявлення практичних рекомендацій, саме завдяки оцінці фінансового потенціалу можливо визначення не тільки наявних ресурсів, але і невикористаних можливостей.

Процес управління фінансовим потенціалом регіону нерозривно пов'язано з функціями управління, а сукупність фінансових ресурсів та організаційних механізмів, повинно бути спрямовано на забезпечення прибуткового розвитку регіону в довгостроковій перспективі.

Крім того, фінансовий потенціал нерозривно пов'язано з фінансово-майновим станом окремих об'єктів активів. Оцінка фінансово-майнового стану є дієвим інструментом мінімізації фінансових ризиків і джерелом інформації для прийняття оптимальних управлінських рішень. Крім того, реальна вартість активів цікава для інвесторів, які хочуть знати вартість активів, які можуть бути отримані в оренду або концесію в обмін на інвестування коштів.

При оцінці фінансового потенціалу необхідно забезпечити системний підхід, коли кожен об'єкт, що вивчається, розглядається як система, яка постійно змінюється та перебуває під впливом ряду чинників зовнішнього і внутрішнього середовища.

Оцінка фінансового потенціалу повинна ґрунтуватися на базі показників прибутковості, ділової активності та фінансової спроможності (стійкості). На теперішній час для всіх регіонів України однією з основних проблем, розв'язання яких визначає їх стабільний розвиток, є підвищення фінансової спроможності, що обумовлено необхідністю наявності достатніх джерел фінансового забезпечення. Крім того, такий підхід дасть можливість виявити існуючі диспропорції та чинники їх виникнення.

На підставі вищесказаного можливо сформулювати основні висновки щодо необхідності оцінки фінансового потенціалу регіонів:

– оцінку фінансового потенціалу необхідно розглядати як стратегічний інструмент досягнення економічного зростання регіонів;

– сукупність фінансових ресурсів та організаційних механізмів, повинно бути спрямовано на забезпечення прибуткового розвитку регіону в довгостроковій перспективі;

– фінансовий потенціал нерозривно пов'язано з фінансово-майновим станом окремих об'єктів активів;

– оцінка фінансового потенціалу повинна ґрунтуватися на базі показників прибутковості, ділової активності та фінансової стійкості;

– для своєчасного виявлення резервів необхідно постійно здійснювати моніторинг фінансового потенціалу регіонів, визначення організаційних механізмів його управління та контролем за досягненням результатів з подальшим коригуванням.

Таким чином, теоретичні засади оцінки фінансового потенціалу на базі формування і використання фінансових ресурсів, а також прогнозування розвитку регіонів є основою для практичної реалізації заходів щодо підвищення їх конкурентоспроможності в цілому.

***Володимир Шевченко,***

*заступник директора регіонального філіалу НІСД*

*у м. Одесі, к.ф.н., доцент*

## **УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ЙОГО КОНКУРЕНТНОЗДАТНОСТІ**

Конкурентноздатність регіону можна розглядати як потенціал певної території. Реальним показником конкурентноздатності стає тоді, коли функціонує виробництво та обслуговування.

Первинною ланкою виробництва як відомо є підприємство. Отже, ми повинні за всебічним макроаналізом, повернути свою увагу і на те, що формує макропоказники, а саме, на конкурентноздатність підприємств.

В своєму виступі я хочу торкнутись питань зв'язаних підвищення дієвості управління підприємством.

Кілька слів щодо використаних понять.

При аналізі конкурентноздатності підприємства вчені виділяють такі найбільш характерні її риси як:

1) здатність досягти та утримувати перевагу в економічному протистоянні ;

2) здатність виробляти товари, що мають більший попит в порівнянні з товарами, які виробляють інші фірми;

3) здатність надавати більш якісні послуги, або послуги у співвідношенні ціна-якість:

4) здатність ефективно використовувати наявні ресурси ;

5) практичні знання і рівень професійної підготовки персоналу;

6) рівень поточного і стратегічного управління;

7) інформаційне забезпечення діяльності підприємства.

Показниками, що характеризують конкурентноздатність є:

– позиція, що займає підприємство на ринку товарів і послуг.

– обсяг продукції, що випускається і загальний прибуток.

– фінансовий стан підприємства.

– потенційні можливості розвитку [1];

Характеризуючи феномен конкурентноздатності, в залежності від конкретного стану підприємства, можна говорити про один із п'яти його рівнів:

– *Дисбаланс* — найнижчий рівень, який характеризується відсутністю системного бачення і діяльності. Підприємство функціонує як сукупність окремих елементів. По суті це початковий рівень. Перспективи тривалого функціонування підприємства на цьому рівні вкрай обмежені.

– *Контроль* — рівень підприємства, де збалансовані комерційні, виробничі і фінансові цілі підприємства, функціонує налагоджений облік і контроль основних заходів. У якісній характеристиці цей рівень може бути охарактеризований як хороша база для подальшого розвитку.

– *Оптимізація* — рівень підприємства, де основні бізнес-процеси спрощені, Це суттєво впливає на зменшення витрат. Економістами да-

ний рівень розглядається як типовий для функціонування в рамках національного ринку.

– *Адаптація* — рівень, за якого в діяльності підприємства системно враховується ситуація на зовнішньому ринку. Підприємства з таким рівнем виступають суттєвим фактором конкуренції на світовому ринку.

– *Світовий рівень* — рівень, досягнувши якого, підприємство (точніше корпорація) здатне не тільки впливати на ринок, але й формувати його. Цей рівень характерний для так званих транснаціональних компаній [2].

Щоб бути конкурентноздатним, підприємство повинно якомога швидше перейти з першого на другий рівень розвитку, який є базовим для подальшого росту. На цьому рівні створюється необхідна система норм і нормативів, виконання яких забезпечує основи подальшого успішного функціонування підприємства. Якщо говорити про підприємства південного регіону, то можна зазначити, що за характеристиками рівнів ми маємо повний їх спектр — від не конкурентноздатних і збиткових до таких, які вийшли на високий рівень конкурентноздатності.

Прикладом підприємства з високою конкурентноздатністю не тільки на регіональному, але й на міжнародному ринках є завод «Одескабель», який спеціалізується на виробництві телекомунікаційних кабелів. Підприємство освоїло випуск радіочастотних, мідних і волоконо-оптичних кабелів, а також новітніх цифрових LAN-кабелів. Тут розроблена і впроваджена інтегрована система менеджменту за 4-ма міжнародними стандартами: система менеджменту якості по ISO 9001:2008, система екологічного управління по ISO 14001:2004, система управління гігієною та безпекою праці по OHSAS 18001:2007, система соціальної відповідальності по SA 8000:2008. Факти свідчать про те, що тут приділяють належну увагу технічній політиці і якості управління завдяки чому рівень організації виробництва і управління відповідає світовим стандартам.

Очевидно, що якість управління напряму зв'язана з конкурентноздатністю. Управлінська діяльність представляє собою широке коло дій, яке включає в себе *управління збутом, управління плануванням, управління поставками і складськими операціями, управління безпосередньо виробництвом, управління персоналом, технічну і технологічну політику.*

Оскільки виробництво тісно зв'язане з ринком, то першою передумовою успіху є знання загального обсягу ринку, а також тієї частки ринку, яку займає (чи може зайняти) дане підприємство. Орієнтовно обсяг



ринку може бути означений як сума продаж за рік фірмами, що виробляють даний товар та частки незадоволених потреб.

Зрозуміло, що всяка попередня оцінка ринку є приблизною. Отримати реальну картину теоретично можна за наявності даних про забезпеченість населення асортиментом товарів, тривалістю експлуатації товару, терміну його заміни, тенденціями в наданні переваг новим товарам, відомостями про виробничу, рекламну, фінансову, інноваційну та інформаційну діяльність конкурентів. Отримати такі дані практично неможливо. Однак це не означає, що знання ринку є альтернатива. Необхідно, наскільки можливо, намагатись більш повно оцінювати ринок. Інформація про обсяг ринку виступає основою виконання такої функції підприємницької діяльності як управління збутом — *системи процедур і дій, направлених на просування готової продукції на ринок.*

Змістовно збут включає в себе:

- Вивчення і формування попиту;
- Отримання, обробку і систематизацію замовлень;
- Комплектацію і підготовку готової продукції;
- Відвантаження готової продукції на транспортні засоби і транспортування її замовникам;
- Організацію розрахунків.

На підприємстві Одеса-кабель, про яке йшлося раніше, орієнтиром для планування обсягів і асортименту товарів є корзина замовлень, яка формується й аналізується в інформаційно-аналітичному центрі підприємства. В Україні споживачами продукції підприємства є найбільші оператори зв'язку «Укртелеком», «МТС», «Київстар», «Білайн», «Інтертелеком», група компаній «Вега», «Укрнерго», «Укртранснафта», «Нафтогаз», «Криворіжсталь» та інші. Для кращого обслуговування споживачів в 10 містах України створена мережа представництв Торгового дому «Одескабель».

Політика у сфері збуту окрім означених завдань повинна :

1. Постійно отримувати інформацію щодо ситуації на ринку, аналізувати і враховувати її;
2. Формувати імідж підприємства як такого, що випускає якісні товари, враховує потреби покупців, швидко усуває найменші недоліки, намагається максимально задовольняти потреби покупців, щодо якості продукції;

3. Проводити заходи для отримання максимального поточного прибутку і гарантій такого прибутку на перспективу;

4. Проводити заходи з тим, щоб зайняти оптимальну позицію на ринку товарів.

Для забезпечення системної роботи на ряді підприємств Одеської області практикується використання *технологічних програм збуту*, де визначено основні цілі, пріоритетні напрямки, критерії оцінки результатів роботи, систему зворотного зв'язку, порядок і нормативні показники реагування. Відділи в своїй діяльності керуються *технологічними картами*. Замовлення приймаються і заносяться у *журнал замовлень* з урахуванням технічних і технологічних можливостей.

Відхилення у термінах виконання не бажані, проте передбачено їх узгодження із замовником заздалегідь. Результати виконання замовлень фіксуються та аналізуються постійно у визначені терміни.

Формажорні обставини аналізують негайно з прийняттям відповідних рішень.

**Управління плануванням** має за мету розробити плани в яких, виходячи із фінансових можливостей, стану підприємства, виробничого і соціального середовища, потреб ринку, окреслити коло завдань, засоби і методи їх вирішення. Як відомо, підприємства ведуть стратегічне ( до 10 років), оперативне (5 років) і поточне (1-2 роки) планування. Оскільки поточне і оперативне планування повинно бути узгодженим із стратегічним, а кожен окремий план збалансований за завданнями, ресурсами і термінами, узгоджений із загальним планом і окремими планами ( фінансовий, постачання ресурсів, організаційний і т.і.), то управління плануванням виступає як необхідна умова функціонування підприємства.

На нинішньому етапі підприємства півдня України надають перевагу тому чи іншому виду планування в залежності від рівня розвитку, на якому вони знаходяться, і перспектив. У крупних промислових і сільськогосподарських підприємствах, в портах і державних закладах планування здійснюють відповідні відділи.

В самому загальному плані управління плануванням включає в себе:

– **визначення** : терміну планування; етапів планування і порядку звітності на кожному етапі; списку планів; списку осіб і відділів, які залучається до планування; порядку і термінів узгодження планів;

– **контроль за плануванням;**

- проведення організаційно-звітних нарад;
- оперативне реагування на зміни в умовах планування;
- організацію проведення експертної оцінки готового плану ;
- врахування результатів експертної оцінки;
- представлення планових документів керівництву підприємства (раді директорів)

*Управління поставками і складськими процесами забезпечує матеріально-ресурсну основу виробництва включає в себе:*

- визначення номенклатури і обсягу поставок ;
- визначення потенційних постачальників за критеріями: якість продукції, кількісні показники, надійність партнера, терміни поставок, можливості розширення обсягів і асортименту товарів ;
- управління закупівлями;
- управління складами;
- виробничу логістику;
- розрахунки;
- Визначення функціонального призначення складів їх місткості:
- Визначення товарних груп, з якими працюють склади:
- Визначення оптимальних процедур реалізації завдань кожного складу;
- Розподіл персоналу та техніки для виконання робіт;
- Розрахунок продуктивності складу і кожної технологічної ланки;
- Визначення порядку обігу документів;
- Прогноз роботи складу на перспективу.
- аналіз ефективності роботи логістичної ланки постачань, складів та окремих елементів усієї системи.

*Персонал складів у своїй діяльності повинен керуватись правилом: «Ніщо не може покинути приміщення складу, якщо не залишаються документи, які підтверджують це і підписані особою, яка забирає товар».*

#### **Управління безпосередньо виробництвом**

Виробництво починається із включення сировини в технологічний процес. Саме тому так важливо мати запаси вихідної сировини, комплектуючих, незавершеного виробництва, готової продукції, що дозволяє гнучко реагувати на зміну умов виробництва і добиватись оптимального результату.

Використання запасів залежить від попиту на ринку, тому воно об'єктом управління не являється. Вся увага в управлінні зосереджується-

ся на тому, щоб вчасно і в необхідній кількості поновити запаси. Основними параметрами у цьому випадку стає визначення терміну замовлення на той чи інший вид запасів, та обсягу замовлення.

Характер управління запасами залежить від того який є попит на той чи інший вид запасів. Розрізняють залежний і незалежний попит. Залежний попит прогнозований і він потребує точного планування і такого ж точного виконання. Попит на уже готовий продукт виробника є *незалежним*

*Незалежний попит* задовольняється чи то в системі з фіксованою кількістю, чи в системі з фіксованим часом. Система з фіксованою кількістю замовлень використовується для поповнення високотехнологічних запасів, коли простій такого обладнання обтяжений значними витратами. При цьому, витрати запасів чітко фіксуються, і при досягненні встановленого мінімального рівня, поповнюються на ту ж саму кількість.

Система з фіксованим часом використовується для низько технологічних запасів. Параметром для замовлення є встановлений термін.

**Контроль і забезпечення якості** — одна із важливіших передумов конкурентноздатності підприємства. Контроль якості здійснюється на основі національних і міжнародних стандартів. Міжнародний стандарт ІСО 9000 передбачає, що контролю підпадають конструкторська і технологічна документація, сировина, матеріали, напівфабрикати, комплектуючі вироби, обладнання, інструменти і технологічне оснащення, процеси отримання заготовок, виготовлення напівфабрикатів і деталей, складання вузлів, агрегатів і виробів, готова продукція (деталі, вузли, вироби), відповідальність керівників, звітність про якість.

Основними завданнями, які реалізує контроль є: забезпечення використання в процесі виробництва тільки доброякісних предметів, засобів і знарядь праці; попередження, виявлення і усунення всіх відхилень від нормального ходу виробничого процесу; вивчення причин, що впливають на зниження якості продукції; розробка рекомендацій щодо скорочення браку і поліпшення якості продукції; попередження попадання до споживача неякісної продукції; контроль за дотриманням технологічної дисципліни та загальної культури виробництва; сортування придатної і бракованої продукції; облік продукції та заключне оформлення технічної документації про ступінь її готовності.

Система контролю якості повинна бути організована таким чином, щоб, з одного боку,— забезпечити достатній контроль усіх об'єктів та ре-

алізацію задач контролю, з іншого, — не допустити зниження внаслідок перевірок продуктивності праці. Це завдання досягається використанням різних видів контролю таких як загальний, вибірковий, плановий і позаплановий.

Важливе місце в забезпеченні дійовості контролю займає чіткий розподіл сфер і рівня відповідальності.

Що стосується забезпечення якості продукції, то необхідно враховувати, що вона залежить від багатьох складових. До таких складових відносять: якість проекту; якість технології виготовлення; якість устаткування; якість сировини; дотримання технологічних вимог на кожному етапі виробництва; якісне сортування і упаковка; якісне зберігання і доставка товару до споживача. На нинішньому етапі економічного розвитку орієнтиром українських підприємств є європейські стандарти. Перехід на них — поточне завдання.

**Управління персоналом** — один із найважливіших видів управління.

Управління персоналом передбачає:

- визначення штатної кількості працівників за спеціальностями;
- визначення критеріїв відбору спеціалістів ( професійні, психологічні, моральні)
- відбір рецензій і проведення конкурсу по цих документах;
- проведення тестових завдань і аналіз її виконання конкурсантами;
- проведення співбесід з конкурсантами;
- підготовку рекомендацій щодо прийняття того чи іншого працівника на роботу.
- контроль виконання функціональних обов'язків;
- адаптацію працівника ( організаційна, професійна, соціально-психологічна)
- забезпечення соціальних потреб ;
- формування необхідного морально-психологічного клімату у відділах, цехах, складах, виробництві;
- атестацію, реалізацію завдань перепідготовки кадрів та їх мобільності.
- мотивацію кадрів ( професійний ріст, справедлива зарплата, можливість впливати на ситуацію на виробництві, можливість отримувати необхідну інформацію, оцінка ініціативи).

**Технічна і технологічна політика** в епоху бурхливого науково-технічного прогресу стала невід'ємною часткою управління. Досліджен-

ня проведені економістами показали, що конкурентоспроможність підприємства напряму залежить від економії ресурсів. При цьому, найбільш ефективними є заходи з економії енергоносіїв, сировини і матеріалів, іншими словами, економії на матеріалоемкості. За підрахунками спеціалістів в економії ресурсів особливе значення має економія сировини. Це спонукає підприємців розробляти і впроваджувати у виробництво нові технології. Крупні компанії або мають свої потужні науково-дослідні центри, або встановлюють тісні зв'язки з науково-дослідними установами престижних вищих навчальних закладів. Курс на інновації проводять і середні та малі підприємства.

Нові розробки дозволяють значно зменшувати матеріальні та енергетичні витрати. При цьому, можуть використовуватись як нові методи створення товарів, як наприклад точне лиття у машинобудуванні, агрегатне лісопиляння у деревообробці, виробництво нетканних матеріалів у текстильній промисловості, так і повне використання вторинних ресурсів.

Прикладом перспективних сучасних розробок є створення нових штучних матеріалів на основі вуглецю. Великі перспективи відкривають композитні матеріали, які поєднують в собі пластичність і міцність. Міцні і легкі композити знаходять своє застосування там, де вироби підпадають під великі хімічні, механічні, динамічні, температурні навантаження. Бурхливо розвиваються ряд інших напрямків створення штучних матеріалів та впровадження їх у виробництво.

В Одеській області в рамках енергозбереження в будівництві набувають поширення нові теплоізоляційні матеріали, використання яких покращує технічні характеристики будівель. Прикладом такого використання може бути виробниче об'єднання «СТІКОН», де на базі стандарту ISO 9001-2000 розроблена і введена в дію система управління якістю.

Показовим є досвід енергозбереження в інших підприємствах області, зокрема в порту «Южний», де в свій час було проведено моніторинг використання електроенергії, виявлено енергозатратні виробництва та визначено шляхи зменшення витрат. Ефект дали такі заходи як по дільничний контроль використання електроенергії, покращення організації праці, закупівля нового устаткування з підвищеними показниками якості щодо енергозатрат.

Підсумовуючи викладений матеріал необхідно сказати наступне:

2. Конкурентноздатність являє собою інтегральний показник здатності підприємства як суб'єкта економічних відносин у процесі виробництва такої ж продукції, яку виробляють інші підприємства, отримувати гарантовано такий прибуток, який забезпечує подальше його функціонування. Конкурентноздатність залежить від дії науково-технічного і соціального факторів, врахування яких необхідна умова ефективного виробництва.

3. Необхідною внутрішньою умовою конкурентноздатності підприємства є забезпечення професійного, технічного, технологічного та фінансового балансу усіх складових виробництва.

4. Необхідною зовнішньою умовою конкурентноздатності підприємства є формування балансу його фінансових інтересів з фінансовими інтересами постачальників і споживачів.

5. Реалізація зовнішньої та внутрішньої умови конкурентноздатності здійснюється на базі системного інформативного забезпечення, вмілого управління збутом продукції, управлінням плануванням, управлінням поставками і складськими процесами, управлінням безпосередньо виробництвом, контролем і забезпеченням якості, управлінням персоналом, технічною і технологічною політикою. що в сукупності стає достатньою умовою конкурентноздатності.

### Література

1. Етимологічний словник української мови : т. 2 / [уклад. Н. С. Родзевич та ін.] — К. : Наукова думка, 1985. — 572 с.

2. Давид Марка, Клемент Марк Гоуэн Методология структурного анализа и проектирования: Пер. с англ. М.: Наука, 2003.

3. Дейнега О.В. Методологічні аспекти оцінювання конкурентоздатності підприємств [Електронний ресурс] // Наукові праці Вінницького національного технічного університету. Електронне наукове фахове видання. Відділ Логістика. — 2008. — С. 61 — 68. — Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/VNULP/Logistyka/2008\\_623/10.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/VNULP/Logistyka/2008_623/10.pdf). — Назва з екрану.

4. Майкл Э.Портер Конкуренция: Пер. сангл. — М.: Издательский-дом «Вильямс», 2005. 608 с.

5. Дьяченко А.В. Основания теории трансформационной экономики: Учебное пособие. — Волгоград: Издательство ВолГУ, 2001. — 120 с.

*Ірина Москвиченко,*  
*доцент ОНМУ, к.е.н.,*  
*Валентина Кобзарук,*  
*аспірант ОНМУ*

## **БУДІВНИЦТВО СПГ-ТЕРМІНАЛУ У ПІВДЕННОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ**

З початку XXI століття СПГ впевнено лідирує на світовому газовому ринку. Істотною перевагою СПГ перед трубопровідним газом є те, що його можна транспортувати в будь-яку точку планети, навіть куди технологічно нереально прокласти газопровід. Європейські ціни на СПГ в даний момент істотно нижче, ніж ціни на російський трубопровідний газ.

На сьогоднішній день найбільшими імпортерами СПГ є Японія, Іспанія, Південна Корея, Великобританія, Франція і Тайвань. У той же час, головними експортерами є Катар, Індонезія, Малайзія, Австралія, Нігерія, США, Росія, Алжир, Оман і Єгипет. У світі діє понад 80 технологічних ліній на 27 заводах зі скраплення природного газу.

Вперше ідея будівництва СПГ-терміналу виникла в 2005 році, але реалізовуватися стала лише в березні 2010 року. Тоді ж було затверджено План заходів щодо реалізації інвестиційного проекту «Постачання до України скрапленого природного газу і будівництво регазифікаційного терміналу». Через півроку Комітет економічних реформ при Президентові України надав проекту будівництва СПГ-терміналу статус національного у рамках Національного пріоритету «Нова енергія».

8 грудня в 2010 р. розпорядженням КМУ № 2360 встановлено новий план першочергових заходів з підготовки проекту «LNG-термінал».

Проект передбачає будівництво терміналу в районі м. Южне в Одеській області. Його вартість експерти оцінюють у 1,25 млрд дол. США.

Будівництво СПГ-терміналу в Україні розділене на два етапи. На першому етапі (плановий запуск — 2016) буде задіяно судно-термінал потужністю 5 млрд куб. м газу на рік. На другому етапі (плановий запуск — 2018) буде побудований наземний термінал потужністю 10 млрд куб. м газу на рік.

В рамках першого етапу будуть проведені днопоглиблювальні роботи (вартість — 121 млн євро), буде побудований газопровід, який з'єднає орендовану плавучу платформу з магістральними трубопроводами.



На другому етапі буде побудований берегової термінал з прийому СПГ, придатного для розвантаження великих СПГ-танкерів за кошти консорціуму інвесторів (вартість — 735 млн євро).

Згідно з планами, СПГ-термінал почне операційну діяльність на початку 2015 року. Держінвестпроект і компанія Exceleerate Energy 26 листопада 2012 підписали угоду про співпрацю. Плавучий LNG-термінал може прибути до України в середині 2014 року і почати роботу до кінця того ж року.

Оренду FSRU платформи, яку планується розмістити в акваторії одеського порту «Южний» в 2014 році, буде оплачувати НАК «Нафтогаз України». Вартість оренди такої платформи оцінюється в \$ 65-100 млн. на рік.

Фахівці американської компанії Exceleerate Energy підтверджують технічну можливість розміщення плавучого терміналу з регазифікації зрідженого газу в акваторії порту «Южний» на українському узбережжі Чорного моря.

Потенційними постачальниками скрапленого газу в Україну будуть країни Північної та Західної Африки, такі як Єгипет, Алжир, Нігерія; Перської затоки — Катар і Каспійського регіону — Азербайджан, Туркменістан.

Катар, територія якого в три рази менше території Одеської області, займає третє місце в світі після Росії та Ірану за доведеними запасами природного газу, а також має 14 терміналів газифікації і 54 метановозами, що складає близько 20% загального флоту газозовів у світі. Таким чином, ця країна є світовим лідером з експорту СПГ і має великий досвід в інфраструктурних проектах. Тому не дивно, що Катар пріоритетний потенційний постачальник СПГ в Україну.

У вересні минулого року послом Туреччини було повідомлено, що споруджуваний СПГ-термінал в Одесі на думку Туреччини становить значну небезпеку для міст і потоків. Однак, кілька місяців тому була досягнута домовленість, про те, що Туреччина щомісяця буде пропускати через Босфор і Дарданелли вісім танкерів зі скрапленим газом для України.

Для доставки скрапленого газу на СПГ-термінал Україна потребує метановозами, які може забезпечити постачальник газу або інвестор. Крім цього, метановози можна було б будувати на українських суднобудівних заводах. Однак, на жаль, їх можливості представляються досить

обмеженими. Основна причина — відсутність серйозних замовлень з боку вітчизняних судновласників, у першу чергу — державних, що змушує суднобудівні заводи України шукати замовників за кордоном. Сьогодні в Україні більше 80% судів будується за закордонним контрактам. Так, у жовтні цього року на Херсонському суднобудівному заводі, який належить російській «Smart Maritime Group», для мальтійської компанії «SVL» був випущений перший за останні 20 років невеликий танкер дедвейтом всього 7 тис. т, в той час як у світі сьогодні будуються мегаметановози дедвейтом 150 і 250 тис. т.

Проект будівництва даного терміналу в Південному регіоні необхідний, передусім Україні, так як є одним з ключових у питанні постачання газу. Успішна реалізація будівництва СПГ-терміналу залежить, насамперед, від довіри міжнародних інвесторів і партнерів, від здатності української держави створити сприятливий інвестиційний і діловий клімат у країні.

*Світлана Мінакова,  
доцент ОНМУ, к.е.н*

### **КРИТЕРИИ ВЫБОРА ПЕРЕВОЗЧИКА**

Перед каждой производственной или торговой фирмой возникает дилемма или самостоятельной перевозки комплектующих изделий, деталей, окончательной продукции или покупки услуг стороннего перевозчика (экспедитора), известная как задача ЯЗЫКОВ (Make-or-Buy Problem), что состоит в обоснованном решении данной проблемы. Задача ЯЗЫКОВ — это решение вопроса об использовании собственных транспортных средств (составов) или транспорта (состав) общего пользования. При решении задачи необходимо учитывать ряд факторов («за» (потребность в перевозках стабильная и достаточно велика; перевозки могут быть осуществлены имеющимся транспортными средствами и др.) и «против» (потребность в перевозках невелика, для их производства нет необходимых мощностей и т.д.). В решении задачи МОВ должны участвовать различные подразделения фирмы, в том числе снабженческие, технологические и др. Делались попытки формализации решения задачи, например, в качестве критерия оптимальности нередко принимается максимум прибыли. Однако практические расчеты усложняются тем, что приходится учитывать большое количество факторов, значение

которых в заданном интервале времени могут с высокой степенью вероятности изменяться (падение спроса, разработка новых технологий и др.), в результате чего решение может оказаться неверным со всеми вытекающими отсюда последствиями. В методе, предложенном Feddin JH, при анализе затрат и результатов доставки груза оценка прибыли производится как стохастическая случайная переменная. Эта оценка используется для возможного утверждения относительно ожидаемых доходов и позволяет выявить причины снижения доходов и определить пути ее повышения. В методе матриц, решение задачи выбора перевозчика связывается с анализом рынка (степени дефицитности и стоимости услуг, наличия альтернативных каналов приобретения, частоты предложения и т.п.). Недостатком данного метода является сложность формализации. Суть метода стоимостной оценки заключается в том, что выбор перевозчика предполагается обусловленным стремлением фирмы к оптимизации стоимости товара и определяется переменной прибыли. Таким образом, выбор определяется стремлением торговой фирмы максимально увеличить прибыль за счет оптимального сочетания параметров перевозки и товарного рынка, показывает следующая модель:

$$P_{kj} = [P_k - T_{kj}(Q, A_{kj}) - Q * T_{0kj}(Q, A_{kj})] * \exp(-iA_{kj}) \quad (1)$$

где  $P_{kj}$  — прибыль;  $P_k$  — рыночная цена товара;  $T_{kj}(Q, A_{kj})$  — стоимость перевозки единицы товара (функция количества перевозимого товара и времени перевозки);  $Q$  — функция стоимости производства товара;  $A$  — число дней перевозки;  $i$  — процентная ставка в день;  $\exp(-iA_{kj})$  — множитель, учитывающий то, что прибыль получается после окончания определенного количества дней, позволяет определить размер прибыли в данный момент;  $k$  — рынок;  $j$  — перевозчик. Метод описывает абстрактного перевозчика, перевозящего абстрактный товар, в виде вектора параметров перевозчик предлагает грузоотправителю, например, при перевозке. Метод основан на минимизации стоимости каждого параметра и на приравнивании маргинальной стоимости до маргинальной прибыли как условию равновесия. В модели доставки груз в процессе перевозки рассматривается как перемещается товар:

$$C = r * T_u * t * T + a / s + W * S * T / 2 \quad (2)$$

где  $C$  — ожидаемая величина годовой суммы расходов на перевозку;  $T$  — количество товаров, перевозимых за год;  $g$  — стоимость доставки за единицу товара (включая тарифы на перевозку, погрузку, разгрузку, страховку и т.п.);  $t$  — среднее время, необходимое для завершения доставки, годы;  $S$  — среднее время между перевозками товара, годы;  $u$  — стоимость доставки единицы товара в год (с учетом процентной ставки, штрафов за порчу и мелкое воровство и т.п.);  $a$  — стоимость оформления заказа за одно грузоперевозки;  $W$  — годовая стоимость складирования.

Ожидаемая величина годовой суммы расходов на перевозку данного количества товаров равна сумме стоимостей перевозки и складирования. Абстрактный перевозчик определяется по трем его параметрам, которые характеризуют: стоимости перевозки, стоимости перевозимого товара и времени перевозки. Стоимости оформления заказа, складских перевозок и перевозки общего количества товаров являются экзогенными параметрами. В принципе, в модели можно учитывать и некоторые другие факторы, такие, как неопределенность спроса и времени доставки.

**Віктор Герасименко,**

*завідувач кафедри Економіки і управління туризмом  
Одеського національного економічного університету,  
к. е. н., професор*

## **НОВІТНІ МЕТОДИ ОЦІНЮВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТУРИСТИЧНИХ ТЕРИТОРІЙ**

В умовах загострення конкурентної боротьби на світовому туристичному ринку актуальності набувають питання оцінювання конкурентоспроможності не тільки регіонів, а й окремих туристичних територій, або дестинацій. Дестинація — це географічна територія, що має певні межі і яка може залучати і задовольняти потреби досить широкої групи туристів. Туристична дестинація вважається вирішальним елементом регіональної туристичної системи і суб'єктом управління регіонального розвитку.

Для оцінювання конкурентоспроможності території можна запропонувати декілька методів, кожний з яких має свою інформаційну основу, переваги, недоліки і можливості використання в практичній діяльності.

Найбільш простим та зрозумілим способом оцінювання конкурентоспроможності є метод рангів. Він дозволяє дати оцінку місць

дестинацій-конкурентів шляхом ранжування значень основних показників їх діяльності. Найбільш конкурентоспроможна туристична територія визначається за критерієм мінімум набраних рангів (якщо найкращий стан показника визначається мінімальним рангом) або за критерієм максимуму набраних рангів (якщо найкращий стан оцінюється максимальним рангом). Шляхом порівняння суми рангів, які експерти присвоїли окремим територіям за всіма обраними показниками, можна виявити її місце у конкурентній боротьбі (табл 1).

Таблиця 1

**Приклад оцінювання конкурентоспроможності туристичної дестинації методом рангів**

Показники конкурентоспроможності	Оцінки			
	досліджуваної дестинації	дестинацій-конкурентів		
		А	В	С
1. Площа природних рекреаційних ресурсів — море, гори, ліси, річки, озера, мінеральні води, лікувальні грязі.	1	4	2	3
2. Кількість об'єктів культурно-історичної спадщини — музеї, галереї, старовинні споруди та пам'ятки, архітектурні шедеври	2	3	4	1
3. Стан інфраструктури — готелі, санаторії, ресторани, лікарні та медпункти, заправочні станції, спортивні об'єкти, магазини.	1	4	2	3
4. Рівень обслуговування — спектр послуг, компетентність та привітність обслуговуючого персоналу.	2	1	4	3
5. Рівень цін — сукупність цін на основні та додаткові послуги для туристів.	4	1	2	3
6. Транспортне забезпечення — дороги, аеропорти, авто- та залізничні станції, морські і річкові порти, можливість прокату автомобілів.	2	3	4	1
7. Екологічна рівновага — відсутність радіоактивного забруднення, низький рівень викидів шкідливих речовин у повітря з боку транспорту та промислових підприємств.	3	2	1	4
8. Безпека — низький рівень злочинності, відсутність випадків терористичних актів.	2	1	4	3
<b>Сума рангів</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>21</b>
<b>Місце в конкурентній боротьбі</b>	<b>I</b>	<b>II</b>	<b>IV</b>	<b>III</b>

Перевагою методу рангів є простота застосування, можливість використання для оцінювання конкурентоспроможності як кількісних, так і якісних показників, які поширені в сфері послуг. Однак даний метод має і певні недоліки: він дає тільки наближений результат, не дозволяє встановити ступінь відставання одного конкурента від іншого; він — слабо формалізований, дозволяє виробити тільки наближені рекомендації щодо розробки конкурентних стратегій [1].

Оцінку конкурентоспроможності туристичної дестинації можна здійснити також за допомогою параметричного методу. Такий підхід пропонується М.А. Окландером [2]. У своїй монографії він здійснив позиціонування рекреаційного комплексу Одеської області на ринку рекреаційних послуг України шляхом оцінки його конкурентоспроможності у порівнянні з відповідними господарськими комплексами інших регіонів (АРК, Карпатський регіон тощо). Така робота виконана автором у такій послідовності:

- формується набір ключових чинників комерційного успіху, за допомогою яких співставляються регіональні рекреаційні комплекси;
- надається кількісна (параметрична) локальна оцінка стану регіональних рекреаційних комплексів за кожним чинником окремо;
- розраховується інтегральний показник стану регіональних рекреаційних комплексів за усім набором чинників за формулою

$$A = \sum_{j=1}^n a_j x_j,$$

де:  $A$  — інтегральний показник стану регіональних рекреаційних комплексів;  $a_j$  — вага або значимість кожного чинника;  $x_j$  — параметричний індекс чинника;  $j$  — чинник комерційного успіху;  $n$  — кількість чинників.

- знаходиться місце (позиція) регіонального комплексу на ринку рекреаційних послуг.

Позиціонування рекреаційного комплексу Одеської області на ринку рекреаційних послуг України здійснено з урахуванням діяльності двох найпотужніших регіональних рекреаційних комплексів — Криму і Карпат (таблиця 2).

Згідно з отриманими результатами інтегральний показник стану регіональних рекреаційних комплексів для Карпат значно вищий, ніж для Одеської області і Криму. Це обумовлено тим, що туризм, лікування та відпочинок у Карпатах значно дешевші, а значимість трьох перших (вар-

тісних) чинників найвища. На сьогодні саме вартісні показники визначають попит на послуги рекреації.

Позиції рекреаційних регіонів України автор визначає таким чином: для рекреаційного комплексу Карпатського регіону властивий туризм і відпочинок для осіб із середнім достатком та лікування шлунково-кишкових захворювань; для Криму — туризм і відпочинок для осіб з високим рівнем доходів, лікування захворювань нервової системи, дихальних шляхів; Одеської області — туризм і відпочинок для осіб із середнім достатком, лікування широкого кола захворювань.

Таблиця 2

**Позиціонування рекреаційного комплексу Одеської області на ринку рекреаційних послуг України (для внутрішнього туризму) [2]**

Чинник комерційного успіху	Значимість кожного чинника ( $a_j$ )	Параметричний індекс чинника ( $1 \leq x_j \leq 10$ )		
		Одеська область	Крим	Карпати
Ціни на рекреаційні послуги	0,2	8	5	10
Ціни на продукти харчування	0,2	7	5	10
Ціни на розваги	0,1	8	5	10
Розвиненість інфраструктури рекреації	0,15	4	5	3
Середня розрядність послуг розташування	0,05	3	5	3
Ступінь універсализації санаторно-курортних закладів	0,06	8	6	3
Швидкість акліматизації	0,06	9	4	8
Різноманіття рекреаційних ресурсів	0,06	7	10	4
Організація гастролей «зірок» естради	0,06	10	8	4
Наявність історико-архітектурних та культурних пам'яток	0,06	8	8	8
Інтегральний показник конкурентоспроможності (A)	1,0	4,37	3,86	7,22

Параметричний метод, як і метод рангів, є простим для застосування, він також дає можливість оцінювати і кількісні, і якісні показники. Перевагою його перед методом рангів є те, що за допомогою вагових коефіцієнтів визначається значущість кожного показника, який оцінюється. Однак головним недоліком даного методу є суб'єктивізм остаточної оцінки: значення коефіцієнтів вагомості показників, а також бальні оцінки за кожним показником встановлюються експертами. Отже, остаточна оцінка залежить виключно від знань, досвіду та суб'єктивних уявлень експертів про предмет оцінки.

Для усунення цього недоліку можна запропонувати модифікований варіант параметричного методу. Його сутність полягає в тому, що для оцінки конкурентоспроможності туристичної території використовуються відповідні реальні кількісні показники, які є у встановлених формах адміністративної та статистичної звітності (1 — тур, 1 — готель, 1 — курорт). Один із можливих варіантів розрахунку інтегрального показника конкурентоспроможності туристичної дестинації може бути представлений таким чином:

$$I_k = m_1 \times K_d + m_2 \times K_{ке} + m_3 K_{кмс} + m_4 \times K_{мзр} + m_5 \times K_{ппр} + m_6 \times K_{п},$$

де:  $I_k$  — інтегральний коефіцієнт конкурентоспроможності туристичної дестинації;

$K_d$  — параметричний індекс обсягу доходів від туристичної діяльності;

$K_{кте}$  — параметричний індекс кількості обслугованих туристів та екскурсантів;

$K_{кмс}$  — параметричний індекс місткості санаторно-курортних закладів;

$K_{мзр}$  — параметричний індекс місткості засобів розміщення;

$K_{ппр}$  — параметричний індекс площі природних ресурсів;

$K_{п}$  — параметричний індекс кількості культурно-історичних пам'яток;

$m_1; m_2; m_3; m_4; m_5; m_6$  — коефіцієнти вагомості кожного параметра.

Параметричні індекси конкурентоспроможності рекомендується розраховувати шляхом порівняння значень певних параметрів по кожному об'єкту з їхніми найкращими значеннями серед досліджуваної сукупності [1].



Як відомо, найсуттєвішим недоліком при використанні багатьох інтегральних показників є суб'єктивність при визначенні параметрів вагомості ( $m_i$ ). Практично усі існуючі методики передбачають встановлення вагових коефіцієнтів шляхом залучення експертів. При цьому їх кількість та необхідний рівень кваліфікації залишаються дискусійними питаннями, а проблеми підбору експертів та впорядкування їхніх думок суттєво ускладнюють побудову інтегральної моделі. Вирішенню вказаних проблем сприяє використання елементів теорії нечітких множин, і, зокрема, метод аналізу ієрархій, розроблений відомим американським математиком Т. Сааті. Особливістю цього методу є здійснення ієрархізації обраних показників відносно невеликою кількістю експертів із можливістю перевірки на непротирічливість шляхом відношення узгодженості при високій суворості подальшої математичної обробки, що базуватиметься на принципі ієрархічної композиції. Згідно методу аналізу ієрархій елементи завдання (розглянуті вище інтегральні показники) порівнюються попарно по відношенню до їх впливу на загальну для них характеристику (рівень конкурентоспроможності туристичних підприємств). Система парних співставлень призводить до результату, що може бути представлений у вигляді матриці парних порівнянь — так званої зворотносиметричної матриці або матриці Сааті. Елементом матриці  $a$  ( $i, j$ ) є інтенсивність прояву елемента ієрархії  $i$  відносно елемента ієрархії  $j$ . Така інтенсивність має визначатись за дев'ятибальною шкалою, запропонованою автором методу, де оцінки мають наступні значення: 1 — рівна важливість, 3 — помірне переважання елемента  $i$  над елементом  $j$ , 5 — суттєве переважання елемента  $i$  над елементом  $j$ , 7 — значне переважання елемента  $i$  над елементом  $j$ , 9 — дуже значне переважання елемента  $i$  над елементом  $j$ , 2,4,6,8 — проміжні значення. Якщо при співставленні елемента  $i$  із елементом  $j$  отримано  $a(i, j) = b$ , то при співставленні елемента  $j$  із елементом  $i$  отримуємо:  $a(j, i) = 1/b$ . Таким чином формується матриця парних порівнянь.

Потім виставлені бали по кожному показнику перемножуються і з добутку вираховується корінь ступеню  $n$  (де  $n$  — кількість показників, що аналізуються — у нашому випадку — корінь четвертого ступеню). Надалі знаходиться сума коренів і частка кожного кореню у цій сумі. Отриманий вектор-результат становитиме відносну важливість (вагу) певного показника у загальній оцінці.

Побудуємо матрицю Сааті, елементами якої будуть попарні порівняння впливу розглянутих оціночних показників на рівень конкурентоспроможності туристичних територій (див. табл. X. 1.1 ). Значення цих елементів матриці становлять узгоджену думку експертів, в якості яких виступали науково-педагогічні працівники кафедри економіки та управління туризмом Одеського національного економічного університету. Для узгодження думок експертів ми скористались методом «медіани Кемені», розробленим у 50-і роки минулого століття видатним американським математиком Джоном Джорджем Кемені. Цей метод більшість фахівців вважає найбільш коректним способом усереднення відповідей експертів, представлених бінарними відношеннями.

Визначивши вагові коефіцієнти, запишемо формулу (..) наступним чином:

$$I_k = 0,28 K_d + 0,116 K_{кте} + 0,09 K_{кмс} + 0,11 K_{мзр} + 0,19 K_{нпр} + 0,17 K_n$$

Використовуючи даний вираз проаналізуємо конкурентоспроможність туристичних територій України. Як території ми розглядаємо суб'єкти адміністративно-територіального устрою України, тобто АР Крим, 24 області та міста Київ і Севастополь. Дані для розрахунку взяті нами із джерел [3,4,4,6].

Таблиця 3

**Матриця парних порівнянь впливу часткових інтегральних показників на рівень конкурентоспроможності туристичних підприємств**

Оціночні параметри	$k_d$	$k_{кте}$	$k_{кмс}$	$k_{мзр}$	$k_{нпр}$	$k_n$	Добуток	Корінь	Питома вага
$k_d$	1,00	1,75	6,75	3,75	1,60	2,10	148,84	2,31	0,28
$k_{кте}$	0,59	1,00	3,50	2,00	0,97	1,30	5,14	1,31	0,16
$k_{кмс}$	0,38	0,58	1,00	0,75	0,72	1,05	0,12	0,71	0,09
$k_{мзр}$	0,42	0,67	1,50	1,00	0,77	1,10	0,35	0,84	0,11
$k_{нпр}$	0,67	1,21	5,38	2,88	1,00	1,17	14,43	1,56	0,19
$k_n$	0,58	1,08	5,25	2,75	0,88	1,00	7,91	1,41	0,17
<b>Усього</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	<b>8,14</b>	<b>1,00</b>

Найвищою конкурентоспроможністю серед регіонів України відзначається м. Київ (6,79). Це пояснюється перш за все найвищим обсягом доходів від туристичної діяльності, які мають саме туристичні підприємства м. Києва. Наступне місце займає АРК (3,03), за нею йдуть: Івано-Франківська область (1,4), Одеська та Львівська області (по 1,37).

Процедура оцінювання за даним методом складається з таких етапів:

- визнаються території-конкуренти для порівняння;
- збирається інформація по одиничним показникам, що обрані для оцінювання;
- здійснюється розрахунок параметричних індексів шляхом порівняння
- показників по конкретним DESTИНАЦІЯМ із найкращими (максимальними чи мінімальними) значеннями в досліджуваній сукупності об'єктів;
- визначається інтегральний коефіцієнт конкурентоспроможності.

Методика оцінювання конкурентоспроможності запропонованим методом є досить об'єктивною і має певні переваги перед тими методами, що розглядалися раніше:

– охоплює всі основні джерела конкурентоспроможності туристичної території (природні та антропогенні туристичні ресурси, основні показники діяльності суб'єктів туристичного сектору та його інфраструктури);

– надає більш об'єктивну оцінку конкурентних позицій за рахунок обмеження суб'єктивності думок експертів. Останнім залишаються функції формування переліку показників та визначення їх значущості;

– використовує реальні кількісні показники, що є у адміністративній та статистичній звітності.

В цілому, комплексне оцінювання конкурентоспроможності туристичної території повинно будуватись на такій моделі, яка б відображала їх як інтегральну систему туристичних ресурсів, суб'єктів господарювання та процесів обслуговування рекреантів та туристів.

### Література

1. Гаврилюк С.П. Конкурентоспроможність підприємств у сфері туристичного бізнесу / С.П. Гаврилюк: [навч. посібник] — К.: Київ. нац. Торг.-екон. ун-т, 2006. — 180 с.

2. Окландер М.А. Проблеми формування маркетингової системи країни / М.А. Окландер. — К.: Наукова думка, 2002. — 167 с.

3. Статистичний бюлетень Державної служби статистики України «Туристична діяльність в Україні у 2011 році» — К, 2012. — 76 с. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/> [с. 16, 59].

4. Статистичний бюлетень Державного комітету статистики України «Санаторно-курортне лікування, організований відпочинок та туризм в Україні». — К, 2011. — 91 с. [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/> [с. 16].

5. Статистичний бюлетень Державної служби статистики України «Туристична діяльність в Україні у 2011 році» — К, 2012. — 76 с. [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/> [с. 34, 69]

6. Статистичний бюлетень Державної служби статистики України «Колективні засоби розміщування в Україні у 2011 році» — К, 2012. — 190 с. [Електронний ресурс] — Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/> [с. 64-65].

***В'ячеслав Котлубай,***

*доцент кафедри національної економіки  
НУ «Одеська юридична академія», к.е.н.,*

***Юлія Хаймінова,***

*к.е.н., доцент кафедри національної економіки  
НУ «Одеська юридична академія»*

## **УДОСКОНАЛЕННЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ**

Морські торговельні порти є однією із ланок в системі міжнародних морських перевезень, складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку.

Розвиток портів передбачає високий рівень конкуренції портових послуг. Так, наприклад, найбільші морські європейські порти, в тому числі контейнерні термінали, розташовані в безпосередній близькості один від одного, але у всіх частка перевалки контейнерів є високою.

З метою підвищення ефективності функціонування вітчизняних портів необхідно удосконалити тарифну політику, що проводиться Міністерством інфраструктури України.

Закон України «Про морські порти України», що вступив в силу в червні 2013 р. передбачив серйозні зміни в підходах до формування портових тарифів. Таким чином, виникла можливість у створенні нової, сучасної системи портових тарифів, яка б була побудована на принципах прозорості та обґрунтованості розміру портових тарифів та сучасних реаліях щодо умов їх застосування.

Постановою Кабінету міністрів України від 3 червня 2013 р. № 407 було скасовано певний перелік постанов КМУ, до якого увійшла і постанова КМУ від 12 жовтня 2000 р. №1544 «Про портові збори». Одночасно з цим був розроблений наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня № 316 «Про портові збори». Цим наказом було затверджено Порядок справляння та розміри ставок портових зборів та Порядок обліку та використання коштів від портових зборів. Проте розмір ставок залишився без змін.

Відсутність перерахунку розміру портових зборів може бути пояснено тим, що в даний час відсутня науково-обґрунтована, затверджена методика формування системи портових зборів, яка б враховувала державні інтереси з регулювання ціноутворення на послуги морських портів і потреби портів з утримання та розвитку портової інфраструктури в умовах конкуренції на ринку транспортних послуг.

Розробка портових тарифів, включаючи портові збори, виконувалася виходячи з основних принципів їх формування, прийнятих в зарубіжній практиці портового ціноутворення. Суднові збори, що справляються в портах світу, є платою за певні послуги, що надаються суднам в морських портах. В основу рівня базових ставок портових зборів для морських портів України була покладена вартість послуг, що надаються суднам — витрати підприємств (морських портів, ДП «Дельта-лоцман», ДУ «Держгідрографія» та ін.), що надають послуги судновласникам в портах, плюс прибуток, необхідний підприємствам для створення умов для нормальної господарської діяльності.

Відповідні зміни в законодавстві України, розвиток підприємств, що стався з моменту розробки базових ставок портових зборів для морських портів України, необхідність виконання Україною міжнародних вимог в області забезпечення безпеки судноплавства в портових водах і охорони довкілля, призвели до значних змін:

– рівня і структури витрат підприємств по утриманню гідротехнічних споруд, що забезпечують безпеку судноплавства в портових водах, витрат з охорони довкілля. Істотний вплив на зміну рівня і структури витрат викликало створення ДП «Дельта-лоцман» і ДУ «Держгідрографія» з передачею ним частини, що належать морським портам виробничих фондів з правом справляння з суден відповідно канального і маякового зборів;

– рівня і структури оподаткованого портовими зборами суднообігу;

– умов справляння портових зборів;

– величини прибутку, необхідного підприємствам, що надають послуги судновласникам, для розвитку виробництва.

У зв'язку з відсутністю у галузі науково-обґрунтованої Методики формування системи портових зборів, неодноразове коригування рівня базових ставок портових зборів і умов їх справляння проводилося без належного економічного обґрунтування. Це призвело до істотного необґрунтованого підвищення рівня портових зборів та зниження рівня конкурентоспроможності українських морських торговельних портів на міжнародному ринку портових послуг.

Методика формування системи портових зборів повинна систематизувати витрати підприємств, що компенсуються портовими зборами, уніфікувати порядок розрахунку їх ставок для суден в закордонному і каботажному плаванні і умов їх застосування, оцінити обґрунтованість існуючого рівня ставок портових зборів у вітчизняних морських портах, визначити необхідність і доцільність їх відповідного коригування.

Оскільки портові збори є одним з основних чинників, що визначають конкурентоспроможність вітчизняних морських портів на ринках портових послуг, приведення рівня ставок портових зборів до їх реального рівня стане початковою базою для проведення Міністерством інфраструктури України економічно обґрунтованого коригування, спрямованого на підвищення привабливості портів для судновласників, сприяючи залученню додаткових об'ємів транзитних вантажів для країни.

Для розробки Методики формування системи портових зборів повинні бути залучені відповідні фахівці галузі морського та річкового транспорту, які мають достатній досвід практичного та теоретичного характеру в ціноутворенні на морському транспорті.

## ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА .....	3
1. СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ.....	5
2. ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ.....	15
3. РОЗВИТОК РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНИХ КЛАСТЕРІВ В ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНАХ: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ.....	22
4. ВИКОРИСТАННЯ ПОТЕНЦІАЛУ МІЖРЕГІОНАЛЬНОГО МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА У КОМПЛЕКСНОМУ РОЗВИТКОВІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ .....	35
5. СТРАТЕГІЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ З ІНТЕГРОВАНОГО МОРСЬКОГО УПРАВЛІННЯ: МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ	53
ВИСНОВКИ.....	60
ОРІЄНТИРИ ДІЙ.....	64
РЕКОМЕНДАЦІЇ.....	66
ДОДАТКИ .....	71
МАТЕРІАЛИ КРУГЛОГО СТОЛУ .....	80
АРТЕМ ФІЛІПЕНКО .....	83
СВІТЛАНА БІЛА .....	83
ОЛЕНА МИХАЙЛЮК МЕХАНІЗМИ ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ .....	85
МИКОЛА ПРИМАЧОВ ТРАНЗИТНИЙ ПОТЕНЦІАЛ, ЯК ОСНОВНИЙ ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ .....	98
ЛАРИСА ХОМИЧ, ЄВГЕН ІГНАТЕНКО РОЗВИТОК ТЕРИТОРІАЛЬНО-ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОРТОВОГО ГОСПОДАРСТВА ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ .....	103
ЮРІЙ МАКОГОН СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТТЯ ЛОГІСТИЧЕСЬКОГО І ПРОМИШЛЕННОГО ПРОСТРАНСТВА «П'ЯТИ МОРЕЙ».....	108
АРТЕМ ФІЛІПЕНКО.....	115
МИХАЙЛО ПОСТАН РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНЫХ КЛАСТЕРОВ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСЛОВИЙ ВНЕДРЕНИЯ СТРАТЕГИЧЕСКОГО ПЛАНА СОВМЕСТНЫХ ДЕЙСТВИЙ В РАМКАХ РЕГИОНАЛЬНОЙ ИННОВАЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ ДЛЯ ШЕСТИ РЕГИОНОВ .....	116
ВІРА БАРИШНІКОВА ПОВЫШЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПОРТОВ НА ОСНОВЕ ВНЕДРЕНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ.....	119

ОЛЬГА ЄРМАКОВА СОЦІАЛЬНИЙ КАПІТАЛ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТНОЗДАТНОСТІ РЕГІОНУ .....	122
ВАЛЕНТИНА КУХАРЧИК КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ УКРАИНСКИХ МОРСКИХ КАДРОВ НА ГЛОБАЛЬНОМ РЫНКЕ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ .....	126
ЛІЛІА МЕЗІНА ПАРАМЕТРЫ И ФАКТОРЫ КОНКУРЕНТНОГО РАЗВИТИЯ МОРСКИХ ТОРГОВЫХ ПОРТОВ В РЕГИОНАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ ПОЗИЦИОНИРОВАНИЯ .....	129
СВІТЛАНА ОНЄШКО ОЦІНКА ФІНАНСОВОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЯК СКЛАДОВА ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РЕГІОНУ .....	132
ВОЛОДИМИР ШЕВЧЕНКО УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВОМ ЯК ФАКТОР ПІДВИЩЕННЯ ЙОГО КОНКУРЕНТНОЗДАТНОСТІ .....	134
ПРИНА МОСКВИЧЕНКО, ВАЛЕНТИНА КОБЗАРУК БУДІВНИЦТВО СПГ-ТЕРМІНЛУ У ПІВДЕННОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ .....	144
СВІТЛАНА МІНАКОВА КРИТЕРИИ ВЫБОРА ПЕРЕВОЗЧИКА .....	146
ВІКТОР ГЕРАСИМЕНКО НОВІТНІ МЕТОДИ ОЦІНЮВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ТУРИСТИЧНИХ ТЕРИТОРІЙ .....	148
В'ЯЧЕСЛАВ КОТЛУБАЙ, ЮЛІА ХАЙМІНОВА УДОСКОНАЛЕННЯ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ .....	156



*Наукове видання*

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ  
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ  
ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ  
УКРАЇНИ**

*Аналітична доповідь*

*Матеріали «Круглого столу»*

За редакцією А. О. Филипенка

Коректор І.І. Радіонова  
Верстка В.Г. Вітвицька

Здано в роботу 05.11.2013 р. Підписано до друку 19.11.2013 р.  
Формат 60x84/16. Обл.-вид. арк. 7,76. Ум.-друк. арк. 9,42.  
Папір офсетний. Друк на дуплікаторі. Зам. № 1311-11.  
Наклад 50 прим.

Видано і віддруковано ПП «Фенікс»  
(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).  
м. Одеса, 65009. вул. Зоопаркова, 25. Тел. (048) 7777-591  
E-mail: [maritimebooks@yandex.ru](mailto:maritimebooks@yandex.ru)  
[www.law-books.od.ua](http://www.law-books.od.ua)