

РЕГІОНАЛЬНИЙ ФІЛІАЛ НАЦІОНАЛЬНОГО ІНСТИТУТУ СТРАТЕГІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
у м. ОДЕСІ

Інструменти та механізми забезпечення сталого розвитку приморських регіонів України

Аналітична доповідь

Матеріали круглого столу

*20 грудня 2013 року
м. Одеса*

Одеса
Фенікс
2014

УДК 330.3
ББК 65.01
И 72

Автори:

Михайлюк О.Л., к.е.н., п.н.с.

Сербіна Ю.В., с.н.с.

Баришнікова В.В., к.е.н., п.н.с.

Филипенко А.О., директор регіонального філіалу НІСД у м. Одеса

За редакцією

директора регіонального філіалу НІСД у м. Одеса

Филипенка А.О.

И 72 Інструменти та механізми забезпечення сталого розвитку приморських регіонів України : аналітична доповідь, матер. круглого столу (20 грудня 2013 року, м. Одеса). – Одеса : Фенікс, 2014. – 110 с.

ISBN 978-966-438-796-2

Розкрито зміст поняття сталого розвитку. Проаналізовано необхідність сталого розвитку приморських регіонів України. Розглянуті проблемні питання сучасного стану господарського комплексу півдня країни. Відмічено тенденції та досвід передових країн світу у реалізації програм сталого розвитку. Визначено шляхи і етапи вирішення завдання забезпечення сталого розвитку приморських регіонів.

Видання підготовлено для представників центральної та місцевої влади, які реалізують соціально-економічну політику в південному регіоні, спеціалістів-економістів, вчених, студентів.

Зміст публікації відображає позицію авторів.

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

ПЕРЕДМОВА

Розвиток виробництва і зростання масштабів господарської діяльності, в ході яких людина використовує дедалі більшу кількість природних ресурсів, зумовлюють тотальне посилення антропогенного тиску на довкілля та порушення рівноваги в навколишньому природному середовищі. А це, в свою чергу, призводить до загострення соціально-економічних та екологічних проблем. Одночасно з вичерпанням запасів невідновлюваних сировинних та енергетичних ресурсів посилюється забруднення довкілля, особливо водних ресурсів та атмосферного повітря, зменшуються площі лісів і родючих земель, зникають окремі види рослин, тварин тощо. Все це зрештою підриває природно-ресурсний потенціал суспільного виробництва і негативно позначається на здоров'ї людини.

Однак крім екологічного виміру, сталий розвиток має виражений економічний (необхідність формування економічної системи, гармонізованої з екологічним чинником розвитку) та соціальний (забезпечення права людини на високий життєвий рівень в умовах екологічної безпеки) виміри.

Необхідність модернізації економіки України вимагає сьогодні пошуку нових форм регіонального розвитку, які б не тільки враховували економічну, соціальну, культурну специфіку окремих регіонів, але й забезпечували поєднання економічного зростання з покращенням якості життя людей, у тому числі, забезпечення чистого довкілля, якісної питної води, зменшення забруднення атмосферного повітря, створення умов для якісного відпочинку, доступність до медичних послуг та лікувально-рекреаційних ресурсів.

Окремі групи регіонів України мають яскраво виражену спільність клімату, рельєфу, гідрографічної мережі, властиву їм систему розселення, наявність визначних природних комплексів, відрізняються специфікою ведення господарської діяльності, мають виражену економічну спеціалізацію. Означені фактори зумовлюють необхідність диференційованого підходу до визначення парадигми сталого розвитку, а також тих специфічних інструментів та механізмів, які необхідні для його забезпечення.

Так, в окрему групу можуть бути виділені шість приморських регіонів України (Автономна Республіка Крим, Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька, Донецька області), а також м.Севастополь. Незважаючи на відмінності у ресурсному потенціалі, ресурсному розвитку вони мають певну спільну рису, а саме наявність виходу до моря та розвиненого морегосподарського комплексу.

В країнах Європейського Союзу протягом останніх років активно впроваджується новітні інструменти сталого розвитку приморських територій, зокрема, Інтегрована морська політика та просторове морське планування. Вивчення досвіду країн Європи і поступове впровадження європейських практик може бути особливо корисним в контексті проголошеного курсу України на євроінтеграцію.

Разом з тим, в межах групи приморських регіонів України слід виокремити саме три регіони, в економіці яких морегосподарський комплекс відіграє особливу роль. Це Одеська, Миколаївська і Херсонська області, які формують собою Причорноморський субрегіон. Саме на їх прикладі в представленій аналітичній доповіді розглядаються ключові проблеми сталого розвитку, шляхи та інструменти їх вирішення, а також представлений аналіз політики Європейського Союзу в управлінні приморськими територіями.

I. НА ШЛЯХУ ДО ФОРМУВАННЯ МОДЕЛІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ: ВИЗНАЧЕННЯ КЛЮЧОВИХ ПРОБЛЕМ

1.1. Загальна характеристика проблеми

Вперше термін “сталий розвиток” (sustainable development) було застосовано у доповіді Міжнародної комісії по навколишньому середовищу та розвитку “Наше спільне майбутнє” під головуванням Прем'єр-міністра Норвегії Гро Харлем Брундтланд, яка позиціонувала його як “розвиток, який задовольняє потреби сучасного покоління, але не становить під загрозу здатність майбутніх поколінь задовольняти власні потреби”. У прийнятому на другій Конференції ООН по навколишньому середовищу і розвитку (Ріо-де-Жанейро, 3-14 червня 1992 р.) документі “Порядок денний на ХХІ століття міжнародним співтовариством наголошено, що “сталий розвиток передбачає стабільний рівноважний стан навколишнього природного середовища при сталому економічному зростанні”.

Втім, як у науковому середовищі, так і в офіційних документах сьогодні відсутнє єдине визначення поняття “сталий розвиток”. Аналогічна ситуація спостерігається при аналізі документів країн, які ухвалили концепції або стратегії сталого розвитку.

В Україні на поточний момент відсутній концептуальний документ, який би визначав напрями та механізми забезпечення сталого розвитку. Це значною мірою зумовлене як об'єктивними чинниками: складними трансформаційними процесами, важкою соціально-економічною ситуацією, що склалася в Україні внаслідок фінансово-економічної кризи 2008-2009 років, так і чинниками суб'єктивними: відсутність спадкоємності у діях влади, переважання популістського, сьогочасного підходу в економічних рішеннях над стратегічними, незацікавленість широких верств суспільства у вирішенні питань, пов'язаних із кризою взаємовідносин суспільства і природи на теренах України.

В Україні поняття сталого розвитку вперше було закріплено в Концепції сталого розвитку населених пунктів України, ухваленій Постановою Верховної Ради України від 24 грудня 1999 р. В ній під сталим розвитком населених пунктів розуміється: “...соціально, економічно і екологічно збалансований розвиток міських і сільських поселень, спрямований на створення їх економічного потенціалу, повноцінного життєвого середовища для сучасного та наступних поколінь на основі раціонального використання ресурсів (природних, трудових, виробничих, науково-технічних, інтелектуальних тощо), технологічного переоснащення і реструктуризації підприємств, удосконалення соціальної, виробничої, транспортної, комунікаційно-інформаційної, інженерної, екологічної інфраструктури, поліпшення умов проживання, відпочинку та оздоровлення, збереження та збагачення біологічного різноманіття та культурної спадщини”.

У 2004 році Міністерство охорони навколишнього природного середовища України підготувало проект Закону “Про стратегію сталого розвитку України”. 15 травня 2012 р. Міністерство освіти і науки оприлюднило проект Концепції переходу України до сталого розвитку, розробленого Національною академією наук України. В ній, зокрема, сформульовані основні принципи сталого розвитку України:

- поєднання розвитку суспільства зі збереженням довкілля;
- інтеграція економічної, соціальної та екологічної складових розвитку;
- підтримання цілісності екосистем;
- забезпечення соціальної справедливості;
- запобігання економічним, соціальним та екологічним негараздам;
- збалансоване виробництво і споживання;
- збереження біологічного та ландшафтного різноманіття;
- забезпечення прозорості та підзвітності державного управління;
- корпоративна соціальна відповідальність;

- участь громадськості у формуванні та реалізації політики сталого розвитку;
- збереження культурного різноманіття і традицій українського та інших народів, що живуть в Україні;
- захист і збереження культурної та історичної спадщини народу України.

В Законі України “Про основи внутрішньої і зовнішньої політики” забезпечення “сталого розвитку економіки на ринкових засадах та її соціальної спрямованості” визначено в якості одного з принципів внутрішньої політики України.

В той же час в Державній стратегії регіонального розвитку до 2020 року питання сталого розвитку регіонів не розглядається.

Аналіз стратегій розвитку приморських регіонів свідчить, що питанням сталого розвитку регіонів приділяється недостатньо уваги. В Стратегії економічного та соціального розвитку Одеської області до 2020 року визначено, що головною метою економічного та соціального розвитку області – є “перетворення Одещини в регіон з високим рівнем життя населення та умовами для гармонійного розвитку особистості на підставі модернізаційної інвестиційно-інноваційної моделі, яка одночасно забезпечить посилення конкурентних переваг регіону”. Досягнення цієї мети передбачає, серед іншого, “створення умов для сталого розвитку міст та районів, підвищення рівня життя населення, подолання бідності, формування середнього класу на основі підвищення економічного потенціалу регіонів”. Однак конкретизації поняття сталого розвитку не визначено.

В Стратегії економічного і соціального розвитку Миколаївської області до 2015 року та Стратегії економічного і соціального розвитку Херсонської області на період до 2015 року, Стратегії економічного та соціального розвитку Автономної Республіки Крим на 2011-2020 роки питання сталого розвитку не розглядається, хоча виділяються окремі напрями забезпечення сталого розвитку, такі як забезпечення екологічної безпеки, раціональне природокористування тощо.

1.2. Проблеми сталого розвитку приморських регіонів України

Україна має найдовшу серед країн Чорноморсько-Азовського басейну довжину морського узбережжя - 2759,2 км, що зумовлює значний вплив моря та морської галузі на економічний розвиток та умови життя як країни в цілому, так і безпосередньо приморських територій. До приморських в Україні відноситься шість областей — Автономна Республіка Крим, Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька, Донецька області, а також м.Севастополь. Безпосередньо у районах та містах обласного значення, розташованих від морів щонайбільше на 50-60 км проживає 38,4% населення цих областей та 11% населення держави (Див. Додаток, табл.1).

Значення приморських регіонів для України зумовлено, перш за все, вигідним географічним розташуванням, виходом до внутрішніх та транскордонних водних шляхів – річок Дніпро та Дунай, наближеністю до основних промислових центрів країни та основних аграрних регіонів, значним портово-розподільчим потенціалом, представленим 18 морськими торговельними портами, які знаходяться у системі Міністерства інфраструктури, а також приватними терміналами та підприємствами інших відомств, які експлуатують (орендують) морські причальні споруди. Приморські регіони мають потужний туристично-рекреаційний потенціал, представлений морськими і лиманними пляжами, унікальними покладами лікувальних грязей, лиманної ропи, мінеральних вод, заповідними ландшафтами та урочищами. На тлі зростання ролі морських ресурсів в світовій економіці особливого значення набуває також використання виключної морської економічної зони України, площа якої становить 72 658 кв. км, що більше, ніж у інших країн Чорного моря.

Разом з тим, саме приморська смуга виділяється найвищим рівнем антропогенно-техногенного навантаження і має погіршені умови проживання населення. Слід зазначити,

що не вирішеність багатьох з ключових проблем призводить до суттєвих фінансових та економічних втрат. Серед них можна виділити наступні:

Зношеність інженерної інфраструктури великих міст. Наприклад, в Одеській області зношеність водопровідно-каналізаційних об'єктів в цілому по області сягає 72%, основних фондів в тепловому господарстві області - 58%, що призводить до невиправданих втрат ресурсів. Поряд з тим спостерігається негативна тенденція збільшення навантаження на комунальні мережі міста, коли нове будівництво здійснюється без розвитку та оновлення інженерної інфраструктури.

***Довідково:** У червні 2013 р. сталася аварія на Одеській ТЕЦ, внаслідок чого, центр міста залишився без світла. Також протягом 2013 р. сталася низка аварій на Одеському водопроводі, які залишили без води частину районів Одеси.*

Сьогодні питомі **витрати енергетичних ресурсів** під час виробництва і надання житлово-комунальних послуг значно перевищують відповідні показники країн ЄС, низькою залишається енергоефективність господарства. У 2011 р. Херсонська область посіла 6 місце у рейтингу енергоефективності, опустившись на 4 позиції порівняно з 2010 р. Ефективність використання енергоносіїв у регіоні на 7,3 в.п. вища за середнє по Україні й складає 61,5% від рівня ЄС.

Енергоефективність житлового сектора Одеської області складає 72% від рівня ЄС, що на 9,9 в.п. вище за середнє по Україні. Житловий сектор області посідає 11 місце за енергоефективністю серед інших областей України. Він споживає 35,0% енергоносіїв області.

Ще однією проблемою є **забруднення атмосферного повітря шкідливими речовинами**. Найбільшим забруднювачем повітря в регіоні є пересувні джерела (83,3%), зокрема, транспорт. Протягом 2012 року у повітряний басейн Одеської області від стаціонарних джерел надійшло 28,138 тис тонн шкідливих речовин, що на 2,356 тис тонн (або на 7,7%) менше, ніж у 2011 році. Таке зменшення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами відбулося за рахунок зменшення виробництва.

Динаміка викидів в атмосферне повітря в Одеській області, тис. т.

Роки	Викиди в атмосферне повітря, тис. т.			Щільність викидів у розрахунку на 1 кв. км, кг	Обсяги викидів у розрахунку на 1 особу, кг	Обсяг викидів на одиницю ВРП
	Всього	у тому числі				
		стаціонарними джерелами	пересувними джерелами			
2008	192, 2	34, 4	157, 8*	5800, 0	80, 3	–
2009	175, 1	25, 9	149, 2	5300, 0	73, 2	–
2010	181, 171	29, 165	152, 006	5400, 0	75, 7	–
2011	173, 804	30, 494	143, 310	5215, 0	85, 4	–
2012	168, 947	28, 138	140, 809	5100, 0	70, 7	–

Схожа ситуація і в Херсонській області, де протягом 2012 р. в атмосферу надійшло 73,6 тис тонн забруднюючих речовин від стаціонарних та пересувних джерел забруднення, що на 1,7% менше, ніж у 2011р. Із сумарної кількості забруднень 8,7% припало на викиди від стаціонарних джерел та 91,3% – від пересувних (автомобілі – 90,5%).

Дещо іншою є ситуація Миколаївській області де на пересувні джерела перепадає близько 71% шкідливих викидів.

Незважаючи на певне зменшення шкідливих викидів з пересувних джерел, їх рівень залишається значним. На це впливає збільшення автомобільного парку, скорочення значення міського електротранспорту в пасажирських перевезеннях, збільшення інтенсивності потоку

на дорогах. Особливо потерпає від цього великі міста – обласні центри Одеса, Миколаїв, Херсон.

Надзвичайно гостро в приморських регіонах стоїть проблема забезпечення потреб комунального та сільського господарства, промисловості та інших галузей людської діяльності **високоякісними та чистими водними ресурсами**.

Так, в Одеській області станом на 1 січня 2010 року централізоване питне водопостачання існувало в 19 містах та 27 селищах міського типу (81,8% із загальної кількості) та у 287 сільських населених пунктах (25,3%). Системами водовідведення населені пункти були забезпечені лише на 45%, у тому числі: міста - на 78%, селища міського типу - на 50%, села - на 15%.

Питне водопостачання області майже на 72 відсотки за об'ємами подачі води забезпечується за рахунок поверхневих вод.

***Довідково:** З поверхневих джерел отримують воду наступні приморські міста та райони:*

- з ріки Дністер – Одеський водопровід, що подає 550-630 тис.куб.м. води на добу. Система Одеського водопроводу забезпечує водопостачання центрального регіону Одеської області, міст Одеса, Іллічівськ, Южне, Білгород-Дністровський, населені пункти районів - Овідіопольського та Комінтернівського в радіусі до 100 км;

- з ріки Дунай до 9-ти тис.куб.м. води на добу одержує місто Кілія та до 2-х тис. куб. м. на добу м. Вилкове;

Щодо забезпеченості ресурсами підземних вод Одеська область знаходиться на передостанньому місці в Україні. На одного мешканця припадає 0,29 куб м/добу перспективних ресурсів підземних вод (по Україні – 1,1 куб м/добу). З 7 приморських районів 3 (Овідіопольський, Комінтернівський та Білгород-Дністровський) недостатньо забезпечені перспективними ресурсами підземних вод, 2 (Татарбунарський та Кілійський) знаходяться у критичному стані, підземні води питної якості відсутні, а ті, що розвідані, потребують додаткового очищення від розчинених солей і лише 2 (Ізмайльський та Ренійський) повністю забезпечені підземними водами.

Краще ситуація в Миколаївській області, де найбільший рівень забезпеченості населення централізованим водопостачанням спостерігається саме у приморських Жовтневому (84,1%), Березанському (76%) та Очаківському (63%) районах. Водночас, Миколаївська область за обсягами розвіданих запасів підземних вод питної якості є найбільш бідною на Україні.

У найкращому стані Херсонська область, де централізованим питним водопостачанням забезпечено усі міста та селища міського типу та 609 сільських населених пунктів (93,7%). Вода для забезпечення питних потреб населення області використовується з підземних джерел на 91,9% від загальної кількості та на 8,1% з поверхневих джерел.

Нераціональне господарське освоєння територій, лісовикористання, незадовільний стан інженерної інфраструктури призводять до **замулювання і зникнення малих річок**, забруднення в зниження якості природних вод.

Дуже активно розвиваються **процеси підтоплення територій**. В Херсонській області з початку 80-х років значно активізувались екзогенні геологічні процеси на території області, що розпочалися після будівництва Каховського водосховища і призвели до значного водонасичення верхніх шарів землі. Підтоплена значна частина території області, що негативно впливає на стан житлових і промислових будівель, комунальної та транспортної мережі. Серед відповідних територій області – це приморський Генічеський, Великоолександрівський, Високопільський, а також значна частина м. Херсона. Зсувонебезпечними територіями є узбережжя Чорного моря (Скадовський та Голопристанський райони), Каховського водосховища (Великолепетиський, Горностаївський райони).

В незадовільному стані перебуває система протиповеневого захисту, яка не відповідає сучасним нормам експлуатації гідротехнічних водогосподарських споруд. Зокрема, в

Одеській області незадовільний стан таких споруд не може гарантувати за умов катастрофічної повені захист від затоплення 46 населених пунктів, 160 тис. га сільгоспугідь та 120 народногосподарських об'єктів. Найбільший ризик затоплення існує для мешканців Ренійського району, який розташований у Дунайській низині.

В цілому наявний фонд захисних споруд на українській ділянці р. Дунай у більшості своїй знаходиться у незадовільному стані і не гарантує захист території від підтоплення. Ризики виникнення аварій на гідротехнічних спорудах і водних об'єктах зростають щороку, що призводить до значних збитків, які виникають внаслідок повеней.

***Довідково:** Обсяг збитків, нанесених господарству Одеської області внаслідок сильних дощів, які пройшли на північ Одеської області у вересні 2013 р. склали 170 млн. грн., серед яких тільки 80 млн. потрібно витратити на ремонт дорожнього полотна. Головна причина – незадовільний стан гідротехнічних споруд.*

Особливе значення для сталого розвитку приморських територій набуває використання земельних ресурсів, яке має реалізовуватися за трьома напрямками: збереження їх продуктивності, поступове підвищення економічної ефективності використання, вирішення соціальних проблем відповідних територій.

Приморські регіони України характеризуються високим рівнем освоєння земельних ресурсів. Так, у структурі земель Одеської області сільськогосподарські угіддя займають 79,9 відсотків, у тому числі рілля – 62,3 відсотків. У Херсонській області площа сільськогосподарських угідь складає 69,2% (1968,4 тис.га), в структурі яких 90,3% (1776,6 тис.га) припадає на рілля. Сільськогосподарська освоєність території досягла 81,5%, а ступінь розораності земель – 73,6%. Надзвичайно високим є рівень сільськогосподарського освоєння території Миколаївської області — 81,6% (2007, тис га), з яких 69,1% припадає на рілля.

Суттєву загрозу становить ерозія ґрунтів, основними причинами якої є порушення науково-обґрунтованих сівозмін, інтенсивне вирощування культур, які ведуть до виснаження ґрунтів (соняшнику, рапсу), техногенне забруднення, недостатній рівень хімічної меліорації та внесення органічних добрив.

Зокрема, напружена екологічна ситуація склалась в зонах зрошуваного землеробства. Наприклад, зрошувані землі Одещини вразливі щодо зміни гідрохімічного режиму і мають загальну тенденцію до заболочування та вторинного засолення (зокрема, майже 28% зрошуваних земель в регіоні зазнають вторинного засолення і осолонцювання). Ці процеси посилюються низькою якістю води, що використовується для зрошення. Це особливо характерно для Дунай-Дністровської зрошувальної системи, в якій використовується недостатньо опріснена вода озера Сасик.

В Миколаївській області площа деградованих земель в області становить 246,4 тис. га. Потребують консервації 223,6 тис. га деградованих земель (9,09% від загальної площі території), а також 22,8 тис. га малопродуктивних земель (0,9% від загальної площі території).

Занадто незначні об'єми щорічної меліорації ґрунтів обумовлюють збільшення площ засолених та солонцюватих земель, які за останній рік збільшились, відповідно на 201,2 та 246,4 тис. га. Відзначено також зростання (на 4,31 тис. га) площ солонців.

Приморські регіони України, як правило, належать до **лісодефіцитних**. Так, в Одеській області загальна лісистість становить 6%, що в 1,5 рази нижче порівняно з оптимальною. Для створення оптимальної лісистості, яка становить 9%, необхідно створити лісів на площі 104 тис. га. Загальна лісистість Миколаївської області складає - 4,1%.

Загальна площа земель лісгосподарського призначення державних лісгосподарських підприємств Херсонського обласного управління лісового та мисливського господарства становить 172,1 тис. га, лісистість території – 4,1% і по адміністративним районам коливається в межах від 0,4% (м.Каховка – 7 га) до 24,8% (Цюрупинський район – 30757 га).

Гострою проблемою залишається проблема **утилізації твердих побутових відходів (ТПВ)**. Це, в першу чергу стосується Одеської області, населення якої разом з промислово-господарським комплексом утворюють щорічно близько 6,0 млн. куб. м твердих побутових відходів, з яких централізованим збиранням та захороненням охоплено 66,8%, решта вивозиться стихійно.

Довідково: На сьогоднішній день в області існує 563 полігони твердих побутових відходів площею 978,1 га, переважна більшість з яких працює в режимі в режимі перевантаження, тобто з порушенням проектних показників щодо обсягів накопичення відходів. Через протидію з боку населення, природоохоронних, громадських організацій та відсутність у органів місцевого самоврядування практики надання гарантій та компенсацій виділення земельних ділянок під будівництво нових полігонів ТПВ стає в області дедалі складнішою проблемою. Майже усі діючі полігони потребують невідкладної санації, а закриті полігони - рекультивуації. Крім того, у багатьох містах, селищах міського типу та селах щороку утворюються несанкціоновані звалища твердих побутових відходів.

Не менш складна ситуація і в Миколаївській області, де у населених пунктах області послуги із санітарного очищення отримують від 50 до 100 відсотків населення, а в сільській місцевості – до 25 відсотків.

Основними причинами, складної ситуації, що склалася із збиранням, використанням, утилізацією, захороненням відходів, є:

- недостатньо розвинута система збору та заготівлі вторинних ресурсів;
- слабкий розвиток індустріальних методів переробки твердих побутових відходів відсутність сміттєпереробних заводів;
- не належно обладнані полігони ТПВ;
- недосконалість системи контролю за утворенням, перевезенням, розміщенням та утилізацією відходів;
- недостатньо активне впровадження сучасних технологій з переробки твердих побутових відходів та їх утилізації.

Крім промислових відходів, що утворюються на підприємствах, екологічну небезпеку становлять **склади, де зберігаються непридатні для подальшого використання хімічних засобів захисту рослин (ХЗЗР)**. Зокрема, на території Одеської області нараховується 84 склади, на яких зберігається майже 554,3 тонн непридатних, або заборонених для подальшого використання хімічних засобів захисту рослин (ХЗЗР), які накопичувались на території області з часів Радянського Союзу та з часом прийшли у непридатний стан. З них 5 складів знаходиться у доброму стані, 18 складів знаходяться у задовільному стані та 61 - у незадовільному.

Однією з гострих проблем є **зменшення популяції морських ресурсів (риби та морепродуктів)** в Чорному та Азовському морях, що негативно впливає на стан риболовецької галузі.

В останні роки відбувається зменшення вилову риби у виключній морській економічній зоні України. У 2012 р. у виключній (морській) економічній зоні України виловлено та добуто 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%).

На тлі зниження обсягів промислу його основу стали складати дрібні малоцінні риби, частка цінних риб в уловах сильно скоротилася.

Довідково: В 50-ті роки минулого століття в Чорному морі понад 50% виловленої риби було представлено цінними видами (пеламіда, скумбрія, ставрида, луфарь, калкан, кефаль, барабуля). Лише 36% становили дрібні види - хамса і шпроти. До 80-90-их рр. минулого століття відбулося істотна зміна структури уловів. Сьогодні з 7 основних промислових видів риб, які мали місце раніше, наступного часу залишилось тільки 3.

Видобуток цінних риб скоротився майже на порядок, деякі види, такі як білуга, севрюга, осетри, камбала-калкан, скумбрія чорноморська практично зникли з уловів. Основу промислу (близько 90%) становлять шпрот, хамса і тюлька.

Популяції кільки, хамси, кефалі, катрана частково відновився в 1995-2005 роках, але є постійний ризик погіршення їх запасів. Популяції ставриди залишаються в пригніченому стані.

Аналогічна ситуація спостерігається в Азовському морі, яке було одним з найбільш продуктивних морів у світі (більше 80 кг риби з 1 га). В окремі роки вилов риби в Азовському морі сягав 300 тис. т, у тому числі цінних видів прохідних і напівпрохідних риб (осетрових, судака, ляща, тарані та ін) - більше 160 тис. т.

Прогресуючий занепад рибальства розпочався тут у першій половині XX сторіччя, проте улови ще зберігалися на досить високому рівні (150-300 тис. т на рік), причому включали цінних риб: осетрових, судака, ляща, тарані, рибаця.

Ситуація різко погіршилася у другій половині XX сторіччя – надмірна експлуатація рибних ресурсів ускладнилась масовим виловом азовського бичка тралами, які фактично знищували донну фауну. В результаті було завдано непоправної шкоди кормовій базі осетрових. Улови останніх скоротилися в 20 разів, причому популяції втратили здатність до самостійного відтворення. Сьогодні відтворення осетрових практично повністю забезпечується рибозаводівськими заводами (100% - для білуги, більше 90% - севрюги і 80% осетра). Завдяки цим зусиллям, популяцію російського осетра вдається підтримувати, хоч і на низькому рівні, але донська севрюга і білуга знаходяться під загрозою зникнення. Наростає загроза повного вимирання азовських осетрових в найближчі роки.

В цілому стан морських живих ресурсів Чорноморо-Азовського регіону взагалі поліпшився по відношенню до періоду з 1989 по 1992 рр., але в цілому ситуація гірша в порівнянні зі станом 1970-1980-х років.

Руйнівним антропогенним фактором для екосистем Чорноморо-Азовського регіону стало забруднення, донне тралення, порушення квот на вилов риби тощо, що призвело до незворотного розбалансування ключових ланок морських екосистем і структури популяцій експлуатованих видів.

Проблема ускладнюється недостатньою системою транскордонного управління промислом рибних ресурсів. Рибні ресурси Чорноморського регіону розділені між Чорноморськими країнами. Найбільше населення має Російська Федерація, далі йде Туреччина та Україна. Близько 16 млн. осіб живуть в прибережних містах. Це стосується здебільшого України та Туреччини, які мають найдовші берегові лінії та найбільшу чисельність населення прибережних районів.

1.3. Морегосподарський комплекс України і сталий розвиток приморських регіонів

Морегосподарський комплекс є однією з провідних галузей приморських регіонів. Водночас, окремі його сектори, зокрема, морський транспорт, портова діяльність, туризм та рекреація сьогодні перетворилися на сектори глобальної економіки і відчувають на собі вплив глобальних тенденцій. Таким чином, однією з визначальних умов забезпечення сталого розвитку приморських регіонів України є зміна парадигм в області регіональної підтримки базових видів економічної діяльності, що передбачає використання специфічних, у тому числі, унікальних регіональних ресурсів.

За даними Комісії ООН з питань розвитку та торгівлі (UNCTAD), понад 80% міжнародної торгівлі товарами здійснюється шляхом морських перевезень, що значною мірою зумовлене переміщенням виробництва з високорозвинених країн до країн з низькою собівартістю виробництва продукції. Поряд із формуванням нових маршрутів морської торгівлі, відбувається зростання ролі регіональних (локальних) транспортних комплексів, а також роль інтермодальних та мультимодальних (змішаних, або тих, що виконуються не менш ніж двома різними видами транспорту з укладанням одного договору) перевезень, міжнародних транспортних коридорів, а також внутрішніх водних шляхів у транзиті вантажів.

На тлі зростання світових морських перевезень в Україні відбувається зменшення ролі морського транспорту у вантажоперевезеннях. Порівняно з 1990 р. обсяги вантажних перевезень морським транспортом у 2012 р. зменшилися у 15,4 рази (з 53253,3 тис тонн у 1990 до 3457,5 тис тонн у 2012). Питома вага морських перевезень у загальному вантажообігу складає 0,21%. Обсяги перевезень пасажирів з 1990 по 2012 р. скоротилися у 4,4 рази (з 26256,7 тис осіб до 5921 тис осіб). Питома вага морського транспорту у пасажирських перевезеннях складає 0,09%.

Відбувається скорочення тоннажу флоту. За даними UNCTAD, на 1 січня 1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України нараховував 6,177 млн. тонн (враховувалися судна місткістю 100 та більше реєстрових тонн), а частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9% (25 місце у рейтингу найпотужніших морських країн світу). Проте на 1 січня 2012 р. дедвейт флоту нараховував 0,679 млн. тонн (скорочення у 9 разів). Середній вік суден становить 30 років.

Фактична втрата Україною торговельного флоту державних судноплавних компаній, обмеженість інвестиційних ресурсів як у державі, так і в приватних структурах, високий рівень конкуренції з боку потужних судноплавних компаній та операторів судноплавних ліній робить проблематичним відновлення національного судноплавства шляхом побудови нового флоту та адекватне входження судноплавних компаній прапора України на світовий ринок морських перевезень.

Негативна тенденція спостерігається і у вантажоперевезеннях річковим транспортом, особливо в контексті посилення уваги з боку Європейського Союзу на розвиток водних перевезень, як екологічного, безпечного та ефективного виду транспорту. ЄС висунуло концепцію «морських автомагістралей» (Motorways of the Sea), яка передбачає комбіновані перевезення автомобільним та водним (поромним) транспортом.

До 2020 р. Європа планує збільшити існуючу долю ринку перевезень водним транспортом до 10%, що має забезпечити економію зовнішніх витрат більше, ніж до 2 млрд. євро на рік. Це також дозволить на 30% CO₂ та на 90% зменшити забруднення атмосфери, що призведе до додаткової економії у 500 млн. євро. До 2030 року планується переключення 30% вантажопотоків, які здійснюються на відстань понад 300 км на залізничний і водний транспорт.

В той же час в Україні порівняно з 1990 р. обсяги вантажних перевезень річковим транспортом у 2012 р. зменшилися у 15,3 рази (з 65728,1 тис тонн у 1990 до 4294,7 тис тонн у 2012). Питома вага перевезень річкових перевезень у загальному обсязі вантажоперевезень складає 0,21%. Обсяги перевезень пасажирів з 1990 по 2012 р. скоротилися у 26,4 рази (з 19090,3 тис осіб у 1990 до 722,7 тис осіб у 2012 р.).

Складною залишається ситуація в морських торговельних портах України. Основною проблемою, що стоїть перед ними, є загроза можливої втрати вантажопотоків. Висока конкуренція на ринку портових послуг при існуючому міжнародному поділі праці вимагає постійного підтримання основного капіталу морських торговельних портів на належному техніко-економічному рівні.

Нестабільною залишається вантажна база українських морських портів, що залежить від світового попиту на продукцію вітчизняних експортно-орієнтованих галузей та транзитних вантажів. Спостерігається скорочення питомої ваги транзитних вантажів, у першу чергу, російських, що переробляються в українських портах. У 2012 р. перевалка транзитних вантажів в українських портах скоротилася на 6 млн. т, до 33,8 млн. т. Найбільше падіння обсягів перевалки вантажів відбулося в морських торговельних портах Одеса і Южний. Основна причина — перенаправлення транзитних вантажів в російські порти. Близько 70% транзитних вантажів складають російські вантажі.

У 2013 р. Міністерство транспорту Російської федерації представило Стратегію розвитку морської портової інфраструктури до 2030 р. Згідно зі Стратегією основна вантажна база, яка тяжіє до Північно-Західного та Південного регіонів і обробляється у

портах країн Балтії та України, має бути переорієнтована на російські морські порти. Згідно з нею, вже у 2015 р. на долю портів суміжних держав має припадати перевалка лише 61,1 млн. тонн вантажів (8,2% всіх російських вантажів), у 2020 р. - 45 млн. тонн (5,1%), у 2030 р. - 40,1 млн. тонн (4,1%). Для порівняння — у 1992 р. 50,7% всіх російських зовнішньоторговельних вантажів перевалювалося в портах України та країн Балтії, у 2006 — 20,8%. Росією розпочато будівництво суховантажного району морського порту Тамань з прогнозним обсягом перевалки 100 млн. тонн, розвиток і вдосконалення існуючих терміналів у портах Туапсе, Новоросійськ, Кавказ.

Подібна політика загрожує втратою транзитних вантажопотоків, які йдуть через українські порти. Вантажооборот всіх морських портів Чорноморсько-Азовського басейну у 2012 р. становив 451,5 млн. тонн проти 445,8 млн. тонн у 2011. За прогнозами розраховувати на суттєве збільшення вантажної бази у регіоні у найближчій перспективі не доводиться, що означає посилення конкурентної боротьби за вантажопотоки, і відповідно, якісно нові вимоги до швидкості та вартості доставки вантажів та термінів їх обробки.

У найбільш важкій ситуації опинилися Дунайські морські порти України які є важливими бюджетотворюючими підприємствами для Українського Придунав'я. У 2012 р. порт Ізмаїл зменшив переробку вантажів на 42,3%, порт Рені — на 33,6%. Покращити ситуацію могла б більш активна участь України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону, ухваленої Європейською комісією 8 грудня 2010 року.

Вагоме значення набуває розвиток морської освіти. Україна зберегла систему підготовки і перепідготовки моряків, морські традиції, що склалися десятиліттями. Сьогодні підготовку кадрів для морського флоту відповідно до Міжнародної Конвенції та Кодексу про підготовку, дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) здійснюють 11 навчальних закладів (разом зі структурними підрозділами), більшість яких розташовані саме в приморських регіонах. Через нестачу вітчизняного флоту більшість випускників морських ВНЗ України змушені шукати роботу на суднах, які плавають під прапором інших країн. В той же час серйозною проблемою залишається питання соціального захисту моряків. За експертними оцінками, в Україні нараховується від 80 до 100 тис. моряків, які працюють під прапором інших країн. Ця категорія працюючих (особливо офіцерський склад) отримує заробітну плату вищу за середню по Україні і певним чином належать до середнього класу. В той же час, більшість соціальних відрахувань (у тому числі і податків з заробітної плати) здійснюється у “країні прапора”.

Позитивні зрушення відбулися у сфері розвитку туризму і рекреації. Разом з тим, розвитку туристично-рекреаційної сфери перешкоджають високі ціни та низький сервіс, відсутність планів комплексного розвитку природних курортних територій, напівлегальне і нелегальне захоплення ділянок і територій лікувально-оздоровчих місцевостей, неврегульованість процесів приватизації, 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.

Перспективною галуззю є круїзне судноплавство, яке може позитивно впливати на економічний розвиток приморських регіонів України. Сьогодні круїзний туризм охоплює три приморські області України з шести (Одеська та Херсонська області, Автономна Республіка Крим) та м. Севастополь. У 2013 р. морські порти України відвідали 293 круїзних лайнери, що на 98 суден більше, ніж у 2012 р. На круїзних суднах в Україну прибуло 186,5 тис туристів, що на 55 тис осіб більше, ніж у 2012 р. При цьому Одеський порт за період круїзної навігації 2013 р. прийняв 106 круїзних лайнерів і більше 81 тис пасажирів.

Для розвитку галузі в якості нішевого сегменту світової круїзної індустрії у приморських регіонах існує необхідна транспортна та туристична інфраструктура. Зокрема, з 16 морських портів Чорноморського регіону, що підходять для прийому круїзних суден, 6 належать Україні: Одеса, Євпаторія, Ялта, Севастополь, Феодосія та Керч. Означені міста

також володіють унікальними історичними, культурними та туристичними пам'ятками, які можуть бути привабливими для туристів круїзних маршрутів.

Круїзне судноплавство дає можливість протягом семи місяців на рік створити умови для гарантованого поповнення місцевих бюджетів (у т.ч. за рахунок туризму, витрат туристів на сферу розваг тощо). До того ж, це не призводить до суттєвого збільшення навантаження на наземну інфраструктуру приморських регіонів.

Розвиток круїзного судноплавства сприятиме розвитку суміжних галузей регіональної економіки (готельний бізнес, громадське харчування, транспорт, суднобудування, судноремонт тощо). Разом з тим, розвиток круїзного судноплавства у Чорноморському регіоні вимагає проведення узгодженої політики центральних та місцевих органів влади України, органів місцевого самоврядування, керівництва (власників) портів та комерційних структур, які спеціалізуються на круїзному туризмі щодо посилення координації їх діяльності, а також налагодження ефективної співпраці чорноморських країн з метою оновлення круїзного флоту, формування ринку круїзних туристичних послуг, розвитку інфраструктури круїзного туризму.

Приморські регіони України мають вагомий науковий потенціал, представлений, серед іншого, спеціалізованими науковими установами у сфері морського транспорту, суднобудування, агропромислового комплексу, рибальства які є науковими центрами для кількох областей, однак цей потенціал використовується незадовільно.

Одним із стримуючих факторів розвитку приморських регіонів України є дефіцит енергетичних потужностей в деяких з них. Автономна Республіка Крим лише 8% потреб електроенергії виробляє власними генеруючими потужностями, 92% електроенергії надходить в Крим 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.

Водночас означені регіони мають суттєвий ресурсний потенціал для розвитку альтернативної енергетики. В 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 - на одному рівні з країнами, які активно використовують сонячну енергію (США, Німеччина).

У 2013 році було здійснено низку важливих кроків для розвитку морегосподарського комплексу. Ухвалено Закон України «Про проведення економічного експерименту щодо державної підтримки суднобудівної промисловості», який визначає суднобудування пріоритетною галуззю економіки України та передбачає проведення з 1 січня 2013 року до 1 січня 2023 року економічного експерименту з метою створення підприємствам суднобудівної промисловості України умов, необхідних для збільшення обсягу виробництва продукції та надходжень до державного бюджету, за рахунок підвищення ефективності та конкурентоспроможності продукції суднобудування. Відбулося певне поживлення у суднобудівній галузі.

13 червня 2013 р. набрав чинності Закон України «Про морські порти України», який створює якісно нові умови для державно-приватного партнерства та залучення інвестицій у морегосподарський комплекс. На розвиток даного закону затверджений статут і відбулася реєстрація Адміністрації морських портів та її філіалів, підготовлена низка нормативно-правових актів. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. №548-р затверджена Стратегія розвитку морських портів до 2038 року.

Кабінет Міністрів України схвалив нову Концепцію державної цільової регіональної програми розвитку українського Придунав'я на 2014-2017 рр. з орієнтовним обсягом фінансування на суму 6,6 млрд. грн.

Разом з тим, нормативно-правова база, яка регулює розвиток морегосподарського комплексу переважно, є фрагментарною, охоплює один, або кілька аспектів розвитку галузі,

не розглядаючи галузь в цілому, морегосподарський комплекс розглядається, переважно, лише у сфері розвитку портів, означені документи не прив'язані до стратегій та програм регіонального розвитку. Стратегії та програми розвитку морегосподарського комплексу орієнтовані переважно на економічні показники і не передбачають вирішення завдань сталого розвитку як галузі, так і комплексу в цілому.

Необхідний перехід до комплексного розвитку приморських регіонів, який спрямований на відродження статусу України як морської держави, підвищення транзитного її потенціалу, підвищення конкурентоспроможності та забезпечення сталого розвитку приморських територій, впровадження нових методів управління.

1.4. Впровадження концепції “зеленої логістики” як напрям сталого розвитку приморських регіонів України

Приморські регіони України традиційно є транспортно-розподільчими вузлами, що відповідним чином впливає на розміщення продуктивних сил та розвиток інфраструктури та характер забудови міст. Основне навантаження лягає на приморські міста-порти, яких в Україні нараховується 16: Рені, Ізмаїл, Білгород-Дністровський, Іллічівськ, Одеса, Южне (Одеська область), Миколаїв (Миколаївська область), Херсон, Скадовськ (Херсонська область), Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта (Автономна Республіка Крим), Бердянськ (Запорізька область), Маріуполь (Донецьк область). Крім того, в інших приморських міст розташовані портопункти та термінали, здатні здійснювати прийом суден та перевалку вантажів: Кілія (Одеська область), Очаків (Миколаївська область), Генічеськ (Херсонська область).

З 16 міст-портів в одному - Одеса, кількість населення складає понад 1 млн. осіб, Миколаїв, Херсон, Севастополь, Маріуполь - від 300 до 500 тис. Керч, Бердянськ, Євпаторія, - від 100 до 300 тис осіб, Ізмаїл, Іллічівськ, Білгород-Дністровський, Феодосія, Ялта — від 50 до 100 тис осіб, Скадовськ, Рені, Южне — до 50 тис. осіб.

У приморських містах зосереджено понад півтори тисячі підприємств машинобудування та металургії, близько 100 підприємств енергетичної та хімічної галузей, понад 700 підприємств пов'язаних з транспортуванням, зберіганням, упаковкою продукції. Приморські міста та регіони повинні відповідати сучасним вимогам розвитку транспортно-логістичної інфраструктури, що створює умови для інтеграцію у світову систему морської торгівлі та конкурентні переваги. Порти поступово перетворюються на потужні логістичні центри, навколо яких формується відповідна інфраструктура.

Водночас, переважна більшість приморських міст має значний туристично-рекреаційний потенціал, який потрібно підтримувати на відповідному рівні з урахуванням сучасних екологічних стандартів.

Виконання функцій транспортно-розподільчих вузлів та промислових центрів веде до перевантаження простору міст вантажопотоками, збільшення викидів шкідливих речовин в атмосферу стаціонарними, і, що найголовніше, пересувними джерелами, забруднення морської акваторії.

Незважаючи на наявні переваги приморські регіони, є більш чутливими до конкурентного тиску та структурних економічних перетворень. Це, зокрема, пов'язано із тим, що традиційно потужні порти утримують частину соціальної інфраструктури міста, що знижує загальний рівень конкурентоспроможності порту.

Приморські регіони, що розвиваються за рахунок туристично-рекреаційної сфери відчувають значний конкурентний тиск з боку приморських регіонів інших країн, наприклад, Туреччини, Болгарії та інших країн та потребують відповідного розвитку наявної інфраструктури.

Основою ефективного розвитку приморських регіонів країни повинно стати збалансованість між її окремими елементами (соціальними, економічними, екологічними),

при цьому важливо визначити кількісні характеристики, що дозволять оцінити стан регіонального відтворювального процесу. Слід відзначити, що хронічне порушення регіональних пропорцій відтворювального процесу призводить до того, що його учасники втрачають інтерес до розвитку території, і тоді починаються спад в економіці, відтік капіталу і кваліфікованих ресурсів і як наслідок занепад територіального розвитку.

Для вирішення питання сталого розвитку приморських регіонів країни потрібно у першу чергу визначити характер суперечностей взаємодії соціальної, економічної та екологічної підсистем, заснований на конфлікті інтересів та різних стратегічних цілях, на підставі використання спільних ресурсів. Для вирішення цих суперечностей може бути застосовано підхід, що набув досить широкого застосування у Європейських країнах та США на підставі впровадження принципів зеленої логістики.

«Зелена логістика» - це логістика, заснована на екологічно безпечних технологіях, що не спричиняють негативного впливу на навколишнє середовище.

Як напрямок логістики «зелена» або екологістика з'явилась в середині 80-х років з метою застосування логістики для вирішення проблем охорони довкілля. Це пов'язано з тим, що «...логістика має значний потенціал для здійснення екологічного контролю пакувальних матеріалів, що використовуються, контролю і мінімізації забруднення, реалізації процесів енерго- і ресурсозберігання, адже саме серед базових логістичних процесів більшість з них стосується впливу на навколишнє середовище: транспортні, пакувальні, складські, управління запасами».

В Україні одним із прикладів використання принципів «зеленої логістики» є реалізація проекту «Чисте місто», який запроваджується на національному рівні (Указ Президента України від 08.09.2010 р. № 895). Основною метою якого є створення системи комплексів з переробки твердих побутових відходів (ТПВ).

Останнім часом значення «зеленої логістики» як інструменту підтримання екологічної безпеки постійно зростає, вона є прикладом суспільно корисного і бізнесового прибуткового симбіозу екології і економіки, яке задовольняє умови як збереження навколишнього середовища, так і зростання господарської діяльності.

“Зелена” логістика передбачає зменшення навантаження на навколишнє природне середовище, зокрема:

- скорочення споживання невідновлюваних та обмежено-відновлювальних ресурсів, їх заміна відновлювальними ресурсами;
- збільшення частки використання ресурсів отриманих внаслідок переробки продуктів життєдіяльності (в першу чергу сміття та відходів);
- покращення якості окремих відновлювальних ресурсів (вода та повітря) за рахунок запровадження сучасних екологічних технологій (очисних споруд, зменшення викидів в атмосферу), альтернативної енергетики, збільшення площі рекреаційно-паркових зон.

У зв'язку з тим, що приморські регіони характеризуються досить розвинутою транспортною мережею, представленою різними видами транспорту, «зелена» логістика покликана вирішити проблему зниження впливу транспорту на навколишнє середовище.

В розвинутих країнах впроваджуються стандарти, яким повинні відповідати сучасні транспортні засоби, вдосконалюються їх конструкції, здійснюється навчання водіїв, впроваджуються системи екологістики та екоменеджменту, проводиться екологічний моніторинг.

На жаль, в Україні транспорт розглядається лише з позиції економічності та прибутковості. Сучасні логістичні схеми доставки вантажів не враховують принципів «зеленої логістики», транспортні засоби, що використовуються є морально та фізично застарілими та не відповідають існуючим стандартам щодо екологічної безпеки.

На протилежність цьому в Європі розвиток транспорту безпосередньо пов'язано з екологічно небезпечними та «чистими» технологіями. Так наприклад розвиток транспортної політики до Європи 2010 року (так звана «WHITE PAPER») основну увагу перенесенню

навантаження з автомобільного та залізничного транспорту на морській та річковий. Як відомо саме ці види транспорту є найбільш екологічно небезпечними, дешевими та зручними.

Використання контейнеровозів для доставки контейнерних вантажів здійснює значний вплив на дорожні шляхи, погіршуючи їх якість, створює затори в містах та приміських територіях, а найважливіше – це значний обсяг CO₂, що потрапляє в повітря. Для вирішення цих проблем в Європі успішно використовуються внутрішні та прибережні водні шляхи та прибережне судноплавство (Short Sea Shipping).

Підвищення ролі водного транспорту в Європі відбувається на підставі впровадження різноманітних програм, а саме Марко Поло, TEN-T, FP-7 та інші.

Однак в Україні ці програми не набули достатньої уваги. Навпаки, відбувається скорочення питомої ваги морського та річкового транспорту у вантажних та пасажирських перевезеннях.

Ефективна інтеграція України у європейську транспортну мережу повинна ґрунтуватись на розвитку екологічно небезпечних видів транспорту, за рахунок переорієнтації вантажопотоків з автомобільного та залізничного на морський та річковий транспорт.

Серед пріоритетних напрямків розвитку «зеленої логістики» в приморських регіонах повинно стати наступне:

- контейнеризація вантажів, як ефективний напрямок зниження рівня забруднення, особливо насипними та навалювальними вантажами;
- використання сучасних технологій доставки вантажів (інтермодальних, мультимодальних), розвиток прибережних морських перевезень;
- транспортування за оптимальними маршрутами з метою скорочення порожнього пробігу автотранспорту, що в свою чергу призводить до зменшення кількості викидів відпрацьованих газів у атмосферу;
- консолідація вантажних партій в логістичних каналах, що дає можливість використовувати більш “екологічні” види транспорту, такі як залізничний, морський, внутрішній водний;
- використання зворотних контейнерів, з метою полегшення повторного використання пакувальних матеріалів і скорочення відходів;
- вдосконалення упаковки в якій зберігається продукція, що у свою чергу підвищить ефективність та оптимізує завантаження транспортних засобів.

Особливе значення в сучасних умовах набуває побудова ефективної системи управління просторовим розвитком, на підставі посилення конкурентних переваг території, що забезпечується за рахунок використання нових підходів до формування регіонального розвитку з урахуванням кластерного підходу. В основі просторової стратегії регіону повинна лежати кластерна політика, мета якої полягає у переході до управління об'єднаннями муніципальних утворень, які зможуть забезпечити формування центрів розвитку територій, що реалізують їх економічний потенціал, мають необхідну ресурсну базу, орієнтованих на реальну місткість ринку і здатних виробляти конкурентоспроможну продукцію на основі використання сучасних технологій.

II. СОЦІАЛЬНА СКЛАДОВА СТАЛОГО РОЗВИТКУ. ПОДОЛАННЯ ДЕПРЕСИВНОСТІ ПРИМОРСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ ЯК ЧИННИК СТАЛОГО РОЗВИТКУ

2.1. Основні чинники депресивного стану окремих приморських територій

Однією з проблем, які перешкоджають сталому розвитку приморських територій є нерівномірність соціально-економічного розвитку в межах приморської смуги та наявність слабо розвинених в економічному плані територій, які можна віднести до депресивних.

Довідково: Згідно із Законом України «Про внесення змін до Закону України "Про стимулювання розвитку регіонів" депресивним вважається «сільський район, в якому протягом останніх трьох років щільність сільського населення, коефіцієнт природного приросту населення, рівень середньомісячної заробітної плати та обсяг реалізованої сільськогосподарської продукції (робіт, послуг) на одну особу є значно нижчими, а частка зайнятих у сільському господарстві є значно вищою за відповідні середні показники розвитку територій цієї групи».

Так, у Миколаївській області, при середній щільності населення у 45,7 особи на 1 км² у приморських районах вона складає 10,5-34,0 особи/км² і за останні 3 роки зменшилася (див. Додаток. табл.2). У Херсонській області, при середній щільності населення 14,7 особи/ км², у приморських районах цей показник, в основному, є на рівні 9-13 осіб/км² і за останні 3 роки щільність населення зменшилася (див. табл.3).

По Одеській області, при середній щільності населення у 71,9 особи/км², у семи приморських районах вона складала 23-66 осіб/км² (за винятком специфічних приміських районів навколо Одеси) (табл. 4). При цьому, майже в усіх районах зросли темпи природного скорочення населення; найбільший механічний вплив населення припадає на Ізмаїльський, Кілійський і Ренійський райони (табл. 5). Середньомісячна зарплата (за виключенням Комінтернівського району) нижча за обласний рівень (табл. 6). По приморських районах зарплата у 1,4-1,6 разу менша за середньообласний рівень (виключення – Комінтернівський район з Припортовим заводом, містом Южне і портом). Дев'ять приморських районів з 17-ти по Одеській і Миколаївській областям мають негативне міграційне сальдо.

Таким чином, більшість приморських районів підпадають під категорію «депресивних».

До основних причин депресивності приморських територій слід віднести наступні:

- монофункціональний, переважно аграрний характер економіки;

Довідково: Наприклад, у Очаківському районі Миколаївської області розподіл робочої сили по галузях економіки виглядає наступним чином: сільське господарство - 27,1 %, діяльність готелів і ресторанів - 5,2 %, освіта - 4,8 %, промисловість - 3,6 %. Питома вага кожного з трьох приморських районів у промисловості області складає 14,1 %: Березанський район (1,1 %), Жовтневий район (12,3 %), Очаківський район (0,7 %).

- незадовільний рівень розвитку транспортної інфраструктури, низька якість автошляхів, особливо на районному рівні;

Довідково: Так, у Очаківському районі Миколаївської області протяжність доріг районного значення складає 226,8 км (55,8 % від загальної довжини доріг), в т.ч. 23,8 км – асфальт, 203 км – жорства. В Березанському районі Миколаївської області протяжність доріг обласного значення складає – 150,8 км (62,1 % від загальної протяжності), у т.ч. 84,3 км - асфальт, 66,5 км – жорства; районного – 53,7 км (22,1 % від загальної протяжності доріг), у т.ч. 11,2 км – асфальт, 42,5 км – жорства.

- складні природно-кліматичні умови для розвитку сільського господарства, значний ризик посух, що посилюється внаслідок кліматичних змін;

Довідково: За даними досліджень Інституту зрошуваного землеробства Національної академії аграрних наук України, середньодобова температура за рік з 1976 - 1980 по 2006 – 2010 рр. зросла з 9,3°C до 11,3°C, тобто на 2°C. Найбільше зростання температури спостерігалось в липні та серпні – на 3,3°C і 4,4°C відповідно. Також слід відмітити стійке підвищення температури на 1 – 1,2°C у квітні та травні, що дуже негативно впливає на початковий ріст і розвиток ранніх ярих культур.

- демографічні проблеми, зокрема, скорочення працездатного населення, висока питома вага населення пенсійного віку;
- складна економічна ситуація, занепад промисловості та підприємств морегосподарського комплексу у малих містах та селищах на районному рівні, у районних центрах;

***Довідково:** У найбільш важкій ситуації опинилися Дунайські морські порти України які є важливими бюджетоутворюючими підприємствами для Українського Придніав'я. У 2012 р. порт Рені зменшив переробку вантажів на 33,6%. У місті Рені з 19 тисяч населення 1 тисяча працює в порту. Аналогічна ситуація складається у місті Скадовськ (падіння за 2012 р. на 51,9%).*

- відсутність якісної інженерної інфраструктури, низький рівень газифікації та централізованого водопостачання;

***Довідково:** У 2010 р. відсоток газифікації Одеської області складав всього 23%. З приморських районів 100-відсотковий рівень газифікації мав лише Овідіопольський район, два райони - Кілійський та Татарбунарський (які відносяться до приморських) взагалі не газифіковані. Причиною не підведення природного газу у цих районах є відсутність магістральних газопроводів та автоматичних газорозподільчих станцій. В Березанському районі Миколаївської області газифіковано 49 % від загальної кількості населених пунктів*

Відсутність джерел водопостачання є основною причиною соціально-економічного напруження Придніавських населених пунктів області. Більшість сіл Татарбунарського, Кілійського та Ізмаїльського районів Одеської області користуються привізною водою або високо мінералізованою артезіанською водою, яка не відповідає гігієнічним нормативам.

- наявність численних екологічних проблем, які знижують рекреаційно-туристичну привабливість приморських територій;

***Довідково:** Яскравим прикладом може слугувати ситуація, що склалася навколо озера Сасик у Одеській області. Після невдалого опріснення Сасикський лиман втратив свої цілющі властивості і внаслідок порушення водообміну почав деградувати: дитяча смертність у навколишніх селах у 2-2,5 рази вища, ніж середній рівень дитячої смертності по області; регіон відрізняється високим рівнем онкологічних захворювань, захворювань дихальних органів; втрачений рекреаційний і бальнеологічний потенціал лиману; через зрошення високомінералізованими водами знизилася родючість ґрунтів; Чорне море втратило природне нерестовище риб; через підняття рівня високомінералізованих підземних вод вода у криницях стала непридатною для споживання.*

Не менш складна ситуація складається і з видобутком броду з ропи Сиваша та забрудненням Чатирликської затоки Чорного моря відпрацьованою ропою.

- низька інвестиційна привабливість територій;

***Довідково:** У загальному обсязі прямих іноземних інвестицій в Одеську область питома вага трьох (Ізмаїльський, Кілійський, Татарбунарський) з семи приморських районів складає 0,12%. У кращому стані знаходяться приморські райони, які розташовані поблизу обласного центру – Овідіопольський (10%) та Комінтернівський (5,4%).*

- низький обсяг роздрібного товарообігу;

***Довідково:** по приморських районах Одеської області роздрібний товарообіг менший за рівень середньообласного в Ізмаїльському районі у 14 разів, в Кілійському – у 9 разів (табл. 11). У розрахунку на одну особу населення обсяг роздрібного товарообороту Березанського району склав 745,7 грн., при середньообласному значенні показника – 1594,7 грн. (тобто менше у 2 рази).*

- недостатній розвиток туристичної інфраструктури, нераціональне використання ресурсів прибережної зони, зокрема незадовільний стан берегової лінії і пляжів, що призводить до зниження рівня використання цієї складової рекреаційного потенціалу;

- посилення нерівномірності навантаження на рекреаційний потенціал у зв'язку з існуванням значних неосвоєних рекреаційних територій, неефективне використання туристичного потенціалу гірських, передгірних і степових районів при одночасному надмірному навантаженні південних, південно-східних і південно-західних районів АР Крим під час курортного сезону;

- високою залишається, територіальна диспропорція щодо забезпеченості населення вільним доступом до медичних послуг, яку можна оцінити за показниками рівня забезпечення лікарнями на 10 тис. населення, рівнем забезпечення місцями в лікарнях на 10 тис. населення, а також кількістю наявних фельдшерсько-акушерських пунктів (ФАПів), які створюються у сільській місцевості.

2.2. Шляхи подолання депресивності приморських територій

1. Одним з ключових напрямів подолання депресивності приморських територій має стати поживлення роботи морегосподарського комплексу, у тому числі морських вантажних та пасажирських перевезень.

Маючи найбільшу серед країн Чорноморсько-Азовського басейну довжину морського узбережжя, вихід до транс'європейської транспортної артерії ріки Дунай та до потужного внутрішнього водного шляху ріки Дніпро, потужний портово-промисловий комплекс, Україна має серйозні умови для розвитку прибережних та змішаних (ріка-море) перевезень. Їх розвиток, крім іншого, дозволить включити в систему вантажоперевезень малі порти та порто-пункти, такі як Кілія, Очаків, Скадовськ та інші, які сьогодні не мають гарантованих вантажопотоків.

Не менш важливе значення має відновлення прибережних пасажирських (у тому числі поромних) перевезень як між українськими приморськими містами, так і з портами інших країн.

Особливої уваги потребує регіон Українського Придунав'я, економічна ситуація в якому залежить від ефективної роботи дунайських портів (Рені, Ізмаїл) та Українського Дунайського пароплавства. Одним з чинників, що гальмують розвиток регіону є стан дорожньо-транспортної інфраструктури, а також відсутністю надійного транспортного сполучення з Україною. Два автошляхи проходять: перший - через ділянку автотраси в районі с. Паланка на молдавській території, другий - через залізничний міст в районі м. Білгород-Дністровського з обмеженим рухом, залізничне сполучення проходить через територію Республіки Молдова, у тому числі і через територію невизнаної Придністровської Молдавської республіки.

Ситуацію в означеному регіоні могла б покращити більш активна участь України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону, ухваленої Європейською комісією 8 грудня 2010 року.

Довідково: Стратегія охоплює 14 країн, що входять до Дунайського регіону, включаючи Україну і передбачає, серед іншого посилення співпраці між країнами регіону з метою збільшення обсягів транспортування вантажів по Дунаю на 20% до 2020 року у порівнянні з 2010 роком, збільшення до 2020 р. кількості туристичних поїздок до 50%, розвиток інфраструктури (зокрема, усунення існуючих навігаційних «звужень» з метою забезпечення навігації протягом року), мультимодальних терміналів, співробітництво у сфері енергетики, екології, культури і освіти.

Втім, як участь України в розробці самої Стратегії була здебільшого формальною, так само, як і участь у її наступній реалізації. Все це обмежує можливості використання Стратегії як інструменту регіонального розвитку.

Позитивним кроком можна вважати схвалення Кабінетом Міністрів України нової концепції державної цільової регіональної програми розвитку українського Придунав'я на 2014-2017 рр. з орієнтовним обсягом фінансування на суму 6,6 млрд. грн.

2. Приморські території мають резерв для розвитку рибальства. Однак, внаслідок старіння риболовецького флоту та зменшення морських біологічних ресурсів в Чорному та Азовському морях, попит на рибу та морепродукти забезпечується переважно за рахунок імпорту, який складає близько 70% фонду споживання рибної продукції. Крім того, значна частина рибного ринку перебуває в тіні.

Фонд споживання рибної продукції в Україні в останні два роки за статистичними даними складав від 614 до 660 тис. тонн, що виходячи із розрахунку на душу населення дорівнює 13,4 – 14,5 кг. Середньосвітовий рівень споживання риби (за даними ФАО) складає 19,6 кг.

Однією з ключових тенденцій розвитку приморських територій в світі стала інтенсифікація видобування морських біологічних ресурсів через збільшення обсягів аквакультури - розведення, вирощування та утримання в повністю або частково контрольованих умовах водного середовища риби та морепродуктів.

***Довідково:** Після того, як наприкінці 70-х років XX-го століття стали зрозумілими межі обсягів добування світового рибальства, багато країн з числа світових риболовних держав переключилися на аквакультуру. Щорічний приріст світової аквакультури становить 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 стаке зростання інвестицій в аквакультуру у світовому масштабі, що зумовлює, серед іншого, і зниження навантаження на природні запаси морських біологічних ресурсів.*

Чорне море, у силу свого географічного положення і кліматичних умов, є досить перспективним морським басейном для розвитку марикультури моллюсків. Однак розвиток цієї галузі гальмується браком коштів, слабкою координацією робіт між організаціями, відсутністю довгострокової концепції розвитку марикультури.

3. Позитивні зрушення відбулися у сфері розвитку туризму і рекреації, збільшилася кількість туристів, які відпочивали в приморських регіонах України або відвідали їх протягом року.

***Довідково:** За попередніми даними курорти Херсонської області у 2013 р. відвідали 2 млн. 388 тис осіб, що на 13% більше ніж у 2012 р. Туристично-рекреаційна галузь дозволяє створювати нові робочі місця. Наприклад, за інформацією Херсонського обласного центру зайнятості, протягом січня-серпня 2013 р. у всіх сферах економічної діяльності створено 14,5 тис робочих місць, з яких 30% (4,1 тис) у сфері туристично-рекреаційного комплексу.*

Разом з тим, розвитку туристично-рекреаційної сфери перешкоджають високі ціни та низький сервіс, відсутність планів комплексного розвитку природних курортних територій, напівлегальний і нелегальний захват ділянок і територій лікувально-оздоровчих місцевостей, неврегульованість процесів приватизації, 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.

Поряд із традиційними різновидами туризму — пляжний відпочинок представляється розвиток спеціалізованих видів туризму - “винного”, “аграрного”, яхтеного тощо.

4. Природно-кліматичні умови Одеської, Миколаївської, Херсонської областей та Автономної Республіки Крим є сприятливими для виробництва різноманітної плодоовочевої продукції як для внутрішнього ринку так і на експорт. Разом з тим, у розвитку означеної галузі спостерігаються негативні тенденції:

- загальне скорочення виробництва овочевої продукції та площ під її вирощування;

***Довідково:** У 1991-1995 рр. в середньому в Одеській області вироблялося 231,1 тис тонн овочів, то у 2005-2010 рр. 110,8 тис тонн.*

- скорочення обсягів виробництва овочів у суспільному секторі та зосередження його у приватному, дрібнотоварному секторі;

***Довідково:** Наприклад, в Одеській області на початку дев'яностих років господарствами суспільного сектора вироблялося 67,4% овочів, то зараз основне виробництво зосереджено у господарствах населення - 75,4%, а в суспільному секторі лише 24,6%. Аналогічні процеси спостерігаються у Херсонській та Миколаївській областях.*

Переміщення виробництва овочів із суспільного сектора в господарства населення, поряд з такими позитивними моментами, як часткове вирішення проблеми зайнятості сільського населення, швидке реагування на кон'юнктуру ринку, ефективне використання невеликих земельних ділянок, має і негативні сторони, такі як низький рівень механізації виробничих процесів, а також обмежені можливості використання прогресивних сучасних технологій, що обумовлює недоотримання валового збору овочів у середньому до 80 ц з кожного гектара. Крім того, стабільний розвиток овочівництва значною мірою залежить від використання зрошувальних земель, яка у докризові роки забезпечувала до 60% вирощених овочів.

5. Як вже зазначалося, соціально-економічний розвиток приморських територій значною мірою стримується дефіцитом енергетичних потужностей.

Водночас саме приморські регіони мають найбільший потенціал для розвитку альтернативної енергетики, або енергетики з відновлювальних джерел. Так, найбільш перспективним для розвитку альтернативної енергетики на Одещині є регіон Придунав'я, який включає 5 адміністративних районів – Болградський, Ізмаїльський, Кілійський, Ренійський і Татарбунарський, а також місто обласного підпорядкування Ізмаїл. Потенціал сонячної енергії в українському Придунав'ї один із найкращих у країні (другий після Криму). Середньорічна кількість сумарної сонячної радіації, що поступає на 1 м² поверхні, на території регіону до 1300 кВт год/м².

Завдяки приморському розташуванню Одеська область є також перспективним регіоном для виробництва та використання вітрової енергії, оскільки середньорічна швидкість вітру перевищує 5 м/с. В умовах регіону за допомогою вітряних установок можливим є використання 15 – 19% річного об'єму енергії вітру. Очікувані обсяги виробництва електроенергії з ВЕС у перспективних регіонах складають 800 – 1000 кВт год/м² за рік. З урахуванням державної підтримки вітроенергетичного сектору, можна констатувати, що для Одеського регіону використання енергії вітру може бути одним із найбільш перспективних серед задіяння потенціалу відновлюваних джерел енергії. Особливо ефективним для виробництва електроенергії у промислових масштабах може бути застосування вітроустановки на узбережжі Чорного моря в Кілійському і Татарбунарському районах.

III. СТАЛИЙ РОЗВИТОК ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ: ДОСВІД ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

3.1. Концепція сталого розвитку в програмних документах ЄС. Інструментальні можливості реалізації сталого розвитку. Досвід Європейського Союзу

Європейський Союз у своїй діяльності приділяє значну увагу сталому розвитку приморських регіонів, сприяючи тісній інтеграції всіх напрямків морської політики з іншими напрямками європейських політик. Протягом 2000-х років концептуальне й інструментальне забезпечення сталого розвитку приморських регіонів ЄС знаходиться в динаміці, а існуючі концепції (у вигляді «Зелених» та «Білих» книг), директиви, рамкові програми проходять постійну ревізію внаслідок моніторингу їх виконання. Базовими концепціями сталого розвитку приморських регіонів ЄС є такі стратегії, як «Стабільний розвиток Європи для кращого світу: стратегія стійкого розвитку Європейського союзу» (2001), а також Інтегрована морська політика (Integrated Maritime Policy, 2007).

Довідково: Європейська стратегія сталого розвитку була прийнята в 2001р. в Гетеборзі. В ній було задекларовано наступні пріоритети:

- стримування процесу зміни клімату, використання альтернативних джерел енергії;
- покращення здоров'я людей;
- відповідальне управління природними ресурсами;
- вдосконалення транспортної системи і управління землекористуванням;

На виконання Стратегії Європейський Союз забезпечив прийняття наступних документів і програм:

- Стратегія із сталого використання природних ресурсів
- Рамочна програма із конкурентності й інновацій 2007-2013
- Програма із чистого і змагального малого і середнього підприємництва (A programme for clean and competitive SMEs)
- Сприяння корпоративній соціальній відповідальності
- Порядок денний стійкого і змагального європейського туризму

Крім того, для забезпечення енергетичної безпеки як однієї з основ сталого розвитку Європейською Комісією було утворено Фонд глобальної енергетичної ефективності і відновлювальної енергії

У сфері навколишнього середовища було прийнято наступні документи:

- Стратегія з інтегрування екологічної політики в політики ЄС (A Strategy for integrating environment into EU policies). Її виконання, в свою чергу, забезпечується наступними документами:
- Стратегія із просторового сталого розвитку у сфері підприємництва в ЄС;
- Сприяння сталому розвитку у видобувній промисловості;
- Стратегія сталого розвитку європейської аквакультури;
- Стратегія інтерналізації зовнішніх транспортних видатків («Strategy for the internalisation of external costs», 2008)
- Здійснення державних поставок і послуг з урахуванням факторів навколишнього середовища (Green public procurement).

У березні 2013р. Єврокомісією було прийнято «зелений документ» щодо кліматичних змін і енергетичної політики до 2030р. Згідно документу, основними цілями, які планується досягнути до 2030р., є зниження викидів вуглекислого газу до 2020р. на до 20% у порівнянні з 1990р.; зростання до 20% частини джерел відновлювальної енергії у державах-членах; економія 20% енергоспоживання. Крім того, до 2020р. поставлене окреме завдання щодо відновлювальної енергії для транспортного сектору (на рівні 10%) і зниження споживання вуглеводнів у транспортному паливі.

Окремим напрямком сталого розвитку ЄС є забезпечення комплексного підходу до розвитку морської галузі як цілісної інтегрованої системи.

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 макрорегіональні стратегії¹.

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).

Принцип морського просторового планування (maritime spatial planning (MSP) підкреслює загальний міжгалузевий підхід до процесу 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 активності².

Морське просторове планування і 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 планувань, 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 повинні включити принципи морського просторового планування й інтегрованого прибережного управління в національні морські стратегії і

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

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0133:FIN:EN:PDF>

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. 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 й 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:

- **Рамкова 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 морського навколишнього середовища до 2020р., 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 рамкова директива (The Water Framework Directive, WFD)**. Регламентує діяльність із менеджменту басейнів річок.
- **Директива про місце проживання (The Habitats Directive) та Директива із охорони птахів (Birds Directive)** вимагає від держав-членів ідентифікувати та здійснювати захист територій для збереження специфічних видів, які їх населяють, здійснювати оцінку планів і проектів, 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.

- **В 2009р. було прийнято «зелений документ» Спільної політики з риболовства (The Common Fisheries Policy, CFP), яка формулює стратегічні пріоритети розвитку рибальства до 2020р.** В документі відзначено, що рибальство відіграє значну роль в економічному розвитку приморських регіонів ЄС і відповідно потребує подальшого покращення в управлінні. Перевагою спільної політики є забезпечення сталого управління рибальством у водах ЄС з метою збереження екосистем. При цьому документ враховує диференційований управлінський підхід і захист крупного (розподіл коштів через фонди економічного стимулювання) та малого підприємництва (прямий розподіл квот і стимулювання збуту) приморських регіонів ЄС, основу прибутків яких складає рибальство. Визнається зростаюча роль аквакультури як частини харчового ринку.

- **Директива з відновлювальної енергії (the Renewable Energy Directive).**

- **Ініціатива з автошляхів моря (the Motorways of the Sea initiative).**

Однією з переваг комплексного підходу до управління сталим розвитком приморських регіонів ЄС є забезпечення оперативного реагування на виклики, які виникають у галузі, що є можливим завдяки системному моніторингу і ревізії програмних документів стратегічного характеру.

У серпні 2012р. задля стимулювання дискусії щодо необхідності подальшого розвитку моніторингу морської галузі Європейською Комісією було прийнято «Зелена книга розвитку морської галузі до 2020р. (Green Paper “Marine knowledge 2020: from seabed mapping to ocean forecasting”). Якщо у Стратегії 2010 р. основна увага акцентувалася на поясненні необхідності розкриття економічного потенціалу спостереження морської галузі, то Зелена книга з морського спостереження 2020 забезпечує уніфікований підхід до всіх поточних напрямків морського спостереження в Європейському Союзі. Документ охоплює повний цикл від початку спостереження до обробки, інтерпретації даних і їх розповсюдження. Спільні принципи, правила і стандарти означають, що програми, прийняті державами-членами, уніфіковані з європейською мережею спостереження і бази даних (European Maritime Observation and Database) задля досягнення синергетичного ефекту. Така діяльність охоплює морське обслуговування Європейської програми моніторингу поверхні землі (GMES), Рамочної програми зі збору даних щодо риболовства і нової пан'європейської дослідницької інфраструктури, визначеної Європейським стратегічним форумом з дослідницької інфраструктури (ESFRI). На разі триває друга фаза розвитку Європейської мережі спостереження і бази даних, яка фінансується Фінансовим положенням Інтегрованої морської політики, що забезпечить доступ до цифрових мап всіх європейських вод до закінчення 2014р.

Започаткований на наднаціональному рівні процес збирання і обробки інформації знайшов відбиття у побудові національних автоматизованих систем спостереження стану водних ресурсів згідно наднаціональних стандартів. Такі системи функціонують у Великій Британії, Франції, Німеччині, Іспанії. В той же час державам-членам пропонується здійснювати самостійний моніторинг власних водних систем у разі необхідності.

Важливо, що «зелений документ» передбачає участь сусідніх країн, які не є членами ЄС, у програмах морського спостереження, зокрема враховуючи важливість Чорноморського регіону.

Диференційовані підходи інтегрованого морського управління зафіксовані в стратегіях ЄС для морських регіонів ЄС (Балтійського, Середземноморського, Чорноморського). **Чорноморська стратегія ЄС була прийнята в 2011р.**

Окремі аспекти управління приморськими регіонами ЄС визначні **Стратегією ЄС для Дунайського регіону (2010р.)**³ Стратегія ЄС для Дунайського регіону передбачає взаємодію у чотирьох основних напрямках, за якими закріплено наступні пріоритети:

- покращення мобільності й інтермодальності внутрішніх водних шляхів, залізничного, дорожнього та авіатранспорту;
- заохочення сталого енергетичного розвитку;
- сприяння розвитку культури та туризму, міжлюдських контактів;
- відновлення та збереження якості води;
- управління ризиками в сфері навколишнього середовища;
- захист біорізноманіття, ландшафтів, якості повітря і ґрунтів;
- розвиток суспільства знань (дослідження, освіта та інформаційно-комунікативні технології);
- конкурентність підприємницької діяльності;
- інвестиції в людський капітал;
- розвиток інституційної спроможності і співробітництва;
- спільні заходи із зміцнення безпеки і боротьби з корупцією.

Важливим аспектом реалізації Дунайської стратегії є можливість участі у передбачених нею програмах країн-сусідів ЄС, які не є його членами, в тому числі залучення їх до координації окремих напрямків. Зокрема, такі можливості використали Сербія ті Молдова. На разі Україна залишається осторонь процесів, пов'язаних з участю у програмах Дунайської стратегії.

20 січня 2011р. Європарламент ухвалив Резолюцію щодо **Стратегії ЄС для Чорноморського регіону**. В Стратегії передбачено необхідність посилення синергетичного ефекту між різними політиками ЄС, особливо між Структурним Фондом, Рамочною Програмою дослідництва і розвитку і Транс'європейської транспортної мережі з метою забезпечення сталого розвитку.

Чорноморська стратегія ЄС акцентує увагу на компліментарності таких ініціатив, як Чорноморська синергія та Східне Партнерство.

Стратегія враховує важливість чорноморських і дунайських портів для міжнародної торгівлі і транспортування вуглеводнів в регіоні, в тому числі нафто- і газотерміналів та інтермодальної транспортної інфраструктури; наголошує на необхідності модернізації інфраструктури в Чорноморському регіоні і встановленні зв'язків між європейськими транспортними коридорами.

Крім того, в резолюції підкреслюється важливість Чорного моря “як природного ресурсу” та висловлюється глибока стурбованість у зв'язку з екологічною ситуацією регіоні. Особлива увага надається “необхідності збереження сталої рівноваги між економічним розвитком і охороною навколишнього середовища і необхідністю загального підходу до цієї гострої проблеми”.

Документом передбачено необхідність включення Чорноморського регіону до програм Інтегрованої морської політики та Спільної політики рибальства на рівних умовах з басейнами інших європейських морів.

Як і Дунайська Стратегія, Чорноморська стратегія ЄС передбачає комплексний підхід і використання принципів Політики Зближення ЄС і Політики Сусідства, які здатні посилити спроможність регіонів в напрямку сталого розвитку.

³ <http://www.danube-region.eu/pages/what-is-the-eusdr>

3.2. 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 індустриальної галузі і громадянського суспільства, наукові дорадчі комітети для різних секторів).

***Довідково:** Багаторічна програма фінансового розвитку ЄС на 2014-2020 р. передбачає витрати на рівні 959,988 млрд. євро, з яких на раціональне і всеохоплююче зростання відводиться 47%, на стале зростання природних ресурсів - 39,9%.⁴*

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. В той же час, оновлена транспортна стратегія ЄС на період до 2020р., попри істотне фінансування (250 млрд. євро) не розглядає широку участь у проектах країн, які не є членами ЄС.

***Довідково:** Основою інфраструктурної політики ЄС стане перетворення національних транспортних систем спільноти в єдину Транс'європейську транспортну мережу. Її ядром стануть дев'ять транспортних коридорів: Балтика-Адріатика, Північне море-Балтика, Середземноморський коридор, середньо східний коридор, Скандинавія-Середземне море, Рейн-Альпи, Атлантичний коридор, Північне море-Середземне море, Рейн-Дунай. Пріоритетне фінансування отримують транспортні коридори, що з'єднують східні і західні частини ЄС.*

Європейський фонд рибальства повинен стимулювати альтернативну економічну активність рибальства, зокрема «зеленого туризму» як частини підтримки сталого 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.

Однією з найбільш успішних країн ЄС у впровадженні стратегій сталого розвитку і морського просторового планування стала Німеччина. Слід зазначити, що Німеччина як один з лідерів С першою приймає на національному рівні документи на підтримку наднаціональних стратегій сталого розвитку. Зокрема, Федеральним урядом у 2002 р. було прийнято **Національну стратегію сталого розвитку**. Напрямок стратегії визначався чотирма директивами: рівноправ'я поколінь; якість життя; соціальна згуртованість і міжнародна відповідальність. Було розроблено індикатори оцінки ефективності кожного з напрямків Стратегії і її інституційне забезпечення, що створює основу для безперервного моніторингу.

Рада із сталого розвитку консультує Федеральний уряд з усіх питань сталого розвитку. 15 членів ради призначаються Федеральним канцлером терміном на три роки. Їх

⁴ <http://europa.eu/newsroom/highlights/multiannual-financial-framework-2014-2020/>

професійний досвід і особистісні якості відповідають трьом вимірам сталого розвитку. Рада професійно незалежна і оприлюднює свою оцінку, а також пропозиції із подальшого розвитку Стратегії, є важливим учасником суспільного діалогу.

Парламентська консультативна рада із сталого розвитку на рівні парламенту підтримує в Бундестазі національну Стратегію сталого розвитку Федерального уряду, а також Європейську стратегію сталого розвитку і надає рекомендації.

За підсумками моніторингу і ревізії Національної стратегії сталого розвитку Німеччини в 2012р. було уточнено актуальність наступних цілей⁵:

- фінансова сталість;
- розвиток сталого господарства;
- сталий розвиток клімату й енергетичної сфери;
- стала водна політика.

3.3. Сталий розвиток приморських регіонів України: можливості нового програмного періоду ЄС

Забезпечення сталого розвитку приморських регіонів України потребує законодавчого та інституційного забезпечення, а також посилення участі в програмах ЄС, розрахованих на залучення країн-сусідів.

З урахуванням досвіду ЄС і окремих держав-членів, окремі аспекти сталого розвитку передбачені Угодою про асоціацію України з Європейським Союзом.

Зокрема, ст. 293 передбачає розвиток торгівлі на користь сталого розвитку. Актуальний напрямок розвитку рибальства для приморських регіонів передбачено ст.295. Так, торгівля рибною продукцією передбачає:

- вжиття ефективних заходів з метою моніторингу і контролю за торгівлею рибними та іншими водними живими ресурсами;
- забезпечення цілковитої відповідності належним заходам зі збереження та контролю, ухваленим регіональними організаціями з управління рибальством, а також якомога ширшого співробітництва з, і у рамках таких організацій; та
- запровадження зокрема торговельних заходів з метою боротьби з незаконним, непідзвітним та нерегульованим рибальством.

Співробітництво у сфері торгівлі і сталого розвитку передбачено Ст.361. і включає в себе наступні контроль наступних напрямків:

- зміна клімату;
- екологічне управління та горизонтальні питання, зокрема освітню та навчальну підготовку, доступ до інформації з питань навколишнього природного середовища та процесу прийняття рішень;
- якість атмосферного повітря;
- якість води та управління водними ресурсами, включаючи морське середовище;
- управління відходами та ресурсами;
- охорона природи, зокрема збереження і захист біологічного та ландшафтного різноманіття (екомережі);
- промислове забруднення і промислові загрози;
- хімічні речовини;
- генетично-модифіковані організми, в тому числі у сільському господарстві;
- шумове забруднення;
- цивільний захист, зокрема стихійні лиха і антропогенні загрози;
- міське середовище;

⁵ http://www.bundesregierung.de/Content/EN/StatistischeSeiten/Schwerpunkte/Nachhaltigkeit/nachhaltigkeit-2012-04-16-fortschrittsbericht-grundsatzartikel_en.html

- екологічні збори.

Управління транспортною інфраструктурою і співробітництво з ЄС передбачає наступні напрямки:

- розвиток сталої національної транспортної політики, яка буде охоплювати усі види транспорту, зокрема з метою забезпечення ефективних і безпечних транспортних систем, і сприяти інтеграції ініціатив у сфері транспорту в інші напрямки політики;

- розвиток галузевих стратегій на основі національної транспортної політики (зокрема нормативні вимоги щодо модернізації технічного обладнання і транспортних парків для дотримання найвищих міжнародних стандартів) щодо автомобільного, залізничного, річкового, морського та авіаційного транспорту, а також інтермодальність, враховуючи терміни й основні етапи імплементації, адміністративну відповідальність і фінансові плани;

- розвиток мультимодальної транспортної мережі, пов'язаної з транс'європейською транспортною мережею (TEN-T) та удосконалення інфраструктурної політики з метою кращого визначення й оцінки інфраструктурних проектів щодо різних видів транспорту. Розвиток стратегій фінансування, спрямованих на утримання, усунення перешкод у пропускній здатності та розвиток неповної інфраструктури, а також активізацію і сприяння участі приватного сектору в транспортних проектах відповідно до Додатку XXXII до Угоди;

- приєднання до відповідних міжнародних транспортних організацій та угод, зокрема процедури забезпечення суворого застосування та ефективного виконання міжнародних транспортних угод і конвенцій;

- науково-технічне співробітництво та обмін інформацією для розвитку і удосконалення технологій в галузі транспорту, таких як інтелектуальні транспортні системи;

- сприяння використанню інтелектуальних транспортних систем та інформаційних технологій при управлінні і використанні всіх видів транспорту, а також підтримка інтермодальності та співробітництва у використанні космічних систем і впровадженні комерційних рішень, що полегшують транспортні перевезення.

Важливим аспектом є посилення спроможностей інститутів громадянського суспільства (організацій роботодавців та інших експертних груп) шляхом участі їх представників у складі Дорадчої групи з питань сталого розвитку з метою отримання рекомендацій.

Актуальним завданням залишається участь у програмах та агентствах Європейського Союзу, що регулюється главою 28 Угоди. Україні надаватиметься можливість брати участь у всіх поточних та майбутніх програмах Союзу, відкритих для України згідно з відповідними положеннями, викладеними у цих програмах. Участь України у програмах Союзу відбуватиметься відповідно до положень, закріплених у Протоколі, що додається до Рамкової угоди між Європейським Союзом та Україною про загальні принципи участі України в програмах Союзу 2010 року.

Для приморських регіонів України також ефективним засобом використання можливостей, наданих новим програмним періодом ЄС на 2013-2020рр. є участь у проектах транскордонного співробітництва. Зокрема, доцільно використання коштів, наданих програмою «Стратегія розвитку територіального співробітництва країн Східного партнерства».

Довідково: У липні 2013р. Європейська комісія прийняла «Стратегію розвитку територіального співробітництва країн Східного партнерства», яка направлена на розвиток стійкого територіального співробітництва між прикордонними районами Вірменії та Грузії, Азербайджану і Грузії, Білорусії та України, а також Молдови та України для підтримки їх регіонального соціально-економічного розвитку. Однією з головних цілей цієї ініціативи є зміцнення транскордонних контактів між місцевими владами, громадами і організаціями громадянського суспільства для пошуку спільних рішень спільних соціальних і економічних проблем розвитку цих регіонів.

Приморським регіоном України, який потенційно здатен отримати допомогу в рамках «Стратегії розвитку територіального співробітництва країн Східного партнерства» є Одеська

область. Зокрема, на програми транскордонного співробітництва на українсько-молдовському кордоні передбачається фінансування у розмірі 4 млн. євро. У січні-лютому 2014р. планується утвердження спільних операційних програм, а у червні 2014р. – публікація конкурсу проектів. Орієнтовний операційний період реалізації програм складає 60 місяців.

Орієнтири дій

Основними орієнтирами дій у забезпеченні сталого розвитку приморських регіонів є такі:

У сфері нормативно-правового забезпечення:

- розробка Стратегії розвитку приморських регіонів України, створення інституційно-правової основи для запровадження принципів морського просторового планування й інтегрованого прибережного управління;
- розробка комплексних коротко-, середньо- та довгострокових прогностичних документів щодо змін природно-ресурсного потенціалу, стану довкілля та рівня життя і здоров'я населення;
- розробка та реалізація регіональних програм сталого розвитку з метою удосконалення структури господарського комплексу регіону, стимулювання збалансованого використання територіальних ресурсів;
- розробка і прийняття нормативних правових актів, регулюючих стосунки, пов'язані з використанням берегової зони Чорного і Азовського морів, розробка, затвердження і реалізація державних програм по використанню, відновленню і охороні берегової зони;

У сфері міжрегіонального та транскордонного співробітництва

- розвиток міжрегіонального співробітництва у здійсненні спільних природоохоронних заходів, розвитку морегосподарського комплексу;
- реалізація спільних проектів містобудівного розвитку транскордонних регіонів з метою взаємного узгодження питань територіального (просторового) розвитку прикордонних територій держав;

У сфері структурної перебудови та оздоровлення економіки приморських регіонів України:

- розвиток морського транспорту як екологічно чистого та економічно ефективного, збільшення долі морських перевезень у загальному обсязі вантажних перевезень, відновлення національного судноплавства через створення міжнародного (другого) реєстру (реєстру) суден з метою залучення під Державний Прапор України суден (іноземних суден);
- посилення міжрегіональної співпраці між місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування приморських регіонів у сфері підтримки розвитку транспорту та стимулювання розвитку транспортної інфраструктури;
- розвиток прибережного судноплавства (каботажних перевезень, перевезень «річка-море», поромних перевезень, морських та річкових пасажирських перевезень), вдосконалення тарифної політики з метою залучення додаткових вантажопотоків, розвиток портової інфраструктури;
- адаптація вітчизняного законодавства у галузі транспорту до норм законодавства ЄС з визначенням пріоритетів, пов'язаних з інтеграцією транспортно-дорожнього комплексу України до транспортних систем ЄС та СНД і подальшим розвитком транзитних перевезень;
- розвиток альтернативної (в першу чергу, вітрової та сонячної) енергетики з метою подолання енергетичного дефіциту;
- підвищення рівня безпеки судноплавства в територіальних водах України та на внутрішніх водних шляхах;
- створення умов для розвитку в Україні системи морської освіти та її подальшої інтеграції у світову систему підготовки фахівців морської галузі;
- розвиток круїзного судноплавства, сприяння кооперації між портами країн Чорноморського регіону з метою розвитку означеної сфери, сприяння формуванню інтегрованих туристичних продуктів в рамках Співдружності незалежних держав,

орієнтованих на використання внутрішніх водних шляхів (річок Дніпро, Дон, Волга, Дунай) та комбінованих (ріка-море) круїзних маршрутів;

- удосконалення нормативно-правової бази, яка стосується діяльності рибної галузі та контролю за використанням водних біоресурсів і приведення її у відповідність до міжнародних правових норм, створення рибовідтворювальних комплексів, розвиток транскордонної співпраці у сфері рибальства, розвиток марикультури (промислового розведення та вирощування морських водних живих ресурсів) в прибережних районах;

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

- поступове впровадження принципів «зеленої логістики» з метою зменшення антропогенного навантаження на навколишнє середовище,

У сфері подолання депресивності приморських територій:

- розвиток транспортної інфраструктури: будівництво та реконструкція автомобільних доріг загального користування у сільській місцевості, забезпечення належного транспортного сполучення населених пунктів з дорогами республіканського та загальнодержавного значення; для Українського Придунав'я - побудова автотраси Одеса-Рені за маршрутом Одеса-Овідіюполь-Білгород-Дністровський-с. Монаші з будівництвом мостового переходу через Дністровський лиман, електрифікація залізничної ділянки Білгород-Дністровський-Ізмаїл;

- сприяння диверсифікації економіки малих міст шляхом стимулювання розвитку малого підприємництва у сфері туризму, виробництва альтернативних видів палива, транзитно-транспортних послуг і логістики тощо;

- сприяння диверсифікації підприємницької діяльності в сільській місцевості, розвитку сільського туризму, відродженню народних промислів і ремесел;

- з метою розвитку Українського Придунав'я - посилення участі України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону, зокрема, у спільних проектах з розвитку інфраструктури, туризму, екології, енергетики;

- розвиток комунальної інфраструктури, забезпечення сільських населених пунктів централізованим водопостачанням, газифікація населених пунктів;

- покращення екологічної ситуації в приморських районах, вирішення ключових екологічних проблем, зокрема, проблеми озера Сасик в Одеській області;

У сфері збалансованого ведення сільського господарства:

- оптимізацію структури посівних площ і сівозміни з метою підвищення продуктивності сільськогосподарських угідь, запобігання ерозійним процесам та відтворення родючості ґрунтового покриву, припинення необґрунтованого розширення площ соняшника та рапсу;

- проведення землевпорядних робіт з інвентаризації земель та їх ґрунтового обстеження з метою визначення фактичної площі малопродуктивних та деградованих земель в розрізі державної та приватної власності, непридатність їх для вирощування сільськогосподарських культур та необхідність їх заліснення;

- проведення заходів щодо доведення до відновлення полезахисних лісосмуг;

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

- інтенсифікація зрошувального землеробства, впровадження нових технологій зрошення;

- вирішення проблеми утилізації хімічних засобів захисту рослин, заборонених для використання;

- активізація роботи з селекції нових, пристосованих до кліматичних змін, сортів сільськогосподарських рослин.

У сфері покращення екологічного стану:

- вдосконалення процесу забудови в приморських містах, ув'язка процесу нового будівництва із розвитком інженерної інфраструктури;
- будівництво сучасних полігонів побутових відходів, закриття несанкціонованих звалищ, будівництво сміттєпереробних заводів;
- впровадження в практику роздільного збирання побутових відходів;

У сфері збереження біологічного і ландшафтного різноманіття:

- розширення та поглиблення досліджень з систематизації флори і фауни;
- підвищення рівня обізнаності населення з питань збереження біорізноманіття та формування екомережі;

Додатки

Таблиця 1

Питома вага населення приморських регіонів*

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> %
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
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, Южненська	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

* розраховано автором з використанням джерел: [11-17]

Таблиця 2

Чисельність і щільність населення приморських районів Миколаївської області,
(тис. осіб)

	Наявне населення 2010 рік	Наявне населення, червень 2013р.	Щільність наявного населення, осіб/км ² , 2010р.	Щільність наявного населення, осіб/км ² , 2013р
Усього	1186,4	1171,06	46,3	45,7
Березанський	24,0	23,7	17,1	16,9
Жовтневий	51,6	51,1	34,4	34,0
Очаківський	16,0	15,7	10,5	10,5
% від населення області	7,7	7,7	-	-

Таблиця 3

Чисельність і щільність наявного населення Херсонської області

Райони	На 1 червня 2013 року			На 1 червня 2013 року		
	всє населення	міське	сільське	Рівень урбанізації, %	Щільність сільського населення, осіб/км ² (2010р)	Щільність населення сільського, осіб/км ²
<i>Херсонська область</i>	<i>1075714</i>	<i>657870</i>	<i>417844</i>	<i>61</i>	<i>14,9</i>	<i>14.7</i>
Білозерський	66912	9763	57149	15	33.9	33,5
Генічеський	60802	34047	26755	56	9,1	8.9
Голопристанський	61283	14831	46452	24	13,7	13.6
Каланчацький	21938	11343	10595	52	12,0	11.7
Новотроїцький	36639	15228	21411	42	9,6	9.3
Скадовський	48483	22113	26370	46	17,5	17.6
Чаплинський	35732	12842	22890	36	13,5	13.5
% від населення області	30.8	18.3	50.6	-	-	-

Таблиця 4

Щільність сільського населення Одеської області

Райони	2010 рік	2013 рік
Усього, в т.ч.	24,0	23.8
сільська місцевість		
Білгород–Дністровський	33.4	33.7
Ізмаїльський	36.5	36.4
Кілійський	17.4	17.2
Комінтернівський	36.8	37.5
Овідіопольський	50.4	53.9
Ренійський	16,6	20.4
Татарбунарський	16.6	16.5

Таблиця 5

Міграційний рух населення Одеської області (осіб)

Райони	Січень-вересень 2013р.			2012р.			2011		
	число прибу- лих	число вибул их	мігра- ційний приріст, соро- чення (-)	число прибу- лих	число вибу- лих	мігра- ційний приріст, соро- чення (-)	число прибу- лих	число вибулих	мігра- ційний приріст, соро- чення (-)
Білгород-Дністровський	251	201	50	440	393	47	488	429	59
Ізмаїльський	237	298	-61	372	453	-81	376	436	-60
Кілійський	332	371	-39	401	638	-237	448	511	-63
Комінтернівський	846	418	428	1100	762	338	863	1123	-260
Овідіопольський	1211	443	768	1746	723	1023	1643	643	1000
Ренійський	179	246	-67	229	317	-88	262	215	47
Татарбунарський	292	311	-19	469	492	-23	500	477	23

Таблиця 6

Середньомісячна заробітна плата штатних працівників по містах і районах Одеської області за січень-березень 2013 року

Райони	Нараховано в середньому за місяць працівнику		
	грн.	у % до	
		середнього рівня по регіону	відповідного періоду попереднього року
Одеська область	2781	100,0	109,0
Білгород-Дністровський	2014	72,4	117,9
Ізмаїльський	1821	65,4	107,8
Кілійський	1803	64,8	102,0
Комінтернівський	3063	110,1	112,9
Овідіопольський	2538	91,2	109,2
Ренійський	1960	70,4	105,8
Татарбунарський	1760	63,3	108,4

МАТЕРІАЛИ КРУГЛОГО СТОЛУ

Список учасників круглого столу
20 грудня 2013 року

№ п/п	П.І.Б	п о с а д а	реквізити
1	Віра Баришнікова	Доцент кафедри менеджменту та маркетингу Одеського національного морського університету, старший науковий співробітник Регіонального філіалу НІСД у м. Одесі	Vera.b@mail.ru
2	Олексій Волович	Провідний науковий співробітник Регіонального філіалу НІСД у м. Одесі, к.і.н.	avolovich58@ukr.net
3	Сергій Ганзенко	Голова громадської організації «Одеський регіональний центр соціально-економічного моніторингу та правової інформації «Альтернатива», голова комітету регіонального розвитку, містобудування та архітектури Громадської ради при Одеській обласній державній адміністрації	serers@gmail.com
4	Олег Дьяков	Кандидат екологічних наук, провідний спеціаліст з питань екології і водних ресурсів	dyakov_oleg@ukr.net
5	Євгеній Ігнатенко	Аспірант кафедри економічної і соціальної географії ОНУ імені І. І. Мечникова	
6	Олександра Калашнікова	Старший науковий співробітник регіонального філіалу НІСД у м. Одесі	al_dudchenko@mail.ru
7	Ганна Крагельська	Магістр кафедри менеджменту і маркетингу на морському транспорті ОНМУ	
8	Людмила Кушнір	Асистент кафедри «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті» ОНМУ, к.е.н.	
9	Катерина Кузнєцова	Магістр кафедри менеджменту і маркетингу на морському транспорті ОНМУ	
10	Юрій Мельник	Начальник відділу регіонального розвитку, координації та забезпечення реалізації містобудівної документації управління містобудування та архітектури Одеської обласної державної адміністрації	097-365-73-63 umelnik@i.ua
11	Олена Михайлюк	Старший співробітник регіонального в філіалу НІСД у м. Одесі, к.геогр.наук., доцент.	elen.58@mail.ru

№ п/п	П.І.Б	п о с а д а	реквізити
12	Сергій Нездоймінов	Завідувач кафедру туризму ОНЕУ, к.геогр.н., доцент	
13	Володимир Осипов	Завідувач відділу соціально- економічного розвитку приморських регіонів ІПРЕЕД НАНУ	impeer@ukr.net 724-58-54
14	Володимир Романенко	Начальник відділу морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку	
15	Юлія Сербіна	Старший науковий співробітник Регіонального філіалу НІСД у м. Одесі	julia_serbina@mail.ru
16	Світлана Топольницька	Асистент кафедри «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті» ОНМУ	
17	Артем Филипенко	Директор регіонального філіалу НІСД в м. Одесі	8-097-94-118-49 filip1969@ukr.net
18	Володимир Шевченко	Заступник директора Одеського філіалу НІСД, канд., філософ.наук, доцент	728-05-09
19	Лариса Хомич	Доцент кафедри економічної і соціальної географії, канд. геогр. наук.	
20	Тетяна Чебанова	Доцент кафедри облік, фінанси, аудит ОНМУ	

Добрий день шановні колеги. Починаємо роботу нашого круглого столу. Тема круглого столу “Інструменти та механізми забезпечення сталого розвитку південних регіонів України”.

Вашій увазі представлена аналітична доповідь, з якої ви можете ознайомитись з основними положеннями бачення сталого розвитку південних регіонів її авторами. Я хочу зупинитись на основних положеннях доповіді з тим, щоб ви мали змогу прийняти активну участь в обговоренні актуальних проблем.

Нинішній круглий стіл є логічним продовженням піднятої на попередньому обговоренні теми «Шляхи підвищення конкурентоспроможності південних регіонів». Загально відомо, що сталий розвиток неможливий без забезпечення конкурентоспроможності окремих підприємств, галузей і регіону в цілому. Спектр спільних проблем пов'язаний, і тому їх розгляд має бути системним.

Я думаю, що сьогоднішнє обговорення буде, з одного боку розширенням змісту проблематики, з іншого, - його поглибленням.

Щодо поняття «сталий розвиток», то вперше в національних документах воно підняте у затвердженій 21 грудня 1999 року Верховною Радою Концепції сталого розвитку населених пунктів України. Там зокрема зазначається, що під сталим розвитком населених пунктів розуміється: “...соціально, економічно і екологічно збалансований розвиток міських і сільських поселень, спрямований на створення їх економічного потенціалу, повноцінного життєвого середовища для сучасного та наступних поколінь на основі раціонального використання ресурсів (природних, трудових, виробничих, науково-технічних, інтелектуальних тощо), технологічного переоснащення і реструктуризації підприємств, удосконалення соціальної, виробничої, транспортної, комунікаційно-інформаційної, інженерної, екологічної інфраструктури, поліпшення умов проживання, відпочинку та оздоровлення, збереження та збагачення біологічного різноманіття та культурної спадщини”.

У 2004 році Міністерством охорони навколишнього природного середовища України було підготовлено проект Закону “Про стратегію сталого розвитку України”. А через кілька років, а саме 15 травня 2012 р. Міністерство освіти і науки оприлюднило проект Концепції переходу України до сталого розвитку, розробленого Національною академією наук України.

В проекті цього документу, зокрема, сформульовані основні принципи сталого розвитку України. Основними із них названо:

- поєднання розвитку суспільства зі збереженням довкілля;
- інтеграція економічної, соціальної та екологічної складових розвитку;
- підтримання цілісності екосистем;
- забезпечення соціальної справедливості;
- запобігання економічним, соціальним та екологічним негараздам;
- збалансоване виробництво і споживання;
- збереження біологічного та ландшафтного різноманіття;
- забезпечення прозорості та підзвітності державного управління;
- корпоративна соціальна відповідальність;
- участь громадськості у формуванні та реалізації політики сталого розвитку;
- збереження культурного різноманіття і традицій українського та інших народів, що живуть в Україні;
- захист і збереження культурної та історичної спадщини народу України.

Завдання забезпечення “сталого розвитку економіки на ринкових засадах та її соціальної спрямованості визначено в якості одного з принципів внутрішньої політики України в Законі України “Про основи внутрішньої і зовнішньої політики”. Разом з цим, в такому важливому документі як “Державна стратегія регіонального розвитку до 2020 року”, питання сталого розвитку регіонів не розглядалось.

Якщо проаналізувати як розглядається проблема сталого розвитку на рівні регіональної влади, то виявляється, що в Стратегії соціально-економічного розвитку Одеської області до 2015 року їй приділяється недостатньо уваги. А відповідні документи Миколаївської і Херсонської областей та АРК це питання зовсім упустили.

Необхідність розгляду питання сталого розвитку південних регіонів зумовлена тим, що на цій території проживає біля одинадцяти відсотків населення України. Південні регіони мають вигідне географічне розташування. Тут сприятливий клімат. Історично сформувались кваліфіковані професійні кадри. Є хороші передумови економічного зростання. Разом з цим це регіон, де накопичилось чимало проблем. Перш за все, це стосується питання так званих депресивних територій. В Одеській області це території Українського Придунав'я. Із-за того, що територія Придунав'я була в основному зорієнтована на роботу портів, їх занепад мав своїм негативним наслідком значне погіршення соціально-економічного стану регіону. Окрім цього, невирішеність інфраструктурних, енергетичних та гідрологічних проблем загострили ситуацію. На сьогодні це регіон, де найвища в Одеській області смертність і захворюваність серед населення, найнижча соціальна захищеність, де високий рівень забрудненості ґрунтів, і нестача питної води.

Загальною для всього південного регіону залишається проблема природокористування. Ерозія і закисленість ґрунтів, посилення дії засух, зменшення лісозахисних територій, скорочення кількості гумусу в ґрунтах, порушення сівозмін і зменшення внаслідок цього родючості ґрунтів негативно впливають на сільськогосподарське виробництво перетворюючи його в ризиковану галузь.

Південні регіони - специфічні території, економіка яких має потенціал розвитку пов'язаний з морськими вантажними і морськими пасажирськими перевезеннями, туризмом, рекреацією, значним збільшенням продуктивності рибальства. Однак ми не тільки не нарощуємо свій потенціал у даних галузях, але й втрачаємо набуте. Так, за даними Комісії ООН з питань розвитку та торгівлі (UNCTAD), понад 80 % міжнародної торгівлі товарами здійснюється шляхом морських перевезень, що значною мірою зумовлене переміщенням виробництва з високорозвинених країн до країн з низькою собівартістю виробництва продукції. На тлі постійного зростання світових морських перевезень, в Україні відбувається зменшення ролі морського транспорту у вантажоперевезеннях. Якщо порівняти обсяги вантажних перевезень морським транспортом 1990 р. і 2012 р., то вони зменшились у 15,4 рази (з 53253,3 тис тонн у 1990 до 3457,5 тис тонн у 2012). Питома вага морських перевезень у загальному вантажообігу нині складає 0,21%. Обсяги перевезень пасажирів за цей же період скоротились у 4,4 рази (з 26256,7 тис осіб до 5921 тис осіб). Питома вага морського транспорту у пасажирських перевезеннях складає 0,09%. Мало місце тотальне скорочення тоннажу флоту. За даними UNCTAD, на 1 січня 1993 р. сукупний дедвейт торговельного флоту України нараховував 6,177 млн. тонн (враховувалися судна місткістю 100 та більше реєстрових тонн), а частка українського флоту у світовому торговельному флоті складала 0,9 % (25 місце у рейтингу найпотужніших морських країн світу). На 1 січня 2012 р. дедвейт флоту нараховував 0,679 млн. тонн (скорочення у 9 разів). Середній вік суден становить 30 років.

Україна фактично втратила статус держави з крупним торговельним флотом. Обмеженість інвестиційних ресурсів як у державі, так і в приватних структурах, високий рівень конкуренції з боку потужних судноплавних компаній та операторів судноплавних

ліній робить проблематичним відновлення національного судноплавства шляхом побудови нового флоту та адекватне входження судноплавних компаній прапору України на світовий ринок морських перевезень.

Негативна тенденція спостерігається також у вантажоперевезеннях річковим транспортом. Особливої гостроти набуває цей факт в контексті посилення уваги з боку Європейського Союзу на розвиток водних перевезень, як екологічного, безпечного та ефективного виду транспорту. Так, ЄС висунуло концепцію «морських автомагістралей» (Motorways of the Sea), яка передбачає комбіновані перевезення автомобільним та водним (поромним) транспортом. В той же час в Україні порівняно з 1990 р. обсяги вантажних перевезень річковим транспортом у 2012 р. зменшилися у 15,3 рази (з 65728,1 тис тонн у 1990 до 4294,7 тис тонн у 2012). Питома вага перевезень річкових перевезень у загальному обсязі вантажоперевезень складає 0,21%. Обсяги перевезень пасажирів з 1990 по 2012 р. скоротилися у 26,4 рази (з 19090,3 тис осіб у 1990 до 722,7 тис осіб у 2012 р.).

Приморські регіони мають значний резерв розвитку рибальства. Однак, внаслідок старіння риболовецького флоту та зменшення морських біологічних ресурсів в Чорному та Азовському морях, попит на рибу та морепродукти забезпечується переважно за рахунок імпорту, який складає близько 70% фонду споживання рибної продукції. Окрім цього, рибний ринок в усе більшій мірі переходить в рамки тіньових оборудок.

Одним із важливих джерел розвитку приморських регіонів у світі стала інтенсифікація видобування морських біологічних ресурсів шляхом збільшення обсягів аквакультури - розведення, вирощування та утримання в повністю або частково контрольованих умовах водного середовища риби та морепродуктів. Певний досвід у цьому виді економічної діяльності Україна має. Однак, щоб мати належний економічний ефект, таку практику необхідно значно розширити.

В останні роки позитивні зрушення намітились в круїзному туризмі. Слід зазначити, що у розвинутих країнах круїзний туризм складає значну долю фінансових надходжень. Не можуть бути виключенням і наші південні регіони. Однак, щоб позитивна тенденція набула сталості, необхідно значно покращити культуру і якість обслуговування, умови перебування туристів на території тієї чи іншої області, розширити асортимент послуг.

Одеська область має унікальні санаторії, які використовують цілющі властивості моря. Одним із них є Куяльник. Властивості куяльницьких грязьових ванн визнаються багатьма впливовими медиками на рівні найкращих світових. Проте Україна може втратити цей природний дар із-за пересихання лиману. Довгий час екологи загострюють увагу владних структур на необхідність профінансувати проект відновлення лиману, однак поки що серйозних зрушень немає.

Ми бачимо проблему забезпечення сталого розвитку південних регіонів як комплексне завдання. Основними напрямками його вирішення є формування відповідної стратегії, створення інституційно-правових механізмів оптимального використання природних ресурсів, збереження та відновлення екосистеми, покращення здоров'я населення; розробку та реалізацію регіональних програм, де чітко окреслювались завдання вдосконалення структури господарства, шляхи збалансованого використання місцевих ресурсів; розробку правових актів, регулюючих форми і види діяльності з охорони і відновлення берегової зони; посилення міжрегіонального співробітництва у здійсненні спільних природоохоронних заходів, активізація транскордонного співробітництва з питань взаємного узгодження розвитку суміжних територій; здійснення реальних кроків щодо розбудови морського та річкового транспорту, збільшення долі водних вантажних і пасажирських перевезень, круїзного плавання, створення міжнародного другого реєстру суден, підвищення безпеки судноплавства, посилення уваги усіх органів влади до розвитку транспортної інфраструктури регіону, активізацію роботи з енергозбереження та розвитку зеленої енергетики.

Шановні колеги, запрошую вас до обговорення тематики нашого круглого столу. Слово надається доценту Одеського національного університету імені І.І.Мечникова кандидату географічних наук Хомич Ларисі Василівні. Вона зупиниться на питаннях оптимізації природокористування приморських територій.

Лариса Хомич
к.геогр.н., доцент кафедри
економічної та соціальної географії
Одеський національний ун-т
імені І. І. Мечникова

Основні напрямки удосконалення природокористування в приморських регіонах як фактор забезпечення сталого розвитку

Загальні завдання переходу до сталого розвитку у сфері природокористування на загальнодержавному рівні, були сформульовані у проекті Концепції переходу України до сталого розвитку. Зокрема, метою сталого розвитку України є припинення деградації природних екосистем і забезпечення високого рівня та якості життя нинішнього і майбутніх поколінь жителів України на основі впровадження нової моделі економіки на засадах збалансованого природокористування. Ця концепція розроблена спільно Інститутом географії, Інститутом проблем природокористування та екології НАНУ, Науково-дослідним інститутом сталого розвитку та природокористування НАНУ, Інститутом проблем ринку та економіко-екологічних досліджень, групою ВНЗ, екологічних організацій.

В проекті Концепції визначено дев'ять цілей, досягнення яких на думку розробників може забезпечити сталий розвиток України:

1. Припинення деградації довкілля та перехід до збалансованого природокористування;
2. Формування нової моделі економіки на засадах невиснажливого відновлювального природокористування ;
3. Поліпшення якості життя населення України;
4. Формування суспільної свідомості, світогляду населення України на засадах сталого розвитку;
5. Формування нормативно-правової та інституційної бази забезпечення сталого розвитку;
6. Збереження національних цінностей і традицій природокористування;
7. Захист національних інтересів України в процесі глобалізації;
8. Забезпечення участі всіх заінтересованих сторін у формуванні та реалізації політики сталого розвитку;
9. Формування та впровадження регіональної політики сталого розвитку.

Так, ціль перша проекту Концепції стосується безпосередньо саме сфери природокористування і передбачає комплекс першочергових завдання по переходу до збалансованого природокористування. Зокрема:

у сфері збереження природних екосистем:

- запобігання антропогенній деградації, збереження цінності природних екосистем;
- розвиток національної екомережі України;
- збереження ландшафтів і біоти, зникаючих видів;
- збереження та відновлення особливо цінних культурних ландшафтів;

у сфері зниження забруднення довкілля:

- зменшення викидів в атмосферу, скидів у водні об'єкти, обсягів утворення промислових і побутових відходів шляхом впровадження ресурсозберігаючих і безвідходних технологій;
- мінімізація та утримання обсягів озоноруйнуючих викидів і парникових газів відповідно до міжнародних норм і квот;
- створення системи комплексного управління відходами (утилізація, знешкодження, повторне використання, безпечне зберігання)

у сфері землекористування:

- удосконалення землекористування та землеустрою, досягнення науково обґрунтованих співвідношень земель за категоріями використання;
- рекультивація порушених, деградованих, забруднених, підтоплених, затоплених земель;

у сфері водокористування:

- впровадження інтегрованого управління водними ресурсами на основі басейнового принципу;
- підтримання та відновлення природного режиму водних об'єктів (оптимізація використання водних ресурсів, заборона скидання забруднених вод, забезпечення водоохоронних зон, розчищення малих річок та ін.);
- зменшення рівнів питомої водоемкості виробництва та комунального господарства;
- удосконалення правового та економічного механізму регулювання водокористування на основі запровадження зворотного водозабезпечення, економії води.

Всі ці завдання однозначно сьогодні є актуальними і для приморських регіонів. В той же час, хочеться виділити ряд особливостей саме приморських регіонів, які необхідно враховувати при розробці регіональних програм удосконалення природокористування.

Характерні риси організації території та природокористування в приморських регіонах:

- приморські регіони (за винятком Запорізької та Донецької областей) мають типовий приморсько-фасадний тип територіальної організації з вираженою територіальною диференціацією господарської діяльності при віддаленні від берега;
- для приморських регіонів властиве природно-господарське ешелонування території з формуванням різних за інтенсивністю освоєння та використання господарських смуг (прибережної, перехідної, периферійної);
- зміна інтенсивності господарського використання території приморських регіонів відбувається за такими напрямками: умовно перпендикулярному лінії берега; уздовж лінії берега в горизонтальному напрямку; у осередках найбільшої концентрації (великі міста, урбанізовані зони, портово-промислові комплекси);
- максимальна концентрація населення та промислового потенціалу, як правило, припадає на вузьку берегову (прибережну) зону, яка включає територію приморських адміністративних районів та міських поселень, загальною площею 59,2 тис. км² та населенням понад 6 млн. осіб;
- берегові (прибережні) зони мають найвищу економічну та демографічну аттрактивність та відзначаються найбільшою конфліктністю господарських функцій та найвищим рівнем антропогенно-техногенного навантаження;
- територіальна організація прибережних зон являє собою ієрархічно впорядковану сукупність секторів та функціональних зон, районів, ядер концентрації, які об'єднані функціональними і територіальними зв'язками на основі принципу ешелонування контактної зони;
- важливою складовою природно-ресурсного потенціалу прибережних зон є природно-рекреаційний потенціал;

- приморські регіони поряд з територію водозаборів річок безпосередньо впливають на екологічний стан Чорного та Азовського морів і є об'єктами просторового планування та управління в рамках міжнародних проектів екологічного захисту Чорноморського басейну;
- в береговій зоні зосереджені «гарячі точки» - великі міста, поселення, портово-промислові комплекси, що формують забруднення прибережних акваторій викидами господарсько-побутових, промислових, зливових, дренажних стоків та ін.;
- в якості своєрідних «гарячих точок» у приморських регіонах можна розглядати також дельтові ділянки Дунаю, Дністра, Дніпра, Південного Бугу та ін., які акумулюють забруднення з величезних водозаборів;
- тут розташовані цінні лиманно-гирлові комплекси та унікальні прибережні водно-болотні угіддя, які мають міжнародне, національне та регіональне значення (близько 20 приморських водно-болотних угідь, 14 лиманів, площею 2,5 тис. км²);
- відповідно до проекту створення Всеєвропейської екологічної мережі планується виділення Азово-Чорноморського природного коридору, який включає всі морські узбережжя України;

Необхідно відзначити, що найбільш гостро в приморських регіонах сьогодні проявляються наступні проблеми:

- високий рівень сільськогосподарського освоєння території (70-85%);
- низька частка площ об'єктів природно-заповідного фонду;
- забруднення водних об'єктів та атмосферного повітря;
- накопичення відходів, низький рівень їх утилізації та переробки;
- формування зон концентрованого антропогенно-техногенного тиску на середовище.

Зокрема, як видно з табл. 1 серед приморських регіонів найвищою є частка земель сільськогосподарського призначення в Запорізькій 84,5% та Миколаївських областях 83,6%, в Донецькій та Одеській цей показник значно перевищує середній по Україні. Високий рівень сільськогосподарського освоєння, безумовно, не сприяє відтворенню та збереженню природних ландшафтів та призводить до масштабного антропогенного впливу на територію приморських регіонів.

Сьогодні особливо гостро проблеми землекористування проявляються у прибережній зоні. Неефективне землекористування і відсутність на практиці інтегрованого управління прибережною (береговою) зоною в Україні призвело до стихійної забудови прибережних територій, зростання числа землекористувачів, формуванню приватних володінь, загальної неупорядкованості землекористування, хаотичного розвитку рекреаційних зон з ігноруванням вимог планування території та інженерно-комунікаційного оснащення.

Таблиця 1.

Частка земель сільськогосподарського призначення в структурі земель приморських регіонів на 1 січня 2013 р. [3, с.288]

Регіони	Усього земель, тис. га	Землі сільськогосподарського призначення	
		тис. га	частка у % від загальної площі
Україна	60354,9	42756,0	70,8
АР Крим	2608,1	1854,0	71,1
Донецька	2651,7	2094,9	79,0
Запорізька	2718,3	2298,5	84,5
Миколаївська	2458,5	2055,0	83,6
Одеська	3331,4	2660,4	79,0
Херсонська	2846,1	2031,8	71,0

На території приморських регіонів розташовано багато унікальних об'єктів ПЗФ, в той же час катастрофічно низькою є їх частка в загальній площі регіонів, що не відповідає міжнародним нормам та не забезпечує функцію підтримання загального екологічного балансу та збереження природної різноманітності ландшафтів. Як видно з даних таблиці 2 найменшою є частка земель ПЗФ в Миколаївській області лише 1,7%.

Таблиця 2.

Частка земель об'єктів природно-заповідного фонду в структурі земель приморських регіонів на 2012 р. [3, с.289]

Регіони	Усього земель, тис. га	Землі об'єктів природно-заповідного фонду	
		тис. га	частка у % від загальної площі
Україна	60354,9	1565,2	2,6
АР Крим	2608,1	63,9	2,5
Донецька	2651,7	64,5	2,4
Запорізька	2718,3	94,9	3,5
Миколаївська	2458,5	43,0	1,7
Одеська	3331,4	99,4	2,9
Херсонська	2846,1	212,7	7,5

Слід відзначити, що на фоні спільних проблем в сфері природокористування приморські регіони суттєво відрізняються за рівнем антропогенного навантаження на середовище, що зумовлене різною концентрацією техногенних навантажень та промислового потенціалу. Якщо розглядати обсяги забруднення атмосферного повітря від стаціонарних та пересувних джерел, скиди забруднених вод до водних об'єктів, утворення відходів I – IV класів небезпеки, то і в масштабі України і серед приморських регіонів виділяється Донецька область, яка характеризується найбільшим антропогенно-техногенним пресингом на довкілля та має найгірші параметри екологічної ситуації (табл. 3, рис.1).

Таблиця 3.

Викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних та пересувних джерел забруднення, 2012 р

Регіони	тис. тонн	у розрахунку на квадратний кілометр, тонн	у розрахунку на одну особу, кг
Україна	6821,1	11,3	149,6
АР Крим	137,8	5,3	70,2
Донецька	1714,7	64,7	390,7
Запорізька	316,0	11,6	178,7
Миколаївська	87,1	3,5	74,1
Одеська	169,0	5,1	70,7
Херсонська	73,6	2,6	68,1

У Донецькій області формується найбільший обсяг забруднених зворотних вод, які скидаються у поверхневі водні об'єкти як серед приморських регіонів (рис. 1) так і в масштабі України. Так, в Донецькій області у 2012 році було скинуто у водойми 37% забруднених зворотних вод від загального обсягу відповідних забруднень в Україні. Частка недостатньо очищених вод у загальних обсягах скинутих зворотних вод є дуже високою у всіх приморських регіонах і знаходиться в межах 30-50%.

Нагального вирішення потребує проблема зміни системи поводження з відходами (збирання, перевезення, зберігання, оброблення, утилізацію, знешкодження і захоронення), не лише для приморських регіонів але й для країни в цілому. На території

приморських регіонів у 2012 р. формувалося 53% всіх відходів I-III класу небезпеки, які утворилися в за рік в Україні, та відповідно 16% відходів IV класу небезпеки.

Не може не викликати занепокоєння незначний обсяг утилізації відходів та відсутність переробки побутових відходів. З кожним роком в регіонах зростає обсяг накопичення побутових відходів, які переважно накопичуються у сміттєзвалищах. Якщо картографувати всі паспортизовані і не паспортизовані сміттєзвалища на території, наприклад, Одеської області, то вражає результат, за яким область фактично досить щільно вкрита таким сміттєзвалищами.



Рис. 1 Обсяги скидання забруднених зворотних вод у поверхневі водні об'єкти, 2012 р. (виконано на основі даних [3, с.296])

У 2012 році в Донецькій області утворено 56510,5 тис. тонн відходів IV класу небезпеки (рис. 2). І за цим показником область суттєво виділяється серед приморських регіонів. У 2012 році частка утилізації відходів IV класу небезпеки в середньому по Україні становила 32%, для приморських регіонів в середньому на рівні - 20-30%.



Рис. 2. Утворення відходів IV класу небезпеки, 2012 р. (виконано на основі даних [3])

Удосконалення природокористування в приморських регіонах має відбуватися за такими напрямками:

- розробка регіональних схем планування території з врахування сучасних та майбутніх потреб в окремих типах територій, проведення функціонального зонування території прибережних зон;
- забезпечення змін у структурі земельних угідь, скорочення частки розорюваних земель шляхом виведення із обробітку малопродуктивних та деградованих земель;
- зменшення антропогенно-техногенного тиску на водні об'єкти та морський басейн;
- завершення робіт по формування екологічних мереж та визначення природних коридорів, сполучних територій і буферних зон;
- аналіз техногенних і антропогенно-техногенних навантажень на регіональному й локальному рівнях, визначення «гарячих точок» та формування програм їх екологічного оздоровлення;
- зміна системи поводження з відходами;
- збільшення площі територій природно-заповідного фонду (оптимальний варіант до 10% від площі регіонів).

Підсумовуючи все вище сказане необхідно відзначити, що перехід до збалансованого природокористування неможливий без системної екологізації всіх сторін життєдіяльності людини, зокрема, екологізації виробництва, попиту, поведінки людей, екологічного виховання та відтворення мотивів екологізації. Саме такий комплексний підхід може забезпечити перехід до сталого розвитку та змінити існуючу сьогодні модель неефективного природокористування як на загальнодержавному так і на регіональному рівнях.

Враховуючи специфіку регіонального розвитку існує потреба впровадження державної регіональної політики сталого розвитку та розробки регіональних програм сталого розвитку на основі врахування природних, ресурсних, економічних, соціокультурних та просторово-планувальних чинників розвитку кожного регіону.

Артем Филипенко

Які є запитання до доповідача? Будь ласка Юрію Івановичу.

Юрій Мельник

В своїй доповіді ви в числі причин, які стали на заваді оптимального природокористування назвали відсутність необхідної правової бази. Однак, в радянські часи питання природокористування вирішувалось набагато краще, ніж тепер. Вірогідно причина в іншому.

Лариса Хомич

Якщо говорити про причини, то їх цілий комплекс і вони були названі в доповіді. Що стосується вашого запитання, то я вважаю, що з переходом до нової системи відносин сталося так, стара система відкинута, а нова дійсно ефективна не напрацьована. Тут гострим залишається питання відповідальності як контрольних органів, так і природокористувачів.

Артем Филипенко

У доповіді Лариси Василівни Хомич означено основні проблеми природокористування. Голова громадської організації «Одеський регіональний центр соціально-економічного моніторингу та правової інформації «Альтернатива» Сергій Ганзенко зупиниться на питаннях захисту, збереження і розвитку морського узбережжя Одеського регіону.

Сергій Ганзенко
Голова громадської організації
«Одеський регіональний центр
соціально-економічного моніторингу
та правової інформації «Альтернатива»,
голова комітету регіонального розвитку,
містобудування та архітектури
Громадської ради при Одеській
обласній державній адміністрації

Шляхи, форми і методи захисту, збереження та розвитку морського узбережжя Одеського регіону

Нагальною проблемою Одеської області є реальна загроза втрати найбільш цінних та інвестиційно-привабливих територій регіону - прибережних (приморських) територій, внаслідок ігнорування вирішення проблеми їх використання, захисту, збереження, розвитку.

Вирішення цієї проблеми має надзвичайно важливе економічне і соціальне значення, оскільки стане фактором розвитку міста як крупного туристичного і рекреаційного центру. Реалізація цього завдання неможлива без цілого комплексу передумов, які мають бути створені владою і громадськістю міста.

Правовою основою такої роботи є :

- частина 2 статті 5 Закону України «Про місцеві державні адміністрації»;
- стаття 18 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності»;
- постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Типового положення про структурний підрозділ місцевої державної адміністрації» від 26.09.2012 № 887;
- пункт 2 Постанови Кабінету Міністрів України «Про інженерний захист територій, об'єктів і споруд від зсувів» від 08.11.1996 № 1369.

До числа основних заходів, які необхідно виконати у вирішенні проанонсованої проблеми є:

- комплексне територіальне планування прибережної зони і прилеглого водного (морського) простору;
- проведення моніторингу, вивчення та обстеження зсувних, зсувонебезпечних ерозійних, абразивних територій, взяття їх на облік, класифікація і т.д.;
- відображення таких територій у містобудівній документації та картографування таких територій для ухвалення рішення на регіональному рівні; складання великомасштабних картосхем зсувних процесів з виділенням найбільш небезпечних ділянок;
- створення структурного підрозділу в Одеській обласній раді, Одеській обласній державній адміністрації або підрозділу в складі діючого структурного підрозділу (відділ, управління у складі Департаменту) з управління і розвитку прибережних територій області, комунального підприємства;
- проведення засідань, нарад, форумів в Одеській обласній державній адміністрації з даної проблеми;
- фінансування робіт по захисту зсувонебезпечних, ерозійних, абразивних територій;
- здійснення першочергових профілактичних заходів щодо інженерного захисту територій, житлових об'єктів і споруд від зсувів, ерозії, абразії, повеней і паводків;
- встановлення в зсувних зонах спеціального режиму землекористування та забудови, забезпечення належної технічної експлуатації водогінних комунікацій;

- розробка та впровадження принципів комплексного управління прибережною зоною;
- розробка комплексної програми розвитку і використання прибережних територій Одеської області.

Довідка:

В Одеській області сталося більше п'яти тисяч зсувів за останні 10 років. Ця цифра становить майже третину від загальної кількості зсувів, що сталися в Україні за цей період.

За кількістю надзвичайних ситуацій, які відбулися під впливом природних і техногенних факторів, Одеська область зараховується до однієї з найбільш несприятливих територій в Україні.

Велика частина незабудованого узбережжя є схилами, де вже відбулися або відбуваються зсувні явищами. В даний час є тенденція до забудови прибережної зони, тому існує необхідність розробки протизсувних заходів.

Найчастіше зсувні процеси загрожують існуючим будівлям і можуть призводити до серйозних руйнувань, наслідки яких можуть бути катастрофічними.

Завдають значної шкоди народному господарству ерозія і абразія. Ерозійними процесами охоплено понад 12 тис. кв.км., які знищують шар чорнозему сільгоспугідь, що складає близько 36 відсотків загальної площі області.

Особливо такі явища відбуваються в північній і північно-західній частинах області, де багато балок і ярів, які в результаті змиву ґрунтів замулюються, що перешкоджає водостоку. У підсумку відбувається підтоплення територій та активізація зсувів.

Загальна протяжність берегової смуги водостоків і водойм становить близько 5 тис.км. А площа, підвладна абразії (руйнування берегів моря, річок, озер та інших водоймищ хвилями), дорівнює 560 квадратним кілометрам, або 1,5 відсотка території області.

В умовах відсутності єдиного плану розвитку прибережної території, виникає необхідність виробити єдину для всього узбережжя модель розвитку, об'єднати всю прибережну зону загальним концептуальним рішенням, що дозволить досягти комплексного рішення в планувальній організації цих територій, вирішувати проблеми зонування і розвитку соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури.

Крім того, слід враховувати, що різні ділянки узбережжя дуже різноманітні по рельєфу, географічному розташуванню, геологічного утворення й антропологічному втручанню.

Наприклад, на деяких типах ґрунтів, у тому числі на яких стоїть Одеса, будувати важко, на узбережжі вони «пливуть». Камінь-черепашник, що складається з раковин і морської осадової породи, занадто м'який і нестійкий. Під постійно насідаючою хвилею схили сповзають у воду. Історія свідчить, що за півтори сотні років в море пішло не менше двадцяти кілометрів Одеського узбережжя.

В минулому столітті в м. Одесі та її околицях траплялися значні зсуви. (в районі одинадцятої станції Великого Фонтану в 1936 році, на дванадцятій-тринадцятій станціях - 1956, а також у 1969, 1973 роках) .

Для припинення проблеми зсувів, сходження берегів, в шістдесяті роки рішенням радянського уряду у одеських берегів почалося будівництво комплексу берегоукріплювальних споруд, які витримали вже два терміни, їм п'ятдесят років. На той час уряд витратив на один кілометр берегової зони два мільйони радянських рублів. Такі роботи були проведені на дванадцяти кілометрах Одеського узбережжя.

За даними спеціалістів щороку в море йде п'ять-шість тисяч квадратних метрів одеських берегів. Є різні думки на цей рахунок. Деякі вчені стверджують, що після антропогенного навантаження, море вже не здатне до самовідновлення оскільки конструкції берегоукріплювальних споруд погіршили стан моря у прибережній зоні. Хвилеломи

порушили вільний водообмін, і одеські пляжі перетворилися в кінцевому підсумку в щось подібне громадським ваннам. Висувались думки ліквідувати хвилерізи.

Є пропозиції глибше опустити бетонні блоки, таким чином і хвилю погасити, і водообмін поліпшити. Пропонують також видозмінити саму форму хвилеріза так, щоб на ньому могла розвиватися найбільша кількість морських організмів.

Якщо систему берегоукріплення міста Одеси потрібно підтримувати в нормальному експлуатаційному стані, то на узбережжях всієї Одеської області необхідно впроваджувати комплексні абсолютно нові новаторські рішення.

На прикладі Чорноморки, при будівництві в 2007 році першого траверса, море вимило кілька метрів дороги, зсувні процеси значно активізувалися. Побудовані гідротехнічні споруди, з одного боку затримують морську течію, а з іншого боку створюють біля берега небезпечну турбулентність, яка і є причиною розмивання прибережної смуги. І стає явним, що на пляжах змивається пісок саме в тих місцях, де є скупчення великих брил і каменів, які створюють завихрення в набігаючій морській хвилі.

На прикладі смт Затока постійна дивергенція хвиль, проведення днопоглиблювальних робіт в Цареградському гирлі, а хаотична забудова прибережної смуги призводить до постійної міграції піску, зменшення пляжної зони, що завдає шкоди будівлям і впорядкованій території.

На прикладі с.Фонтанка Комінтернівського району внаслідок підмивання морем глинистих схилів від материкової частини відвалилися і сповзли в воду величезні пласти берегового масиву. Обвальні процеси призвели до того, що певна ділянка села знаходиться на межі катастрофи. Ряд будинків стоїть в небезпечній близькості від краю обриву. Ряд будинків завалилося вниз. Зсув змусив прийняти рішення щодо переносу кладовища. У цілому, тут під загрозою благополуччя громадян і розвиток курортної зони.

В с. Нова Дофінівка Комінтернівського району мав місце зсув розміром 800 на 50 метрів, що призвело до руйнування більше десятка дачних будиночків, пошкоджені під'їзної дороги і лінії електропередач. Неодноразово відбуваються масивні зсуви в районі курорту Куяльник. Протизсувну огорожу тут зруйновано.

Для досягнення позитивного результату в збільшенні припливу інвестицій та туристичної привабливості, створенні цілісного комплексного проектного рішення берегозахисних укріплень морського узбережжя, узбереж річок, озер, лиманів, водосховищ і т.д., необхідні - єдина стратегія, моніторинг прибережної смуги, аналіз змін, розробка та реалізація конкретних проектів з укріплення берегової зони та покращення природокористування в ній.

Артем Филипенко

В процесі обговорення теми ми будемо зупинятись на ряді груп проблем. Природокористування, екологія, транспорт. Екологічна тематика стала однією із провідних, оскільки накопичені тут проблеми проявляються в доволі гострих формах, і ситуація на жаль не покращується. На питаннях водних ресурсів їх оптимального використання зупиниться кандидат екологічних наук, провідний спеціаліст з питань водних ресурсів Дьяков Олег Анатолійович.

Олег Дьяков
*провідний спеціаліст з екології,
моніторингу, ефективного використання
та збереження водних ресурсів, к.г.н.*

Проблема водних ресурсів приморських регіонів та деякі шляхи її вирішення

Водные ресурсы — важнейшая природная сфера, обеспечивающая жизнь человека. Недостаток водных ресурсов негативно сказывается как на экономике, так и на здоровье людей. Особенно остро проблема водных ресурсов стоит в странах расположенных в зоне высоких температур и низких уровней осадков.

Многие государства мира рассматривают водные ресурсы как один из важнейших стратегических резервов и поэтому реализуют программы управления водными ресурсами, рассматривая этот процесс как средство рационального их использования.

Если анализировать эту проблему, то необходимо отметить, что она многоаспектная и достаточно сложная в решении. С одной стороны, обостряется проблема качества воды, с другой. - проблема ее наличия в достаточном количестве. Постоянное расширение масштабов производства ведет к увеличению объемов употребляемых водных ресурсов, а также к их загрязнению. Следовательно, задача состоит в том, чтобы разрабатывать новые технологии, которые являются экологически чистыми и менее ресурсозатратными.

Если одна проблема возникает из-за недостатка воды, то другая от ее избытка. Речь идет о крупных наводнениях, которые наносят огромный ущерб сельскохозяйственному производству. Наводнения угрожают более 70% территории суши. По данным ЮНЕСКО, в мире от наводнений в XX веке погибло девять миллионов человек. Влияние, которое они имеют на все отрасли хозяйства, может носить прямой и косвенный характер. Основными последствиями наводнений являются:

- гибель людей ;
- затопление значительных площадей земли ;
- повреждение и разрушение зданий и сооружений ;
- повреждение автомобильных и железных дорог ;
- разрушение оборудования и коммуникаций, мелиоративных систем;
- гибель скота и уничтожение урожая сельскохозяйственных культур;
- смыв плодородного слоя почвы ;
- порча и уничтожение сырья, топлива, продуктов питания и т.п. ;
- ухудшение качества питьевой воды ;
- угроза инфекционных заболеваний (эпидемии).

Непосредственный ущерб от наводнений зависит от высоты и скорости подъема уровня воды, продолжительности его стояния, времени года, степени освоения и экономического развития территории, плотности населения, от своевременности прогноза и принятия предупредительных мер, а также от наличия и эффективности противопаводковых гидротехнических сооружений (ГТС).

Наводнения, в отличие от ряда других стихийных бедствий, в определенной степени прогнозируются. От надежного и своевременного прогнозирования наводнений зависит эффективность профилактических мероприятий по снижению ущерба от затопления. Заблаговременный прогноз наводнений может колебаться от нескольких минут до нескольких суток и более.

В Украине площадь затопляемых земель составляет 165 тыс. км² (более 27% от ее общей территории). На паводково опасных территориях или в непосредственной близости от них проживает около одной трети населения нашей страны.

В последние столетия, особенно в XX веке, все большую роль в увеличении частоты и разрушительной силы наводнений играют антропогенные факторы. Среди них в первую очередь следует назвать вырубку лесов (максимальный поверхностный сток возрастает на 250-300%), нерациональное ведение сельского хозяйства. Значительный вклад в усиление интенсивности паводков и половодий внесли: продольная распашка склонов, переуплотнение полей при использовании тяжелой техники, нарушение норм орошения, перевыпаса на склонах речных долин. Примерно втрое увеличился сток с урбанизированных территорий в связи с ростом площади водонепроницаемых покрытий (асфальт и др.) и застройки. Существенное увеличение максимального стока связано с хозяйственным освоением пойм, являющихся природными регуляторами стока. Кроме того, среди основных причин, которые непосредственно приводят к формированию наводнений, можно назвать: ошибки при осуществлении противопаводковых мероприятий, ведущих к прорыву дамб обвалования, разрушение искусственных плотин, аварийные сбросы из водоемов и др. Наряду с вышеуказанными причинами, в Придунайском регионе Украины существует целый ряд социально - экономических факторов которые увеличивают риск разрушения противопаводковых сооружений, к ним относится превышение нормативных сроков эксплуатации ГТС (шлюзов и дамб обвалования), отсутствие или опоздание профилактических ремонтных работ в связи с финансовыми трудностями, несоблюдением полной мере правил эксплуатации, межведомственная разобщенность и многое др.

Исторически прибрежная территория Дуная подвергалась затоплению паводковыми водами, влияло на развитие земледелия и населенных пунктов Придунайского региона. Населенные пункты располагались преимущественно на высоких берегах за пределами зон затопления или были обвалованные. Последняя катастрофическое наводнение наблюдалась в украинском Придунавье в 1969 году, когда город Вилково и село Лески были практически полностью затоплены в результате ледового затора на основных рукавах Килийской дельты Дуная, который сопровождался высоким подъемом воды в реке.

Для защиты населенных пунктов, портовых сооружений, промышленных предприятий, сельхозугодий, рыбозаводных прудов и мелиоративных объектов от затопления в середине прошлого века вдоль украинского берега Дуная был построен комплекс противопаводковых гидротехнических сооружений общей длиной 239 км, в том числе 215 км дамб и 13 шлюзов - регуляторов, которые предназначены для водохозяйственного менеджмента Придунайских озер. Комплекс этих сооружений обеспечивает защиту от паводков городов Рени, Измаил, Килия, Вилково, а также более 40 тыс. га сельскохозяйственных земель, автодороги местного и государственного значения, 10 км транзитного газопровода Россия - Румыния - Турция, 10 км ЛЭП Молдова - Румыния - Болгария и др.

Исследования, проведенные Одесским областным управлением водного хозяйства в 2005 - 2006 г. в рамках проекта ТАСИС «Предупреждение чрезвычайных ситуаций и защита от паводков в Еврорегионе «Нижний Дунай», с учетом последствий катастрофического наводнения на Дунай в 2006 году показали, что существующие противопаводковые сооружения вдоль украинского берега реки не обеспечивают гарантированную защиту территорий от затопления при высоких и катастрофических паводках. Из общей длины линии дамб (215 км) менее половины из них (106 км) соответствует всем необходимым стандартам и не нуждается в ремонте (см. рис. 1). На протяжении более 30 км дамбы находятся в полностью разрушенном состоянии и требуют немедленного ремонта, а в течение 52 километров реконструкция дамб необходима в основном из-за их недостаточной высоты.

По приблизительным подсчетам стоимость реконструкции системы противопаводковых сооружений и переоснащение соответствующих подразделений Придунайского управления каналов, защитных сооружений и водохранилищ, которое отвечает за защиту территории от вредного воздействия вод, составляет 220 млн. грн., Из которых 60 млн. грн. - на немедленные ремонтные мероприятия.



К этому нужно добавить еще и ущерб наносимый крупными ливнями. Здесь задача состоит в том, чтобы реконструировать старые и строить новые водозащитные дамбы, а также научиться эффективно управлять осадками.

Одесская область, как видно из представленной информации, относится к числу таких регионов, где проблема водных ресурсов проявляется с разных сторон. С одной стороны, мы имеем территорию Придунавья, где нехватка воды требует ее завоза. Кроме этого, имеющиеся там источники подземных вод, химически вредны и поэтому вода не может быть использована в качестве питьевой ни для людей, ни для животных.

Сухой климат вынуждает сельскохозяйственных производителей использовать полив. Однако, устаревшая техника и технологии загрязняют почву, превращая ее в непригодные территории. Территории заболачиваются и окисляются.

Осложняет ситуацию секторальный подход к решению народно-хозяйственных задач. Разные ведомства вступают между собой в противоречия при решении казалось бы, вполне решаемых задач. Яркий тому пример противоречия министерства рыбного хозяйства и министерства здравоохранения по поводу использования отдельных водоемов.

Безусловно, лучшим выходом для снятия противоречий является переход на бассейновое управление водными ресурсами, как это имеет место в других государствах. Положительный опыт бассейнового управления водными ресурсами имеют придунайские государства.

Следует учесть, что грядущие изменения климата ученые связывают с повышением годовой температуры. Особенно это будет характерно для весенне-осеннего периода. Вследствие повышения температур возможны пересыхание малых рек и прекращение судоходства на отдельных участках крупных рек, как это имело место в течении нескольких

прошлых лет, когда судоходство по Дунаю на отдельных его участках оказалось невозможным.

Изменение климата несет в себе не только повышение температур в летние месяцы, но и значительное снижение — в зимний период. Зимы становятся более суровыми и затяжными. При этом переходный весенний или осенний период значительно сокращаются. Создается резкий переход от низких температур к высоким или от высоких к низким. Такая ситуация требует пересмотра культуры земледелия как с точки зрения сроков посева тех или иных культур, так и с точки зрения перехода к культивированию выращивания новых растений, более приспособленных к изменяющимся условиям.

Негативное влияние климата проявляется и в том, что зимы становятся более холодными, а весенне-летний период характеризуется повышенным температурным фоном. Максимумы низких температур не позволяет выращивать субтропические культуры, для которых условия весны, лета и осени становятся приемлемыми.

Чтобы лучше адаптироваться к изменениям климата, необходимо сформировать и запустить системный мониторинг климатических показателей, в том числе и мониторинг состояния водных ресурсов. Наилучший вариант — это применение бассейнового использования водных ресурсов, с тем, чтобы выработать наиболее приемлемый режим. Там где водные артерии протекают территориями нескольких государств, необходимо тесное международное сотрудничество. Так, к примеру длительное время работает Дунайская международная комиссия. Создан Дунайский бассейновый совет, который призван оптимизировать использование эту важную водную артерию.

Юрий Мельник: «Как предусмотреть взаимодействие государственных властей с точки зрения будущих изменений климата».

Олег Дьяков: «Мы можем со всей определенностью сказать, что изменение температур будет и что температура будет повышаться. Можно предположить, что в таких условиях пересохнут малые реки. Однако предусмотреть какие конкретные изменения с крупными водоемами и подземными водными источниками достаточно сложно. Очевидным в качестве шага смягчающего ситуацию, предполагается проведение уже теперь определенных мероприятий по восстановлению водно-болотных угодий. Первым в этом списке должен быть проект восстановления Куяльницкого лимана. Не вызывает сомнения и то также, что в будущем необходимо изменить структуру хозяйствования в зонах потенциального затопления».

Артем Филипенко

Спасибі Олеже Анатолійовичу. Я бачу є ряд питань до вас. Будь ласка Володимире Олексійовичу.

Володимир Шевченко

Які на вашу думку заходи необхідно прийняти українській стороні, щоб переконати владу сусідньої Румунії не допускати її суб'єктами господарювання дій, котрі погіршують водостік в українській частині дельти Дунаю?

Олег Дьяков

Украина несколько раз поднимала вопрос недопустимости прераспределения водостока дельты Дуная на международном уровне, однако, предпринятые ею шаги положительных результатов не дали. Я думаю тут есть только один путь — поиск взаимоприемлемых двусторонних решений и действий.

Артем Филипенко

Слово надається представнику управління містобудування та архітектури Одеської облдержадміністрації Юрію Мельнику.

**Державна містобудівна політика щодо приморських регіонів:
основні напрямки, завдання, проблемні питання планування у контексті забезпечення
їх сталого розвитку**

На сьогоднішньому заході було порушено багато надзвичайно актуальних та важливих питань, які стосуються розвитку таких специфічних територій як приморські регіони. Але усі питання об'єднує одне – під час планування тих чи інших заходів їх реалізація неможлива без наявності діючої, актуалізованої містобудівної документації відповідного рівня! Така у даний час система планування у державі, про що ми скажемо нижче. Але, насамперед, слід зазначити, що приморські регіони (території) є надзвичайно цінним для України ресурсом, який потребує належної оцінки і розуміння напрямків його ефективного використання. Це в свою чергу потребує формування відповідної державної політики щодо приморських регіонів у поєднанні з особливостями використання прилеглих акваторій морів, лиманів та інших водних об'єктів, екосистеми яких є надзвичайно вразливими.

Наприклад, представник ГО «Альтернатива» порушив питання щодо стану виконання заходів з інженерного захисту територій та берегоукріплення, що є більш, ніж важливим саме для приморських регіонів. Адже відомо, що приморські регіони зазнають найбільшого антропогенного та техногенного навантаження. І не тільки внаслідок господарської діяльності – розміщення об'єктів виробничого призначення, портової інфраструктури, систем життєзабезпечення та інфраструктури, ведення сільського господарства тощо. Іде інтенсивна житлова забудова, у тому числі індивідуальна (садибна) та дачна, розміщуються рекреаційні об'єкти, і тим самим збільшується тиск на довкілля, що не сприяє збалансованому - сталому розвитку таких територій. Прибережні смуги морів, лиманів, озер та річок мають свою специфіку, оскільки є вразливими щодо зсувів, абразії берегів і т.п. І саме містобудівна документація, дотримання її положень усіма суб'єктами містобудування відіграє провідну, в окремих випадках вирішальну роль. При цьому втрата цього цінного ресурсу позначається на інвестиційних перспективах, що також визначає дане питання як стратегічне, яке потребує пошуку ефективних рішень, у т.ч. засобами планування.

Оскільки усі ці питання належать до сфери містобудування, розглянемо її роль та місце у забезпеченні сталого розвитку територій, у тому числі приморських.

Зазначимо, що за даних умов територіальні (земельні) ресурси в Україні на рівні з трудовими є основними ресурсами її розвитку та одними з не багатьох, які позитивно впливають на інвестиційний клімат. Тому ефективне їх використання також можна віднести до стратегічних завдань сталого розвитку регіонів. Саме планування та містобудівна діяльність у цих процесах відіграють провідну роль. Від якості, змістовності та правильності планування залежить ефективність подальших заходів, передбачених у інших документах (стратегіях, програмах тощо).

Містобудування належить до сфери, що створює необхідні передумови для активізації соціально-економічних процесів та сприяння інвестиційній діяльності, формування сприятливого середовища для проживання людей, встановлення відповідних режимів землекористування, сталого розвитку територій та окремих населених пунктів, максимально ефективного використання їх природно-ресурсного та територіального потенціалу з урахуванням державних, суспільних та приватних інтересів.

На сучасному етапі побудови ефективної, конкурентоспроможної економічної системи держави та її регіонів містобудівна документація, забезпечення і контроль її реалізації через систему містобудівного кадастру мають ключове значення у довгостроковому соціально-економічному та просторовому плануванні розвитку територій.

Тому своєчасна розробка та затвердження проектів містобудівної документації відповідного рівня стають головним чинником у належному забезпеченні соціально-економічних, містобудівних та інвестиційних процесів. Принагідно необхідно зауважити, що розроблення містобудівної документації це складний, тривалий у часі процес, пов'язаний з виконанням цілої низки процедур. Тому місцеві органи влади як замовники містобудівної документації повинні чітко розуміти свою відповідальність за розвиток підпорядкованих територій і своєчасно вживати заходів з її розробки, розгляду, у тому числі громадськістю, та затвердження. Приклад Генплану Одеси є більш ніж наочним, коли обласний центр вже тривалий час не має оновленої – актуалізованої документації для реалізації сучасних та перспективних завдань соціально-економічного та інвестиційного розвитку міста.

Отже, містобудування та забезпеченість територій актуалізованою містобудівною документацією мають суттєвий вплив на процеси регіонального розвитку, що визначає дане питання як головне (на даному етапі) для впровадження засад та принципів сталого розвитку. Більш того, їх особливості, планувальні рішення, зміст та характер підготовки містобудівної документації визначають ці документи як стратегічні. Тобто схеми планування територій та генеральні плани населених пунктів безсумнівно мають ознаки «стратегічності», враховуючи строк на який передбачена їхня реалізація, «глибину» планування, тобто період, на який розраховуються їхні планувальні рішення та характер змін, ефект, який очікується отримати від реалізації цих рішень.

Для розуміння взаємозв'язків між різними планувальними документами доцільно стисло охарактеризувати систему планування та визначити у ній місце містобудівної документації (див. рис. 1).

У систему планування в Україні входять:

- різні стратегії – державна, регіональні, місцеві стратегії розвитку;
- цільові та комплексні програми на державному, регіональному та місцевому рівнях, сюди ж можна віднести як окремі документи - щорічні програми соціально-економічного розвитку держави, регіонів, районів та населених пунктів;
- бюджети усіх рівнів та бюджетні програми, які передбачають (визначають) щорічні обсяги фінансування усіх заходів та/або цільових програм;
- різноманітні комплексні плани (плани дій) та окремі заходи з розвитку галузей, сфер та територій, або вирішення окремих питань тощо;
- містобудівна документація, яка відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» поділяється на документацію державного, регіонального та місцевого рівня (див. рис.2).

Окремо зауважимо, що відповідно до програмно-цільових методів обґрунтування заходів та планування їх реалізації має узгоджуватися із ресурсним забезпеченням, у т.ч. бюджетним фінансуванням.

Стисло наведемо сутність зазначених документів.

Стратегії – визначають довгострокові цілі та орієнтири розвитку, мають загальний, декларативний характер, не передбачають фінансування. Для втілення їх положень необхідно приймати відповідні плани дій та/або цільові програми.

Цільові та комплексні програми – їх найбільша кількість, можуть бути галузевими та/або територіальними, як правило містять сукупність заходів та передбачають їх фінансування і строки реалізації, конкретизують реалізацію стратегій та щорічних програм соціально-економічного розвитку. Характерним є різна активність щодо фінансування з визначених джерел (бюджетів). Рідко коли програми фінансуються на 100%, зокрема з бюджетів. Тому суттєвою проблемою є недофінансування заходів, що «ламає» порядок організації виконання програм.

Загальна модель національної системи планування територіального розвитку в Україні

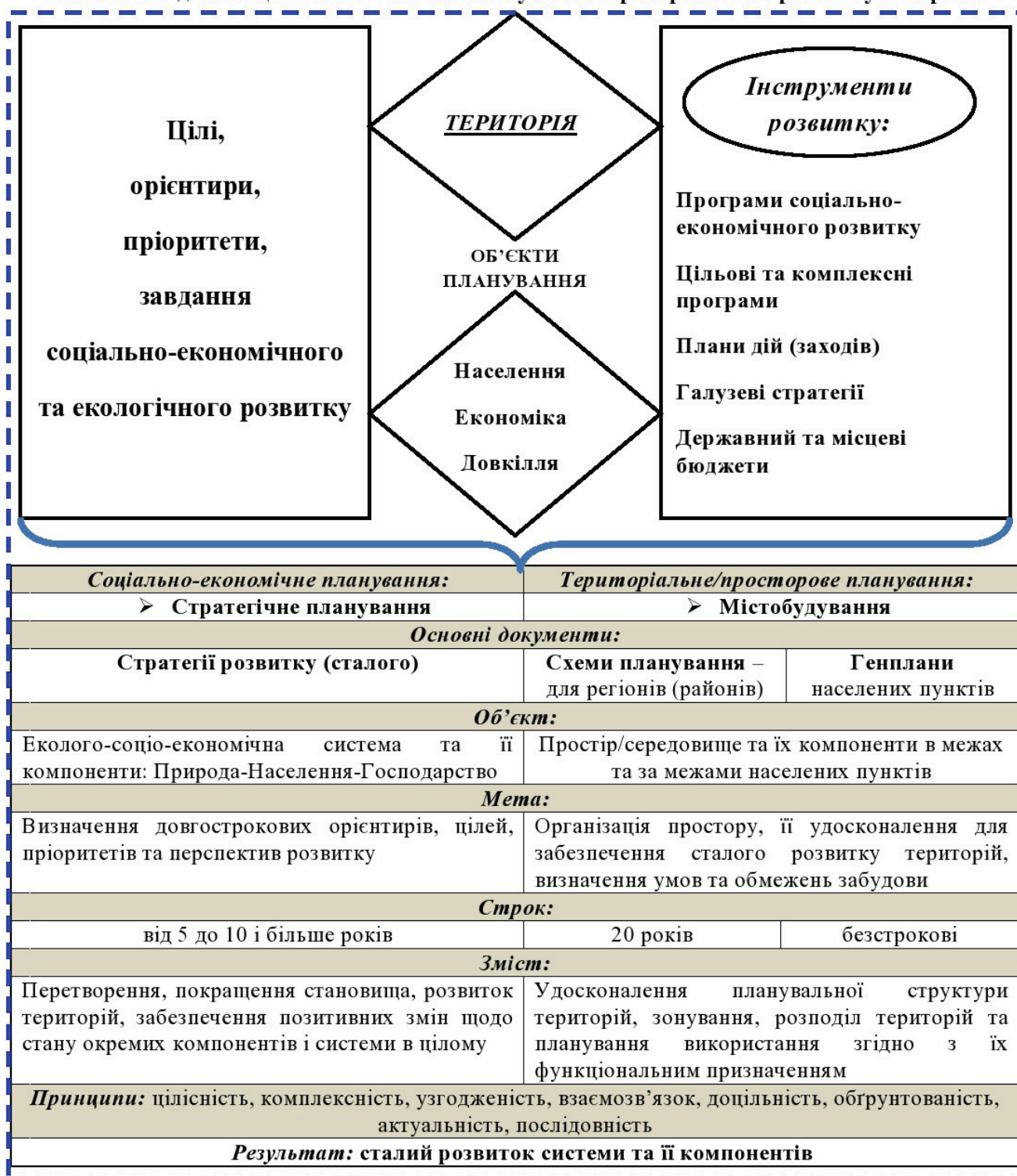


Рис. 1. Національна система планування в Україні

Щорічні програми соціально-економічного розвитку – є комплексними документами загального характеру. Містять сукупність орієнтирів, показників та заходів, що визначають загальний напрямок розвитку територій на поточний період, є свого роду декларацією дій органів влади та зацікавлених сторін, як правило безпосередньо ці програми не фінансуються. Втілення завдань та заходів цих програм здійснюється шляхом фінансування та реалізації цільових програм і окремих бюджетних програм.

Плани – доповнюють чи конкретизують стратегії, програми, або передбачають тимчасову міжвідомчу координацію роботи і т.п.

Містобудівна документація – за своїм змістом та рішеннями дійсно має стратегічне значення і впливає на практично усі процеси соціально-економічного розвитку. Питання сталого розвитку, поки що, недостатньо відображаються у цих документах, але тим не менш саме Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» містить в собі посилання у преамбулі, що він спрямований на забезпечення сталого розвитку територій.

Суттєвим, якщо не визначальним аспектом зазначеного закону є те, що у ньому є низка норм, які підвищують статус містобудівної документації і безпосередньо впливають на систему планування. Статтями 5 та 15 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» відповідно визначено, що програми розвитку регіонів повинні узгоджуватися із містобудівною документацією відповідного рівня, а реалізація містобудівної документації здійснюється шляхом розроблення, затвердження і виконання відповідних програм економічного і соціального розвитку. Таким чином, з прийняттям зазначеного закону система планування в державі стала більш чіткою та цілісною.

Якщо стисло, зауважимо, що наявність містобудівної документації окрім всього визначає особливості та напрямки використання територіальних ресурсів, режими забудови територій та землекористування, прогнозує інвестиційну спроможність територій, встановлює функціональне призначення територій, забезпечує встановлення меж населених пунктів, передачу (надання) земельних ділянок із земель державної або комунальної власності у власність чи користування фізичним та юридичним особам для містобудівних потреб тощо.

Новим, але перспективним аспектом удосконалення містобудівної діяльності та подальшого розвитку системи планування і містобудування на основі ГІС-технологій є формування системи містобудівного кадастру в державі (питання регулюється відповідною постановою КМУ від 25.05.2011 №559). Саме містобудівний кадастр та розроблення містобудівної документації на оновленій цифровій топографо-геодезичній основі дозволить підняти систему управління територіями у державі на більш високий технологічний рівень. Для належного забезпечення процесу розвитку містобудівного кадастру важливу роль грає наявність актуалізованої та затвердженої містобудівної документації відповідного рівня, оскільки основою містобудівного кадастру є саме містобудівна документація (див. рис. 3).

Необхідно зазначити, що у регіоні та в цілому у державі з прийняттям Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» значно активізувався процес розроблення містобудівної документації. І як раз найбільш активно розробляється містобудівна документація приморських територій. У 2012 – 2013 році у регіоні були затверджені:

- Схема планування території Одеської області та Схема планування територій курортно-оздоровчого та рекреаційного призначення Одеської області (рішення обласної ради від 24.04.2013 №775-IV);
- Схема планування території Білгород-Дністровського району (рішення райради від 28.04.2012 №256-VI);
- Схема планування території Комінтернівського району (рішення райради від 11.10.2013 №491-VI).

Наприкінці 2013 року завершено розробку Схеми планування території Овідіопольського району. У стадії розробки схеми Татарбунарського і Кілійського районів.

Сучасна система містобудівної документації у державі відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», 2011 рік

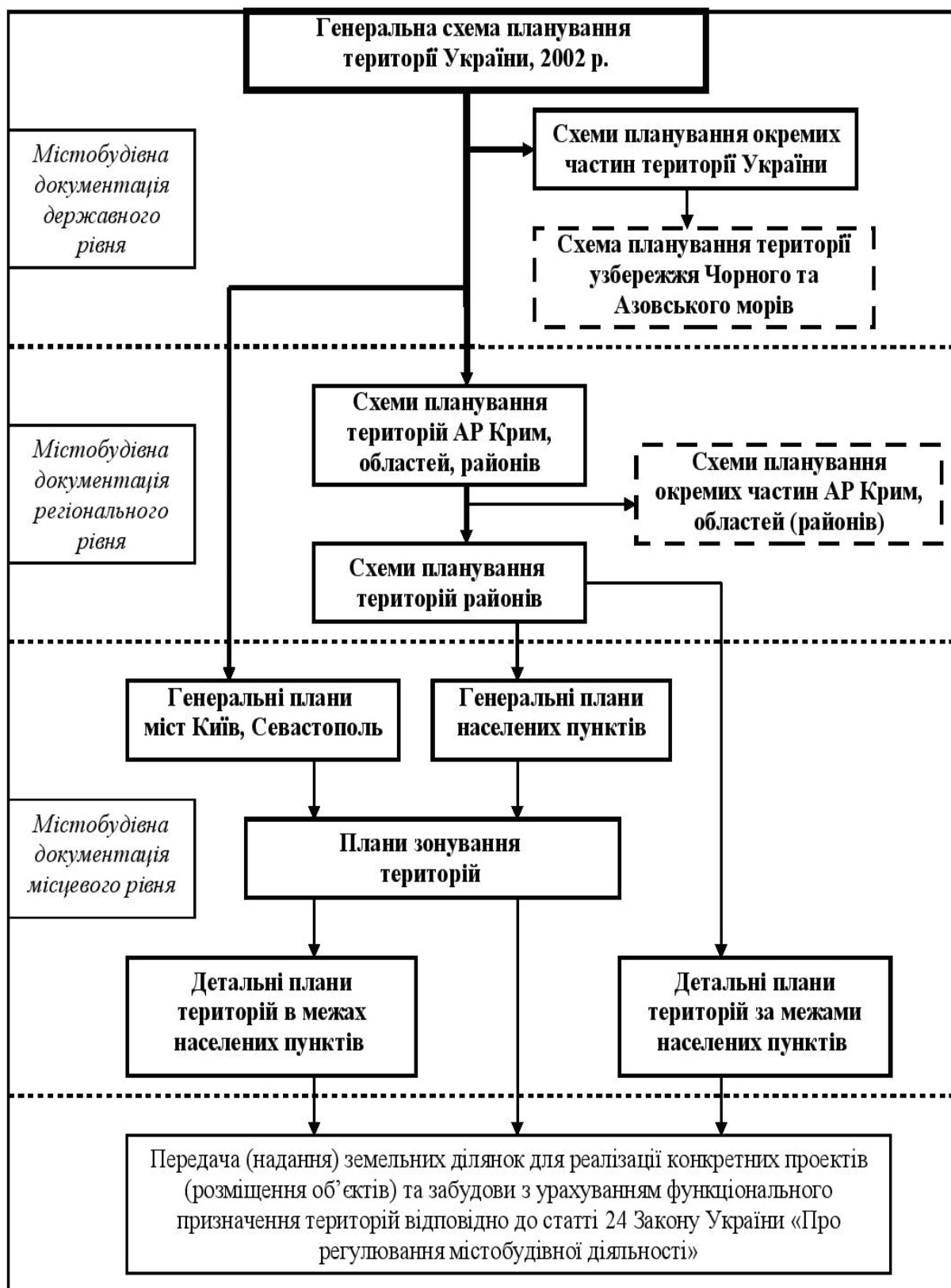


Рис. 2. Система містобудівної документації в Україні

Система містобудівної документації - особливості планування і використання території та її зв'язок із системою містобудівного кадастру на прикладі Одеської області

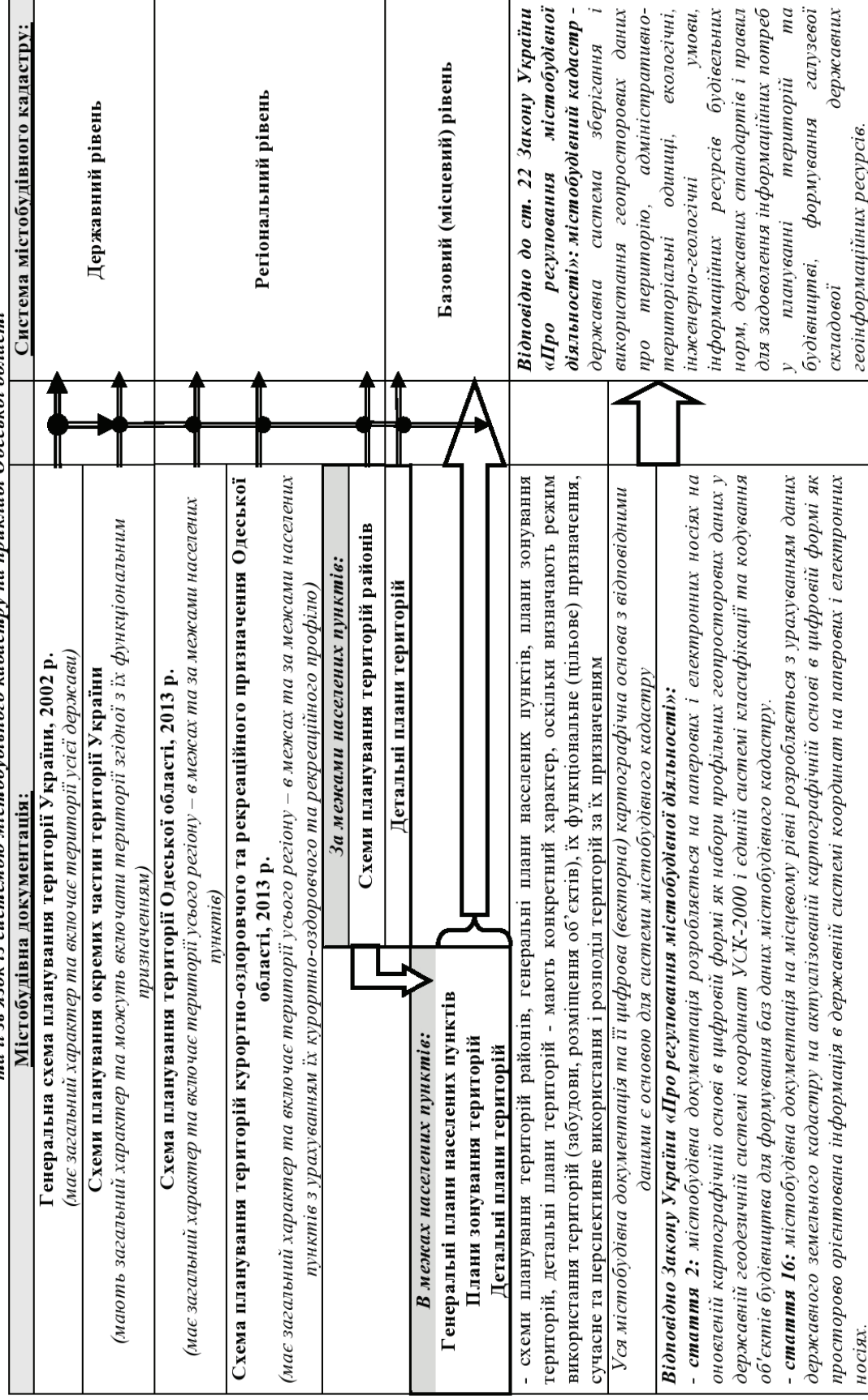


Рис. 3. Взаємозв'язок системи містобудівної документації та містобудівного кадастру

Із розробленням та затвердженням у визначені строки схем планування територій Кілійського, Овідіопольського і Татарбунарського районів уся приморська смуга Одеської області буде повністю забезпечена містобудівною документацією для планування розвитку за межами населених пунктів.

Щодо генпланів міст обласного значення, розташованих у приморській частині регіону. Міста Южне, Іллічівськ, Білгород-Дністровський, а також розташоване на річці Дунай місто Ізмаїл мають діючі генеральні плани, що дозволяє здійснювати планування їх розвитку у межах зазначених населених пунктів. Водночас на погоджувальній комісії громадських слухань пройшов розгляд проект Генерального плану м. Одеси, який доопрацьовується. Після його затвердження усі міста обласного значення, розташовані на узбережжі Чорного моря будуть забезпечені діючою містобудівною документацією, що суттєво підвищить інвестиційні можливості регіону.

Інвестиції – як основа сталого розвитку

Суттєвим питанням щодо забезпечення розвитку регіонів є потреба у значних обсягах інвестицій та капіталовкладеннях. Заходи щодо забезпечення сталого розвитку є достатньо капіталомісткими. На забезпечення інвестиційних процесів безпосередньо впливає забезпеченість територій містобудівною документацією.

Особливістю Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» щодо впливу на інвестиційні процеси є дія частин 3 та 4 статті 24 закону. Частиною 3 визначено, що у разі відсутності плану зонування або детального плану території, затвердженого відповідно до вимог цього Закону, передача (надання) земельних ділянок із земель державної або комунальної власності у власність чи користування фізичним та юридичним особам для містобудівних потреб забороняється. Водночас частиною 4 встановлено, що зміна цільового призначення земельної ділянки, яка не відповідає плану зонування території та/або детальному плану території забороняється. Таким чином, у разі відсутності схем планування територій районів (для планування за межами населених пунктів) та генеральних планів (для планування в межах населених пунктів) неможлива розробка детальних планів територій та планів зонування (для населених пунктів). Закон чітко окреслив умови щодо надання земельних ділянок для містобудівних потреб, тобто інвестування у будівництво об'єктів різного призначення.

Необхідно зробити ремарку: 16 жовтня 2013 року відповідно до Закону України від 19 вересня 2013 року №606-VII «Про внесення змін до розділу V «Прикінцевих положень» Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» набрали чинності норми щодо зупинення дії заборони на відведення земельних ділянок. Дані зміни стосуються частин 3 та 4 статті 24 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності». На підставі цих змін дія частин 3 та 4 статті 24 цього Закону до 1 січня 2015 року не поширюється на території, де відповідно до зазначеного закону не затверджені плани зонування або детальні плани територій. Окрім цього, на підставі вказаних змін до 1 січня 2015 року рішення щодо визначення та надання містобудівних умов і обмежень на територіях, де відповідно до цього Закону не затверджені плани зонування або детальні плани територій, приймають уповноважені органи містобудування та архітектури з урахуванням попередніх планувальних рішень у межах встановленого законодавством строку.

Проте дані зміни у законодавстві є тимчасовими і не знімають з порядку денного питання активізації розробки нової (оновлення існуючої) містобудівної документації відповідно до сучасних вимог, враховуючи відсутність містобудівної документації на окремих територіях або її невідповідність існуючій та перспективній забудові, або існуючому режиму землекористування.

Отже, як бачимо із містобудівною реформою у державі суттєво змінилася система планування. При цьому планування та містобудування належать до провідних інструментів

сталого розвитку територій. У чому полягає зміст планування? Якщо стисло - у визначенні певних орієнтирів, встановленні умов та обмежень щодо використання тих чи інших ресурсів, врахуванні сильних та слабких сторін (у т.ч. засобами СВОТ-аналізу та інших методик), визначенні системи заходів, спрямованих на досягнення певних цілей, підборі інструментів та засобів розвитку, концентрації та правильному розподілі ресурсних можливостей тощо.

Сьогодні колеги так чи інакше торкнулися усіх цих питань. Проте їх можна узагальнити у контексті формування планів сталого розвитку приморських регіонів у такі блоки:

1. Інструменти та механізми розвитку територій. До найважливіших безсумнівно належать власне планування та містобудівна документація, які формують певну систему.

2. Екологізація господарської діяльності та власне життєдіяльності людини. Удосконалення природокористування має передбачати формування належної, безумовно раціональної моделі переходу нашої держави і її регіонів до сталого розвитку. Даний напрям як раз і має бути відображений у відповідних документах усіх рівнів (перш за все державному), які визначають характер і напрямки розвитку держави і регіонів. До таких можна віднести стратегії, цільові програми, плани та окремі заходи.

3. Удосконалення господарських процесів. Для приморських регіонів актуальним є покращення планування, розвиток логістики, збалансоване природокористування та управління водним господарством, динамічний розвиток туризму та рекреації, окремих галузей АПК, енергозабезпечення та комунальне господарство:

- **покращення планування** – означає забезпечення територій містобудівною документацією, максимальне врахування перспектив їх розвитку, визначення завдань щодо раціонального використання ресурсів усіх видів;

- **удосконалення використання територіальних ресурсів** – надзвичайно актуальне питання сталого розвитку приморських регіонів;

- **розвиток логістики** – враховуючи географічне розташування, розвинений морегосподарський комплекс, проходження ділянок міжнародних транспортних коридорів та транзитний статус і функції цих територій;

- **стале природокористування** - враховуючи специфічні особливості приморських територій, їх екосистем, значну питому вагу об'єктів природо-заповідного фонду, екологічної мережі та потребу у їх розширенні, відновленні та збереженні;

- **належне управління водним господарством**, у т.ч. на засадах інтегрованого управління, враховуючи значну питому вагу водних ресурсів та наявність морських і річкових природних комплексів, потребу у зрошенні для ведення сільського господарства;

- **туризм і рекреація** - враховуючи високий рівень і особливо природно-ресурсний потенціал, перспективи розвитку цієї сфери, потребу у ефективному використанні і збереженні цього потенціалу, зокрема об'єктів природо-заповідного фонду та прибережних і водних екосистем;

- **конкурентоспроможний розвиток АПК**, який є провідною галуззю економіки приморських регіонів і які окрім всього володіють значними земельними ресурсами, мають специфічні (унікальні) галузі та технології і досвід – вирощування рису, винограду, культивування олійних культур, рибництво та риболовля, вирощування аквакультури і багато інших.

- **надійне енергозабезпечення** – враховуючи те, що даний регіон є енергодефіцитним, без власної достатньої енергогенерації, без суттєвих запасів паливно-енергетичних ресурсів на суші, що спонукає до активних заходів з енергозбереження, розвитку альтернативних, нетрадиційних та відновлювальних джерел енергії, є залежним від постачання із-зовні;

- **сучасне комунальне господарство** - враховуючи суттєву нерозвиненість мереж та інфраструктури (водопостачання, каналізація, газопостачання), відсутність ефективної

системи поводження з відходами, потребу у подальшому благоустрої, проведенні заходів з інженерного захисту територій та берегоукріплення тощо.

Висновки

Розглянуті аспекти усі разом так чи інакше впливають на соціально-економічний стан приморських регіонів і мають формувати модель сталого розвитку, яка повинна визначати також напрямки і перспективи роботи, що висуває на порядок денний питання практичної реалізації відповідної державної політики, зокрема під час підготовки відповідних планів, програм розвитку та інших документів.

Серед основних проблем слід відзначити потребу своєчасного вжиття заходів з розвитку територій або вирішення їх актуальних проблем, що потребує належного планування. Планування, особливо, містобудівне, достатньо складний, тривалий у часі процес, який має багато складових та чинників, що впливають на його результат, зокрема забезпечення необхідною містобудівною документацією. Приклад державної програми розвитку Українського Придніав'я на 2004 – 2011 роки є більш ніж очевидним.

Щодо зв'язку містобудування та розвитку приморських регіонів. Як вже зазначалося сьогодні пріоритетною є розробка містобудівної документації саме для такої категорії територій, оскільки вони є найбільш інвестиційно привабливими. І саме тут у нашому регіоні спостерігається найбільша активність, що є цілком закономірним. Основне завдання у цій сфері забезпечити належну якість планувальних рішень у містобудівній документації та максимально врахувати усю сукупність чинників, що мають вплив або будуть мати вплив на регіональний та місцевий розвиток у перспективі.

Наостанок необхідно зазначити, враховуючи значні зміни, які відбулися з часу розробки Генеральної схеми планування території України (2002 рік) та Схеми планування території узбережжя Чорного та Азовського морів для застосування у Донецькій, Запорізькій, Херсонській, Одеській, Миколаївській областях та АР Крим (2008 рік), на нашу думку вони потребують оновлення, у тому числі Заходи з реалізації Генеральної схеми планування території України. Це дасть можливість адаптувати їх до поточних та нових перспективних завдань розвитку України та її регіонів з урахуванням потреб формування моделі сталого розвитку та глобальних змін клімату, що безпосередньо впливає на ефективність функціонування різних за масштабом територіальних соціально-економічних та природних комплексів.

Окрім цього, вважаємо за необхідне визначити в якості однієї з методологічних вимог для планувальної та містобудівної врахування принципів сталого розвитку та впливу зміни клімату на природні комплекси та системи забезпечення життєдіяльності людини під час розроблення проектів містобудівної документації та у стратегічному плануванні в цілому, для чого передбачити відповідні зміни і доповнення у профільному законодавстві, будівельних нормах, державних і галузевих стандартах та правилах. Дякую за увагу!

Артем Филипенко

Сталий розвиток кожного регіону настільки можливий, наскільки об'єктивно оцінюється ситуація, виявляються резерви росту і наскільки уміло такі резерви задіюють. Старший науковий співробітник нашого філіалу Олена Леонідівна Михайлюк зупиниться на питаннях підвищення інвестиційної привабливості приморських регіонів.

*Олена Михайлюк
к.геогр..н., доцент,
старший науковий співробітник
Регіонального філіалу НІСД
у м. Одесі*

Шляхи підвищення інвестиційної привабливості приморських районів Півдня України за рахунок туристично-рекреаційної діяльності

Туризм, як вид економічної діяльності, продукує 5% світового ВВП, виробляє близько 30% спільного об'єму світового експорту послуг і створює одне з кожних 12 робочих місць у світі. Туризм став одним з найприбутковіших видів бізнесу, зрівнявшись за ефективністю інвестицій з нафтогазовидобувною промисловістю і автомобілебудуванням.

За даними Всесвітньої туристської організації, туристський бізнес забезпечує 10% обороту виробничо-сервісного ринку, на нього припадає 7% загального об'єму інвестицій і 5% всіх податкових надходжень.

У Законі України «Про туризм» цей термін вживається в такому значенні: «туризм - тимчасовий виїзд особи з місця постійного проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці перебування». Організаційними формами туризму згідно Закону України «Про туризм» від 14 листопада 1995 року є міжнародний і внутрішній туризм (Рис. 1).

До нових видів туризму які можуть стати чинниками різноманітності туристичних послуг можна віднести: екотуризм, екстремальний туризм, рафтинг, дайвінг, сноубордінг, вейкбордінг, польоти на повітряних кулях та дельтапланах, культурний туризм або фестивально-концертний, науковий туризм, індустріальний туризм, промисловий туризм, ностальгійний туризм, етнічний туризм та інші.

Регіональні особливості соціально-економічного стану приморських районів. До приморських адміністративних (сільських) районів на Півдні України належать 32 райони.

Більшість приморських сільських адміністративних районів, малих приморських міст та селищ міського типу підпадає під статус «депресивних».

Приморські адміністративні райони у більшості своїй є монофункціональними, де переважає розвиток АПК.

Приморські регіони, до складу яких входять 32 адміністративних райони, акумулюють 29% населення України; тут виробляється 34% промислової продукції країни, на цей регіон припадає 28% капітальних інвестицій, майже 25% експорту і 15% імпорту товарів. Натомість, Південь України суттєво знизив свою роль у туристичній діяльності: кількість туристів, обслугованих суб'єктами туристичної діяльності України знизилася у 3 рази (табл. 1); кількість іноземних туристів, внутрішніх туристів і екскурсантів впала у 2 рази.

Для переважної більшості сільських адміністративних районів усіх областей (за виключенням частини адміністративних районів АРК) основною пріоритетною господарською діяльністю є сільське господарство. Туризм на даний момент є скоріше екзотичним видом діяльності, який поки що розвивається дуже низькими темпами.

У адміністративних (сільських) районах цих регіонів на даний момент в основному отримали розвиток наступні види туризму: сільський (зелений) і рекреаційний. В окремих районах Криму розвивається винний туризм, науковий туризм на базі Чорноморського біосферного заповідника, дельтапланеризм, пара планеризм, спелеотуризм, вело туризм і пішохідний туризм у Криму.

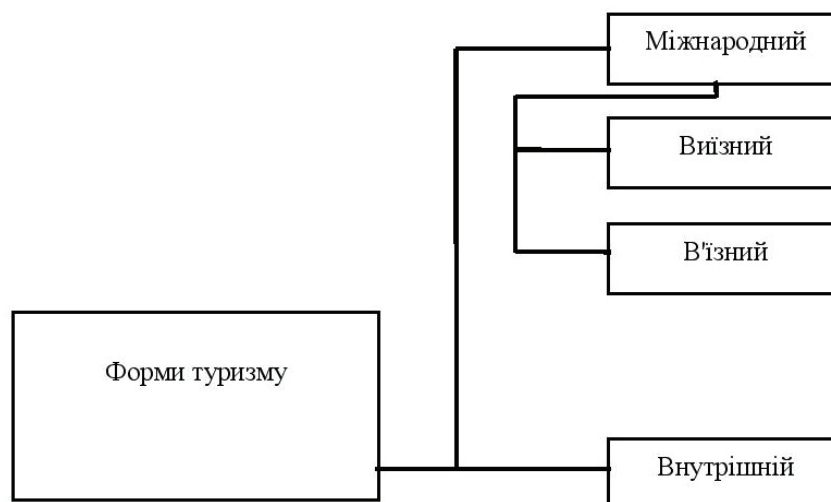


Рис 1. Організаційні форми туризму

Кластери як спосіб комплексності у розвитку депресивних районів. Світова практика 90-х років минулого століття свідчить про високу економічну результативність діяльності значної кількості різноманітних кластерів, підтверджуючи їхні конкурентні переваги порівняно із традиційними формами організації бізнесу. Тому обґрунтованим є запровадження туристичних кластерів у приморських регіонах України.

Таблиця 1.

Туристичні потоки по регіонах Півдня України, тис. осіб

Регіони	Кількість туристів, обслугованих суб'єктами туристичної діяльності України – усього		Іноземні туристи		Внутрішні туристи		Кількість екскурсантів	
	2000	2012	2000	2012	2000	2012	2000	2012
Україна	13422,3	21432,8	377,8	269,9	1350,7	807,2	1643,9	865,0
Донецька	77,6	90,9	1,6	1,1	53,9	43,2	19,9	9,4
Запорізька	90,9	40,7	23,4	9,1	60,4	19,5	56,1	7,9
Миколаївська	34,5	20,3	4,6	4,2	29,3	6,9	17,5	0,3
Херсонська	61,3	17,5	5,9	1,6	54,2	10,9	10,7	10,7
Одеська	242,2	65,1	77,3	9,8	139,8	18,5	68,6	137,9
АРК	374,3	203,2	128,4	73,4	242,40	116,4	686,6	44,9
Усього по примор. обл.	880,8	437,7	241,2	99,2	580,0	215,4	859,4	210,0
Питома вага від рівня країни	6,6	2,0	63,4	36,8	42,3	26,7	52,3	24,3

SWOT- аналіз як спосіб оцінки конкурентоспроможності туристичних послуг у приморських районах.

Сильні сторони приморських районів:

- сприятливе географічне положення; помірно-теплий клімат;
- можливості створення курортно-рекреаційного кадастру для визначення можливостей та обмежень у використанні курортно-рекреаційних та земельних ресурсів з визначенням перспектив і переваг територіального розвитку;
- формування конкурентоспроможних кластерів у рекреаційній та туристичній сферах.

Слабкі сторони:

- обмежений доступ та висока вартість кредитних ресурсів; недостатнє ресурсне забезпечення агропромислового комплексу;
- недостатнє фінансування цільових регіональних та державних програм, спрямованих на соціально-економічний розвиток;
- дисбаланс між попитом та пропозиціями на ринку праці, наявність тіньової зайнятості;
- низька якість доріг та застарілий стан транспортної і енергетичної інфраструктури;
- тінізація послуг туристично-рекреаційного комплексу призводить до втрати місцевими бюджетами значної частки потенційних доходів і до послаблення можливостей розвитку комунальної інфраструктури, адекватної збільшенню припливу рекреантів.

Потенційні можливості:

- створення інвестиційного бренду кожного приморського району;
- зниження в міжсезоння собівартості рекреаційних послуг, цін на послуги санаторно-курортних установ до рівня беззбитковості з одночасним розвитком супутніх послуг;
- забезпечення диверсифікації туристичного продукту та розвиток нових сегментів ринку рекреаційних послуг; забезпечення розвитку медичного та соціального туризму; активізація розвитку в міжсезоння ділового, наукового, конгрес-, зимового, морського, етно-, мисливського, військового та інших видів туризму.

Потенційні загрози:

- недосконалий механізм державної підтримки підприємництва;
- неорганізованість санаторно-курортного і туристичного комплексу; невірно розставлені пріоритети економічного розвитку приморських районів;
- низька конкурентоспроможність санаторно-курортного і туристичного комплексу у порівнянні з Пан'європейськими зонами відпочинку.

Шляхи підвищення інвестиційної привабливості приморських районів за рахунок туристично-рекреаційної діяльності. Рекреація і туризм є однією з провідних спеціалізацій Півдня України, але їх розвиток стримується відсутністю стратегії комплексного підходу. Моделлю може стати процес кластеризації (Рис. 2.).

У сільських регіонах є сенс розвивати ешелонований тип освоєння: безпосередньо у береговій зоні – рекреаційно-туристичні кластери з поєднанням (там, де це є доцільним) з винними туристичними кластерами. Далі від узбережжя – сільськогосподарські кластери з впровадженням високо інтенсивного екологічно чистого сільського господарства і переробки продукції для задоволення потреб регіону і вивозу надлишків за межі регіону або країни.

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

Кластери повинні мати статус «територій пріоритетного розвитку» або інші преференції. Для цього необхідна розробка закону про впровадження політики кластеризації в Україні. Певні наукові дослідження із розробки механізмів створення таких кластерів є, окремі регіони роблять перші розрізнені спроби у цих напрямках, але систематики, повного і комплексного вирішення проблеми немає.

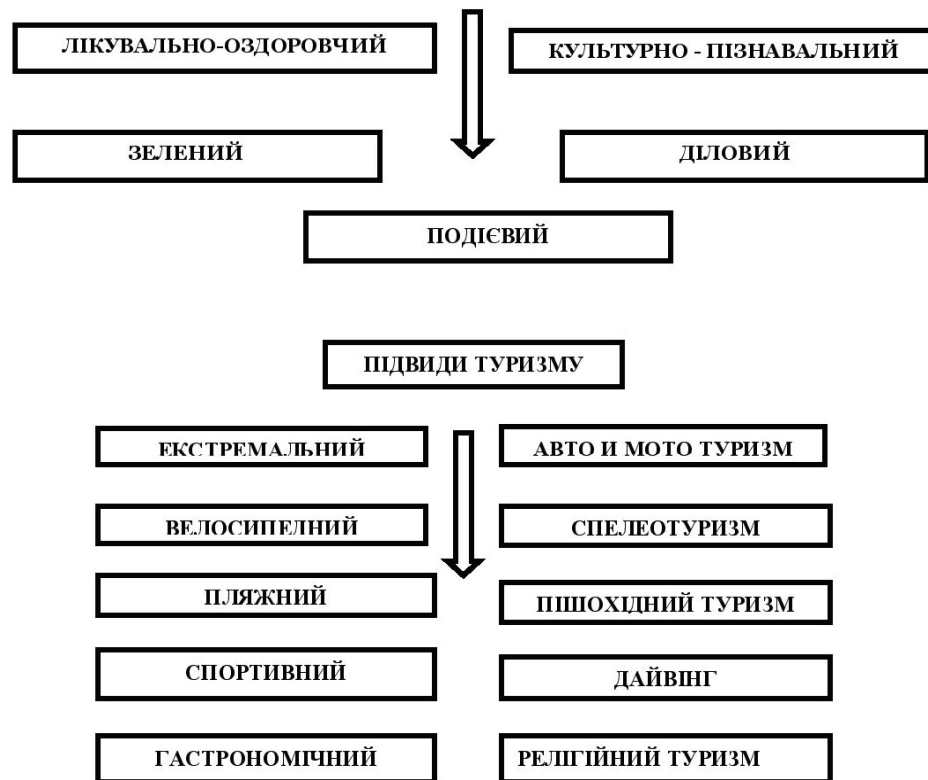


Рис. 2. Рекреаційно-туристичний кластер

Для використання принципу всесезонності у розвитку рекреації і туризму приморських регіонів потрібно формування відповідних кластерів (винного туризму, рекреаційно-бальнеологічного туризму, сільського (зеленого) туризму, подійового туризму (табл. 2).

У сільських населених пунктах, розташованих вздовж морського узбережжя, а також поблизу природних водойм (ставків, лиманів) є реальна можливість організації осередків сільського зеленого туризму.

Висновки і рекомендації:

Південь України має потужний потенціал для розвитку рекреації і туризму, але поки що він використовується недостатньо – регіон суттєво знизив свою роль у туристичній діяльності.

Перспективним є створення кластерів у сільських і депресивних районах. Практичний досвід свідчить, що для українських сіл, де ще залишилися люди із внутрішньою потребою в кооперації, кластерна модель – це реальний і природний вихід із соціальної і економічної.

У сільських регіонах є сенс розвивати ешелонований тип освоєння: безпосередньо у береговій зоні – рекреаційно-туристичні кластери з поєднанням (там, де це є доцільним) з винними туристичними кластерами. Далі від узбережжя – сільськогосподарські кластери з впровадженням високо інтенсивного екологічно чистого сільського господарства і переробки продукції для задоволення потреб регіону і вивозу надлишків за межі регіону або країни.

Таблиця 2.

Перспективні напрямки розвитку туризму у приморських адміністративних районах
Півдня України

Зонування приморських районів	Перелік районів	Традиційні/існуючі види туризму	Нові види туризму, що пропонуються у складі туристичних кластерів
1	2	3	4
Приморські степові	Скадовський, Каланчакський, Красноперекопський, Чорноморський, Джанкойський, Генічеський, Приморський, Першотравневий, Новоазовський, Советський, Бердянський, Каланчакський, Чаплинський	Сільський, рекреаційний	Екологічний і науковий туризм (біосферний заповідник «Асканія-Нова», о. Джарилгач, лиман Сиваш), дайвінг (о. Джарилгач, Арабатська Стрілка), винний туризм , екстремальний/полювання (пойми річок), екстремальний (подорожі на квадрациклах), культурний туризм («Таврійські ігри», «Республіка Казантип», спортивно-розважальний фестиваль кайтсерфінгу та віндсерфінгу «Wind Tarhankut Fest»), промисловий туризм (екскурсії на кращі промислові підприємства і фермерські господарства), етнічний туризм (місця компактного проживання німців, татар), кайтсерфінг (коса бухти Ярилгач с. Міжводне, оз. Лиман с. Оленівка, оз. Донузлав), кінний туризм
Приморські степові з виходом до судноплавних річок і лиманів	Ренійський, Ізмаїльський, Кілійський, Овідіопольський, Очаківський, Білозерський, Березанський, Жовтневий	Сільський, рекреаційний,	Яхтинг (лимани, Дунай, Чорне і Азовське моря, Дніпро, Дністер, Південний Буг), винний туризм , науковий і екологічний туризм (Дунайський біосферний заповідник, археологічний туризм (Ольвія, о. Березань, о. Зміїний), дайвінг (о. Зміїний), екстремальний/полювання , (пойми річок, подорожі на квадрациклах), рафтинг по річках, вейкбордінг по лиманах та річках, промисловий туризм (екскурсії на кращі промислові підприємства і фермерські господарства), етнічний туризм (місця компактного проживання німців, болгар, гагаузів),

			кінний туризм, сноубординг у Березовському р-ні Од. обл.
Приморські степові з виходом до грязевих лиманів	Татарбунарський, Комінтернівський, Сакський, Роздольненський, Якимівський, Приазовський, Ленінський, Б-Дністровський, Голопристанський	Сільський, рекреаційний (бальнеологічний),	Винний туризм, медичний (Якимівський р-н – джерела лікувальної води), екологічний, науковий (Чорноморський біосферний заповідник, Дністровські плавні), яхтинг (Лимани, Дніпро, Дністер, Південний Буг), вейкбордінг по лиманах та річках, екстремальний (подорожі на квадрициклах), культурний туризм (лицарські бої у Б-Дн. фортеці), промисловий туризм (екскурсії на кращі промислові підприємства і фермерські господарства), кінний туризм
Приморські гірські	Судакський, Кіровський, Нижньогірський	Сільський, рекреаційний, винний, парашутизм, дельтапланеризм, велоспорту туризм, пішохідний туризм, кінний туризм	Екстремальний туризм (вздовж озер Сивашу, подорожі на квадрициклах), винний туризм (Золоте Поле), агро туризм, спелеотуризм, археологічний туризм (Індольська долина), рафтинг по річках, польоти на повітряних кулях (Планерське, Коктебель), культурний туризм (лицарські бої у Судакській фортеці)

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

Необхідно здійснити низку заходів щодо розвитку та реформування туристично-рекреаційного комплексу приморських районів, запровадити ефективну іміджеву і маркетингову політику:

1. Удосконалити законодавчу та нормативну бази щодо порядку виявлення, оцінки, інвентаризації ресурсів, придатних для туризму, їх паспортизації, реєстрації, визначення правового режиму туристичних ресурсів та маркування ресурсів, їх моніторингу на відповідність нормативним вимогам.

2. Розробити елементи туристичного стилю (зонтичний бренд) для приморських районів (логотип, слоган, кольорова гама). Сформулювати Концепцію клієнто - орієнтованого сервісу приморських районів із залученням громадських лідерів та підприємців районів.

Організувати на постійній основі навчальні програми для підвищення кваліфікації персоналу сфери обслуговування та туризму.

3. Перед початком туристичного сезону проводити ярмарки виробів народно-прикладного мистецтва і продуктів харчування, які виготовляються на території приморських районів, з метою розширення асортименту сувенірної продукції.

4. Обладнати спеціальні торгові точки відповідно до «туристичного бренду району» на набережних і у торгових центрах курортних селищ для реалізації продуктів харчування місцевих сільськогосподарських виробників. Сприяти відкриттю у приморських районах закладів громадського харчування за франшизою відомих компаній України, лідерів сфери обслуговування.

5. Проводити інформаційні зустрічі (семінари, конференції) із залученням співробітників краєзнавчих музеїв і підприємців районів, представників туристичного бізнесу, за поданням найбільш цікавих історичних подій, особливостей проведення обрядів і організації побуту, які могли б реалізовуватися в існуючих закладах громадського харчування районів.

6. Розробити презентаційні сайти сувенірної продукції приморських районів.

Артем Филипенко

Я бачу є питання у Володимира Осипова, завідувача відділу соціально-економічного розвитку приморських регіонів ІПРЕД НАНУ. Будь ласка.

Володимир Осипов

Який ви бачите шлях вирішення питання раціонального використання цілющих властивостей Куяльницького лиману?

Олена Михайлюк

Куяльницький лиман відомий своїми цілющими грязями і водою. Однак нині йде невинне висихання лиману, що може призвести до втрати його як елемента санаторно-курортного комплексу. В такій ситуації завдання полягає в тому, щоб поновити зв'язок лиману з морем. Є проект таких робіт. Проект не надто затратний і може бути здійсненим в короткі терміни. Потрібні лише державний підхід і державна воля реалізувати проект. Це завдання державного рівня і державного розуміння проблеми.

Артем Филипенко

Розширить аналіз питання, порушеного Оленою Леонідівною, завідувач кафедри туризму ОНЕУ кандидат географічних наук Сергій Нездоймінов.

Сергій Нездоймінов

завідувач кафедри туризму ОНЕУ,
к.геогр.н., доцент

Екологізація рекреаційно-туристичного природокористування як домінанта сталого розвитку приморських регіонів України

Проблема екологічної безпеки України впродовж багатьох років залишається надзвичайно важливою, передусім, з точки зору забезпечення стійкого та збалансованого розвитку країни в довгостроковій перспективі. На виконання вимог Законів України «Про Загальнодержавну програму формування національної екологічної мережі України на 2000-2015 роки» та «Про екологічну мережу України» у 2005 році рішенням Одеської обласної ради від 18.11.2005 р. №705-IV було затверджено «Програму формування національної екологічної мережі в Одеській області на 2005-2015 роки». Розроблений проект регіональної схеми включає структурні елементи екомережі у складі ключових, сполучних, буферних та

відновлюваних територій з визначенням природних коридорів регіонального, національного та міжнародного значення.

Включення територій та об'єктів до переліку територій та об'єктів регіональної екомережі не завдає шкоди правам тих, на чийй території вони розташовані та не призводить до зміни форми власності і категорії земель на відповідні земельні ділянки та інші природні ресурси їх власника чи користувача. Схема регіональної екомережі Одеської області включає елементи екологічних мереж різних рівнів – міжнародного (Всеєвропейська екомережа), загальнодержавного (Національна екомережа України) і регіонального та визначає основні напрями для подальшої деталізації на місцевих рівнях (райони, селищні ради). З елементів Всеєвропейської екологічної мережі по території області проходить Нижньо - Дунайський природний регіон та Азово-Чорноморський. З елементів загальнодержавної екомережі України в межах Одещини проходять такі природні коридори: Азово-Чорноморський, Прибережно-Дністровський, Південно-Український, Галицько-Слобожанський, Прибережно-Бузький. Екологічними коридорами регіонального рівня визначено Кодимсько-Савранський, Кодимсько-Слобідсько-Байталівський, Слобідсько-Ягорлицький, Кучурганський, Велико-Куяльницький, Тилігульський, Нижньо-Дунайський, Ялпuzький, Катлабузький, Киргиз- Китайський, Сасик-Когильницький, Хаджиберський та Чорноморський прибережно-морський коридори. Таким чином, регіональна схема в подальшому повинна стикуватись з аналогічними схемами суміжних областей та стати складовою частиною Національної екологічної мережі України, Національних мереж Молдови і Румунії, а також Всеєвропейської екологічної мережі. З метою створення регіональної бази екологічної мережі Одещини та внесення ключових і зарезервованих територій до електронної карти Одеської області, розроблено геобазу територій та об'єктів природно-заповідного фонду в Одеському науково-дослідницькому та проектному інституту землеустрою. Отже, соціально-економічні умови визначають тенденції розвитку, специфіку та цінність рекреаційного природокористування на територіях об'єктів природно-заповідного фонду (ПЗФ) для кожного регіону. Площа ПЗФ Одеського регіону на 01.01.2013 р., складає 4,57% від загальної площі ПЗФ України (див. рис.1).

У процесі розвитку українського законодавства щодо збереження біологічного та ландшафтного різноманіття враховуються уявлення про просторово-часову організацію природних комплексів різного таксономічного рангу, необхідність збереження різноманіття природи на видовому та системному рівні з урахуванням динамічного стану і рівня антропогенної зміни ландшафтів та інших природних комплексів, інші численні суто природничі засади. Поняття "природно-заповідний фонд" обґрунтовувалося і утверджувалося в Україні як особливий об'єкт охорони та державного управління, в якому інтегруються різні за змістом, але єдині за цільовою спрямованістю категорії природно-заповідних територій та об'єктів.

Враховується і той факт, що для збереження різних типів природних об'єктів, а також для задоволення різних потреб (наукових, рекреаційних, збереження запасів цінних у господарському відношенні видів тварин і рослин тощо) необхідне запровадження диференційованого режиму охорони. За цих обставин є можливість забороняти не будь-яку діяльність у межах заповідних територій, а лише ту, яка не дозволяє забезпечити належним чином збереження певних природних об'єктів, завдяки чому можна уникнути зайвих конфліктів між природоохоронними та господарськими інтересами у суспільстві. Виходячи з цих та деяких інших підстав, в Україні вже давно утвердилося переконання у необхідності не лише створення та збереження відокремлених заповідних територій, а й у потребі формування репрезентативної поліфункціональної територіальної системи таких об'єктів, які за мінімального, але достатнього для інтересів охорони природи обмеження традиційної господарської діяльності у поєднанні з іншими територіями, які особливо охороняються, мають утворити в державі комплексну територіальну екологічну мережу.

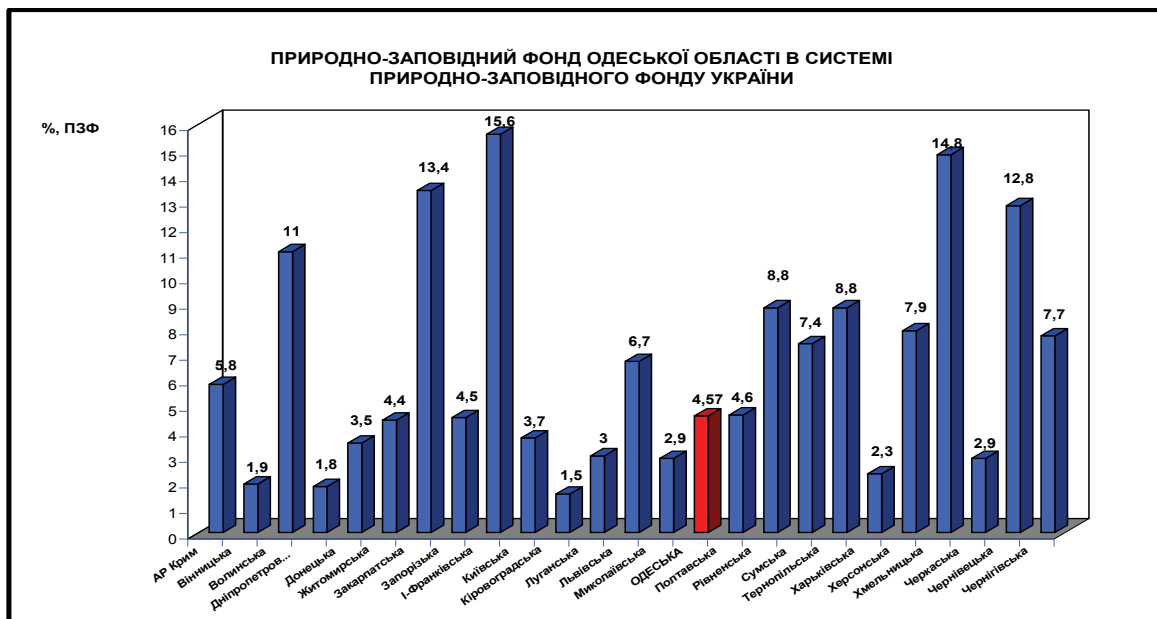


Рис. 1. Частка ПЗФ Одеського регіону в системі ПЗФ України (2012р.), %.

Для визначення цього завдання досить широко використовується визначення "екологічний коридор", однак, вочевидь слід вести мову про систему "коридорів" різного масштабу та рівня. Важливим механізмом, спрямованим на вирішення завдань заповідної справи, за достатньо скрутних економічних умов у державі, як засвідчила практика, є передбачене цим законом резервування цінних для заповідання територій. Значення Закону України "Про природно-заповідний фонд України" полягає і в тому, що він забезпечив єдність підходів до усіх природно-заповідних територій та об'єктів у державі незалежно від того їх відомчої приналежності.

Враховуючи вимоги сьогодення про необхідність збалансованого розвитку суспільства, невиснажного використання лісів та збереження біорізноманіття, на засіданні Кабінету Міністрів України 28 березня 2011 року були схвалені Плани підготовки проектів актів та здійснення інших заходів, необхідних для забезпечення реалізації Указів Президента України щодо оголошення 29 нових та розширення існуючих територій і об'єктів природно-заповідного фонду.

Дефіцит рекреаційних територій є однією з основних причин не зрівноваженого рекреаційного використання ресурсів ПЗФ. Як відомо, заповідники (природні та біосферні), національні природні парки мають загальнодержавний статус, а регіональні ландшафтні парки та заповідні урочища – є тільки місцевого значення. Для забезпечення режиму заповідників, національних, зоологічних і дендрологічних парків, парків-пам'яток садово-паркового мистецтва, ботанічних садів, заказників (за винятком мисливських), заповідних урочищ, пам'яток природи встановлюють охоронні зони із заборонаю діяльності, оскільки це шкідливо впливає (або може вплинути) на режим охорони земель природоохоронного призначення (ст.72 Земельного кодексу України). Їх загальна фактична площа становить 2004,6 тис. га або 58% від усієї фактичної площі ПЗФ або 3,3% від площі України, а загальна кількість складає 641 об'єкт ПЗФ (табл. 1). При цьому в Україні майже відсутні морські природоохоронні акваторії, немає належної законодавчої та нормативно-правової бази для їх створення.

Таблиця 1.

Структура та площі об'єктів ПЗФ України за категоріями станом на 2012 р.

№ з/п	Категорія об'єктів ПЗФ	Кількість об'єктів	Частка площі від загальної площі ПЗФ, %
1.	Природні заповідники	19	5,5
2.	Біосферні заповідники	4	6,7
3.	Національні природні парки	47	32,5
4.	Заказники	307	34,2
5.	Пам'ятки природи	132	0,7
6.	Ботанічні сади	18	0,05
7.	Зоологічні парки	7	0,01
8.	Дендрологічні парки	19	0,04
9.	Парки-пам'ятки садово-паркового мистецтва	88	0,4
10.	Регіональні ландшафтні парки	58	17,3
	Разом	641	100
	Фактична площа ПЗФ від площі України, %	-	3,3

Зонування земель повинно стати складовою частиною планування розвитку територій. Тому, розроблений проект Закону України «Про зонування земель» має враховувати положення діючого Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17.02.2011 р. № 3038-VI, яким передбачено, що план зонування території (зонінг) - це містобудівна документація (затверджені текстові та графічні матеріали з питань регулювання планування, забудови та іншого використання територій), що визначає умови та обмеження використання території для містобудівних потреб у межах визначених зон і вже не передбачає визначення цільового призначення земель.

Наприклад, у Німеччині планування територій здійснюється згідно плану використання земель і плану забудови. Спочатку розроблюється план використання земель, який визначає межі зон та їх спеціалізацію, надалі на нього «накладається» план забудови, який визначає дозволені види використання території зон. Процедура погодження цих документів складна і тривала, головні її компоненти - екологічна експертиза і громадське обговорення. Дозвіл на будівництво можна отримати у разі, якщо запропонований проект будівництва не суперечить затвердженим планам використання земель і забудови.

В Україні відсутні чіткі регламенти використання земель, не визначено нормативи оптимального співвідношення земельних угідь, не оцінено якісний стан ґрунтів, рівень деградації земель тощо. Відсутність цих нормативів суперечить ст. 165 Земельного кодексу України та ст. 28 Закону України «Про охорону земель», якими передбачено, що стандартизація і нормування у сфері охорони земель та відтворення родючості ґрунтів здійснюється з метою забезпечення екологічної і санітарно-гігієнічної безпеки громадян шляхом прийняття відповідних нормативів і стандартів, які визначають вимоги щодо якості земель, припустимого антропогенного навантаження на ґрунти та окремі території, припустимого сільськогосподарського освоєння земель тощо.

Законодавчо закріплено лише невелику частину землевпорядних нормативів, значно ж більшу їх кількість запроваджено наказами по наукових установах, рішеннями їх науково-технічних рад, рішеннями науково-технічної ради Держземагенства України, викладено у формі методичних рекомендацій, вказівок тощо. Наукові напрацювання могли б стати основою при визначенні ключових позицій встановлення регламентів використання земель. У результаті відсутності землевпорядного нормування поширюється безгосподарне

ставлення до землі, спостерігаються процеси виснаження ґрунтів. З урожаєм сільськогосподарських культур з ґрунту виноситься значно більше поживних речовин, ніж вноситься з добривами (від'ємний баланс досягає 100 кг/га). В Україні не обробляється майже 12,5% ріллі, що становить близько 4 млн. га (для порівняння: загальна площа ріллі Великої Британії – 5,7 млн. га, Італії – 8, Угорщини – 4,6 млн. га)

Слід зазначити важливе значення і двосторонніх угод, насамперед з сусідніми державами. Україна має міжурядові та міжвідомчі угоди про співробітництво з питань збереження навколишнього природного середовища з усіма сусідніми державами. Одним з елементів більшості з них є збереження біологічного та ландшафтного різноманіття. Подальшому вдосконаленню правових засад збереження біологічного та ландшафтного різноманіття в Україні може сприяти завершення розробки та затвердження парламентом основних засад національної політики у цій сфері, подальша гармонізація національного законодавства з міжнародним, зокрема з актами Європейського Союзу, активізація міжнародного співробітництва з державами регіону, провідними науковими центрами, вдосконалення системи виконання міжнародних зобов'язань, аналізу практики виконання національного законодавства, посилення уваги до формування правових засад міжнародного обміну та торгівлі генетичними ресурсами рослинного і тваринного світу, регулювання питань біологічної безпеки, попередження негативного впливу на довкілля генетично змінених біологічних об'єктів та інших продуктів біотехнологій. Вирішення цих завдань потребує тіснішого поєднання зусиль державних органів, наукових та громадських організацій, провідних вчених та фахівців, засобів масової інформації та освітян, підприємств туризму та рекреації, активнішого розвитку міжнародного співробітництва у цій сфері.

За даними Державного земельного кадастру України, на 1 січня 2012 року, площа земель, які використовуються для відпочинку, становила 745,4 тис. га або 1,2% від загальної площі території України. За період 2006–2011 років спостерігається її зростання на 6,2 тис. га. В той же час, площа потенційних рекреаційних територій в Україні становить 12,8% її площі. Сконцентровані ці території переважно у Причорноморському, Карпатському, Подільському та Поліському регіонах. Морські пляжі займають близько 1160 км берегової смуги Азово-Чорноморського узбережжя. Цей природний потенціал підлягає охороні, резервуванню та раціональному використанню і є основою сталого розвитку курортів, зон відпочинку та туризму. Найбільшою концентрацією оздоровчо-рекреаційних ресурсів відзначаються Карпатський і Кримський регіони, проте саме тут рівень їх використання є найнижчим. Найменше цих ресурсів зосереджено у високо урбанізованих регіонах України - Донецькому та Придніпровському, які, однак, мають високий рівень їх використання. До складу земель, що потребують створення особливого режиму охорони та забезпечення цільового функціонального використання, на території України відносять: курортні (лікувально-оздоровчі) землі (території поширення понад 400 джерел лікувальних мінеральних вод і 104 родовищ лікувальних грязей; території морських пляжів; земельні ділянки 732 санаторіїв і санаторіїв-профілакторіїв на 160 тис. місць); рекреаційні землі (земельні ділянки 2227 закладів організованого відпочинку та туризму на 275 тис. місць; території масового короткочасного відпочинку населення у приміських зелених зонах; земельні ділянки дачних поселень та садівничих товариств); землі природоохоронного фонду, який використовують для екологічного туризму та рекреації (території 47 національних природних парків, 58 регіональних ландшафтних парків, 4 біосферних заповідників тощо); землі об'єктів історико-культурної спадщини (території розташування понад 130 тисяч пам'яток історії, археології, архітектури, етнографії тощо).

Найважливішими функціональними елементами державної системи управління природоохоронною діяльністю є наступні складові економічного механізму природокористування та природоохоронної діяльності, а саме:

- механізми платежів за забруднення навколишнього природного середовища та за спеціальне використання природних ресурсів;
- механізм відшкодування збитків, заподіяних внаслідок порушення законодавства про охорону довкілля;
- система державного бюджетного фінансування природоохоронних заходів через головний розділ у складі відповідних бюджетів «Охорона навколишнього природного середовища» (державний, республіканський АРК та місцеві фонди охорони навколишнього природного середовища).

Головною метою економічних механізмів природокористування та природоохоронної діяльності є:

1) стимулювання природокористувачів до зменшення шкідливого впливу на довкілля, раціонального та ощадливого використання природних ресурсів і зменшення енерго- та ресурсомісткості одиниці продукції;

2) створення за рахунок коштів, отриманих від екологічних зборів та платежів, незалежного від державного та місцевих бюджетів джерела фінансування природоохоронних заходів і робіт.

Згідно з даними видання Всесвітнього фонду природи «Звіт про Живу Планету 2012» - екологічний відбиток України складає 3,19 га на людину (показник зріс з 2,9 га на людину з 2010 року), що перевищує середньосвітовий показник у 2,7 га. Біопродуктивність України становить 2,23 га на людину (у 2010 році він складав 1,8 га), що трохи вище середньосвітового показника у 1,78 га. Згідно з Глобальним Індексом Живої Планети, зниження біорізноманіття, починаючи з 1970, було найшвидшим в країнах з низькими доходами. Зниження біопродуктивності (здатність регіону у відновленні ресурсів) примусить країну імпортувати основні ресурси від іноземних екосистем, що потенційно спричинить довгострокові збитки останнім. Поки країни не почнуть відстежувати дефіцит біопродуктивності та управляти ним, вони не тільки піддають ризику нашу Планету, але й самих себе.

Інтеграція України в міжнародне співтовариство, впровадження ринкових методів управління як економікою в цілому, так і окремими підприємствами і установами рекреації та туризму, вимагає знання і дотримання сучасних єдиних норм і правил у сфері екологічної та природоохоронної діяльності. Тому сьогодні велика увага приділяється адаптації екологічного законодавства України до законодавства Європейського Союзу.

Висновки

Інституційна і функціональна модернізація системи державного управління природно-заповідною сферою та туристично-рекреаційним природокористуванням на засадах екологізації потребують значної переорієнтації управлінської парадигми в економіці територіально-просторових утворень, удосконалень в інституціональній, техніко-технологічній і соціально-економічній структурі регіональних господарських систем. Такий підхід забезпечить не лише прозорість та ефективність управлінських рішень, а й динаміку подальших інноваційних зрушень. В оцінці динаміки сучасних трансформаційних зрушень недостатньо уваги приділяється ресурсно-екологічному потенціалу регіонального розвитку, що безперечно, відображається на результативності управлінських рішень. За останні роки склалися певні передумови розвитку «зеленої» економіки регіону як стосовно необхідності покращання стану довкілля, так і в контексті можливих соціо-економічних зрушень.

Сутність екологізації рекреаційно-туристичного природокористування можна трактувати як безперервний процес поширення ідеології «зеленої» економіки в суспільно-територіальному системоутворенні на основі певних закономірностей та регіональних особливостей. Іншими словами, екологізація рекреаційно-туристичного природокористування розглядається як суспільне явище в напрямі забезпечення

інноваційного зростання економіки регіонів з залученням новітніх інструментів державного управління.

Загальним висновком щодо розгляду вище означених проблем є те, що покращання екологічної ситуації перестає бути низкою витрат державного бюджету, а стає власне сутністю нової економічної системи. Таким чином, держава формує нові еколого-економічні умови ведення бізнесу, які приваблюють інвестиції саме в розвиток нових «зелених» галузей та екологічної трансформації туристично-рекреаційного природокористування в регіонах. Забезпечення ефективного екологобезпечного розвитку рекреаційного господарства залежить від налагодження партнерських відносин між регіональними структурами влади, секторами бізнесу, рекреації та туризму.

Артем Филипенко

Як я зазначав, сталий розвиток приморських регіонів в значній мірі залежить від того наскільки ефективно працюють морські порти. Питання стратегії розвитку морських портів розкриє в своєму виступі кандидат економічних наук Кушнір Людмила Володимирівна.

Людмила Кушнір

к.е.н., асистент кафедри

«Менеджмент і маркетинг на морському транспорті»

ОНМУ

Стратегия развития морских портов как инструмент устойчивого развития приморских регионов

Экономическое развитие страны требует динамичного и сбалансированного развития всех отраслей экономики, среди которых транспортная инфраструктура заняла одно из приоритетных мест - состояние ее развития влияет на эффективность функционирования экономики страны в целом.

Формирование необходимых условий сбалансированного, рационального развития и размещения транспортной инфраструктуры, устранение имеющихся диспропорций между ней и другими отраслями экономики требуют разработки ее стратегии на среднесрочные и долгосрочные перспективы. Реализация стратегии развития транспортной инфраструктуры с целью решения проблемы полного, своевременного, бесперебойного и качественного удовлетворения быстрорастущего спроса потребителей услуг с возможными минимальными затратами требует новой методологии управления развитием транспортной инфраструктуры.

Вклад транспортной инфраструктуры в формирование макроэкономических показателей составляет: 60% в общей структуре рынка услуг, 13% в ВВП страны; 35% от стоимости основных средств производства, 20% в общих объемах платежей в Государственный бюджет, 5% общего количества занятого населения на рынке труда. В условиях нестабильной экономики стратегическое развитие транспортной инфраструктуры должно подчиняться как обеспечению в полном объеме спроса на транспортные услуги, так и стимулированию его дальнейшего роста. Это усилит взаимосвязь развития транспортной инфраструктуры с развитием отраслей экономики.

Точно также стратегический план развития морских портов должен обязательно основываться на глубоких аналитических исследованиях проблем и перспектив отрасли, содержать перспективные, целевые показатели параметров развития отрасли, ее перспективные направления, четкие сроки и этапы реализации, описывать соответствующие

механизмы, полномочия и ответственность участвующих сторон, ожидаемые результаты. Тогда такой план станет не просто концепцией, а долгосрочной «дорожной картой» роста конкурентоспособности отрасли.

Основным условием эффективного проведения реформ в морских портах является привлечение частного капитала и построение таких взаимоотношений между ним и государством, чтобы порты получали мощный ресурс для развития и модернизации, правительство – конкурентоспособную и регулируемую отрасль, а инвесторы – прибыльный, привлекательный бизнес. Задачами такой стратегии развития являются формирование условий для интенсивного развития портовой отрасли; совершенствование механизма государственно-частного партнерства; обеспечение роста экономической эффективности портов; содействие региональному развитию; децентрализация управления отраслью; обеспечение роста технического и технологического потенциала портов.

Такое стратегическое направление управления собственностью морских портов, сформированное в условиях набирающего обороты процесса разгосударствления в отрасли, что представляет собой комплексный механизм перестройки отношений собственности и управления, нацеленный на рост конкурентоспособности морской отрасли в экономическом, финансовом, организационном, правовом и инвестиционном аспектах за счет привлечения частного капитала и активного взаимодействия государственных органов власти и частных инвесторов на паритетной основе.

Долгое время эксперты отрасли в Национальном морском рейтинге указывают на существенные проблемы, не позволяющие украинским портам быть конкурентоспособными и привлекательными на рынке портовых услуг, а именно: недостаточный профессионализм управляющих кадров; отсутствие полноценного капитального финансирования технического и технологического перевооружения в соответствии с мировыми тенденциями развития морского транспорта; недальновидная тарифная политика; неурегулированные взаимоотношения между государственными портами и работающими на их территории частными компаниями.

Закон Украины «О морских портах» официально разрешает использовать концессию и договоры совместной деятельности как формы государственно-частного партнерства, а также создавать публичные акционерные компании и приватизировать целостные имущественные комплексы.

Однако основной целью разгосударствления в портовой отрасли должно стать не столько повышение эффективности ее деятельности, сколько рост конкурентоспособности. Так как отрасль состоит из отдельных предприятий и системы связей между ними, то логично предположить, что конкурентоспособные морские порты формируют конкурентоспособную отрасль, только соперничать она будет с другими видами транспорта внутри Украины и с морскими портами за ее пределами. Основой высокого положения любого предприятия на рынке являются конкурентные преимущества, то есть именно те факторы внутреннего и внешнего характера, которые позволяют выдерживать быстрый темп изменения рыночной среды. К ним относят экономические, финансовые, организационные, инновационные ценовые, сервисные, технологические, качественные аспекты деятельности предприятия. В то же время достижение поставленной цели позволит решить не только проблему неэффективной работы портов, но и поспособствует реализации задач регионального развития, социальной политики, экологической безопасности.

Стратегия развития морских портов представляет собой комплексный механизм перестройки отношений собственности и управления, нацеленный на рост конкурентоспособности морской отрасли в экономическом, финансовом, организационном, правовом и инвестиционном аспектах за счет привлечения частного капитала и активного взаимодействия государственных органов власти и частных инвесторов на паритетной основе.

Круг задач, которые необходимо решать для реализации стратегии эффективного управления собственностью морских портов Украины, достаточно емкий.

1. Государственным органам управления отраслью необходимо сформировать условия для интенсивного развития морских портов, а именно:

- определить систему направлений взаимодействия государственного и частного сектора, его целевые параметры – рост грузооборота, решение проблем занятости и оплаты труда, развитие технического потенциала и т. д.;

- разработать конкурентоспособную тарифную политику, которая не устанавливала бы жесткие нормы ставок и платежей, но и не предоставляла портам и частным владельцам самостоятельно выстраивать тарифы, однако все же устанавливала определенные границы и условия на цену портовых услуг, позволяя учитывать покрытие необходимой нормы прибыли на вложенный капитал и рыночные факторы, влияющие на морскую отрасль;

- определить перечень стимулирующих мероприятий, позволяющий частному капиталу быстрее адаптироваться к ситуации в отрасли и наращивать объемы инвестиционных ресурсов;

- создать систему административной поддержки процесса реформирования морских портов.

2. Существенная централизация управления морскими портами, бюрократизация и политизация процесса принятия решений, жесткое регулирование финансов не позволяет отрасли развиваться в соответствии с рыночными требованиями. Помочь решению данных проблем может определенная децентрализация управления, подразумевающая распределение функций и сфер ответственности между центральными органами власти, портовыми администрациями, местным самоуправлением и частным инвестором. В этом случае за первыми сохраняются функции стратегического планирования, разработки политики развития отрасли, макроэкономического регулирования. Портовые администрации возьмут на себя обязанности тактического планирования, обеспечения безопасности судоходства грузообработки, оперативного управления собственностью портов и хозяйственной деятельностью, часть которых перейдет к частникам по соответствующим договорам. Местные органы власти будут заинтересованы в аспектах влияния порта на прилегающие территории, со своей стороны регулировать социальные, экономические вопросы и проблемы безопасности.

3. Если одним из основных критериев конкурентоспособности отрасли и предприятий является их эффективность, то задача ее роста в морских портах напрямую будет способствовать достижению целей стратегии. Рост эффективности может обеспечиваться разными путями:

- за счет увеличения грузооборота, чего можно достичь, привлекая частных стивидоров, судоходные компании со своими грузами;

- путем наращивания мощностей и обеспечения безопасного функционирования инфраструктуры портов, что сложно осуществить без привлечения частного капитала;

- проведением оптимальной тарифной политикой и предоставлением некоторой свободы частным партнерам в определении цен на свои услуги;

- оптимизацией объема инвестиционных ресурсов из различных источников;

- повышением качества обслуживания, как государственными портовыми администрациями, так и частными компаниями, устанавливая определенные правила и нормы проведения погрузочно-разгрузочных и сопутствующих работ;

- качественным выполнением управленческих функций, остающихся в распоряжении портовых администраций – планирование, маркетинг, управление персоналом, финансовый анализ и оценка, бухгалтерский учет.

4. Обновление и наращивание объемов портовой инфраструктуры – объективное условие роста конкурентоспособности отрасли, обусловленное расширением мировой

торговли, роли морского транспорта, необходимостью переориентировать многие грузопотоки Черноморо-Азовского бассейна на украинские порты. По данным экспертов, износ портовой инфраструктуры Украины в некоторых портах достигает 60 – 90%, что не позволяет эффективно их использовать. Важным является также факт недогрузки существующих терминалов и причалов, необходимость реконструкции производственных мощностей под определенные виды грузов (создание крытых и открытых складов, оборудованных площадей для фасовки и упаковки), отсутствие вспомогательных подъемно-транспортных машин. Преградой на пути реализации задачи технического и технологического обновления портовой инфраструктуры, в первую очередь, стоит объем необходимого финансирования – около 25 млрд. грн, что является неподъемной суммой для Государственного бюджета Украины.

Вследствие в сложившейся ситуации единственным выходом является привлечение частного капитала для финансирования расширения портовых мощностей. На практике, частные инвесторы уже показали возможность эффективной работы в портовой отрасли: за годы независимости Украины из-за отсутствия нормальных механизмов взаимодействия государственных портов и частных предприятий, появилось достаточно частных портов и терминалов, работающих гораздо успешнее, чем рядом находящиеся государственные морские порты, обслуживающие похожий набор грузов. Однако частные инвесторы, вкладывая значительные средства, стремятся получить от портовых администраций не только возможность безпроблемно работать в морских портах, но и уверенность в стратегическом сотрудничестве и долгосрочной эксплуатации модернизируемой портовой инфраструктуры. Такие взаимоотношения могут быть обеспечены концессионными соглашениями, лизинговыми договорами.

5. Морские порты – это градообразующие предприятия, поэтому их финансово-экономическое состояние напрямую сказывается на уровне развития города, региона, в котором они находятся. В первую очередь это касается налоговых поступлений: например, Измаильский порт может давать до 18% собственных поступлений городского бюджета, Одесский порт перечисляет в бюджеты всех уровней около 600 млн грн, причем в местный – около трети, Ильичевский порт в городской бюджет дает около 100 млн грн ежегодно, Феодосийский порт является основным источником доходов города. Немаловажен и факт того, что морские порты – крупные работодатели: в Одесском и Ильичевском портах трудится около 7 тыс. чел, в Мариупольском, Южненском – почти 4 тыс. чел.

Велики расходы прибыльно работающих портов и на социальную сферу: Ильичевский порт в 2012 г. выделил около 29 млн грн., Феодосийский порт также тратит до 2 млн. грн. в месяц на поддержание собственной непроизводственной базы. В некоторых городах порты участвуют в развитии культурно-бытовой сферы – являются спонсорами ремонта школ, детских садов, домов культуры, парков и мест отдыха. Поэтому в свете процесса разгосударствления, прихода частного инвестора в порты, вопрос содержания социальной сферы и регионального развития стоит особо остро. Коллектив морских портов опасается массовых сокращений, городские власти – сокращений поступлений в бюджеты и потери финансовой поддержки городских проектов. Избежать негативного сценария в этом случае должно помочь перекаладывание на частного инвестора не только функций эксплуатации, модернизации, роста эффективности порта, но и управления и поддержания социальных программ, что должно быть закреплено в коллективных договорах, условиях концессионного соглашения, договорах о содействии и сотрудничестве между городом и частным инвестором.

Таким образом, экономическая и социальная ответственность инвесторов и государства позволит провести реформирование отрасли менее болезненно для персонала, местных органов власти, обеспечит поддержку и распространение данного процесса путем взятия на себя частным инвестором прошлых социальных обязательств государственного

порта и их расширением, активного диалога новых владельцев и коллектива предприятия, участия в общегородских программах развития.

Рассмотренная стратегия должна создать стабильную экономически эффективную систему развития морской отрасли и является инструментом повышения конкурентоспособности, качества и безопасности перевозок, удовлетворения потребностей внешней торговли, оптимального использования ресурсов и способствовать интенсивному региональному развитию страны.

Артем Филипенко

Я бачу хоче висловитись представник управління морського транспорту Одеської обласної державної адміністрації Володимир Романенко. Будь ласка.

Володимир Романенко

*начальник відділу морегосподарського
комплексу, транспорту та зв'язку*

Питання оптимізації роботи портів складне і багатовекторне. Вирішення його лежить як в площині стратегії, так і в площині тактичних завдань. Суб'єктами відносин виступають як центральні і місцеві державні органи, управління портів, так і представники бізнесу. І мова йде не тільки про управління перевезеннями, але й про господарську діяльність на територіях портів. В основі цих відносин лежить економічний інтерес. І вкрай важливо, щоб економічна вигода не була монополізована, щоб суспільне багатство працювало на суспільство, а бізнес отримував прибуток пропорційно вкладеним ресурсам і обсягу виконаних робіт. Отримання позитивного результату залежить від багатьох чинників. Це і знання ситуації, і можливість вплинути на її зміну, і бачення наслідків того чи іншого рішення, і звичайно, питання відповідальності. На сьогоднішній день прийнято немало хороших рішень, але з одного боку, вони не охоплюють всі питання реальних відносин, з іншого - не працюють мотиватори до плідної та відповідальної роботи.

Артем Филипенко

В транспортній складовій приморських регіонів довгий час провідну роль відігравав морський транспорт, а в його діяльності логістика. Про те яку роль відіграє і відіграватиме логістика на морському транспорті розповість кандидат економічних наук Віра В'ячеславівна Баришнікова.

Віра Баришнікова,

*к.е.н, доцент, старший науковий співробітник
Регіонального філіалу НІСД у м. Одесі*

Розвиток логістики як фактор сталого розвитку приморських регіонів

Бурное развитие логистики в последнее время неразрывно связано с принципиальными изменениями условий хозяйствования, вызванными прежде всего трансформацией мировой экономической системы в сервисную экономику, с рыночным приоритетом потребителя, глобализацией и интеграцией экономических процессов.

Буквально в течение последних 50-70 лет логистика превратилась из небольшой узкоспециализированной отрасли знаний, связанных с оптимизацией поставок в науку,

которая постоянно расширяет свои границы и сегодня уже неразрывно связана с менеджментом, финансами, транспортом, складированием, управлением запасами и многими другими отраслями экономической науки. Что же послужило такому стремительному росту логистики в конце XX века?

Здесь можно выделить следующие факторы глобального характера:

- **Международная экспансия промышленности.** Большинство крупных компаний уже не удовлетворяют рынки собственных стран, рост масштабов производства побуждает бизнес постоянно расширять свои границы. При этом логистика является тем движущим фактором, который позволяет осуществлять доставку и сбыт продукции в любой точке земного шара.

- **Рост международной торговли.** По данным ООН «за последние годы мировая торговля продолжала расти более интенсивно, чем мировое производство. Открытая, справедливая, надежная, недискриминационная многосторонняя система торговли, согласующаяся с целями постоянного развития, ведет к оптимальному распределению глобального производства в соответствии с конкурентоспособностью и является выгодной для всех торговых партнеров».(2).

- **Международное разделение труда и кооперация.** Как известно современный мировой рынок представляет собой глобальные логистические каналы и цепи, которые позволяют производить товары и предоставлять услуги в местах где самые низкие затраты и благоприятные финансовые условия.

- **Жёсткая конкуренция на мировом рынке сбыта продукции.** Роль логистики в конкурентной борьбе за рынки сбыта заключается в том, что она позволяет осуществить быструю адаптацию товаропроизводителей к постоянно изменяющимся условиям рыночной среды.

- **Изменение философии рынка,** а именно переход от «рынка продавца» к «рынку покупателя», что в свою очередь влечёт за собой повышение требований к качественным характеристикам, рост «диктата потребителя», развитие сферы сервиса и появление огромного количества новых услуг.

- **Растущая экономическая мощь регионов.** Этот процесс представляет более широкие возможности перемещения материалов ввиду увеличения потребления продуктов. Можно выделить следующую зависимость: рост производства - влечёт за собой рост и развитие регионов – связанное с увеличением рабочих мест и улучшение благосостояния населения – а это в свою очередь увеличивает рост потребления в регионе и как следствие предопределяет развитие более совершенной инфраструктуры и логистики.

- **Возрастающий дефицит ресурсов.** Это проблема глобального характера номер один, которая требует оптимизации не только процессов распределения и доставки, но и самого процесса производства за счёт внедрения новых технологий и современных систем.

- **Возрастающие требования в области экологии и безопасности.** Одним из современных направлений логистики в этом плане становится использование концепции «Зелёной логистики».

Кроме того, к факторам, влияющим на интенсивное развитие ЛС, можно отнести:

- формирование глобальных цепей поставок,
- резкое сокращение жизненного цикла продукции,
- переориентация традиционного производства на производство «под заказ» и массовую кастомизацию (mass customization),
- конструктивное усложнение товаров и стремительное расширение их разнообразия,
- внедрение новых логистических технологий доставки грузов,
- бурное развитие информационных систем и технологий поддержки логистики и SCM,

- стремление компаний сокращать совокупную стоимость и затраты времени, связанные с движением товаров, и т.д.

В современных условиях эффективность логистики становится сегодня ключевым фактором национального и регионального успеха.

Следует отметить, что приморские регионы являются наиболее привлекательными для развития современной логистики. Именно здесь сосредоточены основные транспортные магистрали, судоходные пути, порты и как следствия развита необходимая инфраструктура как транспортная, так складская.

Построение эффективной ЛС в регионе позволит решить ряд следующих проблем:

- * синхронизировать объемы производства с объемами логистических операций складирования, грузопереработки, транспортировки;

- * снизить потери и ущерб от логистических рисков;

- * установить целесообразные уровни кооперации в цепи поставок;

- * рационализировать документооборот и информационные потоки, связанные с логистической деятельностью, и т.д.

В основу современного развития региональной экономики может быть положена *теории диффузии инноваций* Т. Хегерстранда, суть которой состоит в распространение, рассеивание по территории различных экономических инноваций (новых видов продукции, технологий, организационного опыта и т.п.), как ведущих факторов регионального роста.

Артем Филипенко

Опора на логістику сьогодні - одна із найважливіших економічних детермінант. Добре поставлена логістика в значній мірі забезпечує економічний успіх. Я бачу є бажаючі доповнити інформацію з цієї тематики. Будь ласка.

Ганна Крагельська

*Магістр кафедри «Менеджмент і маркетинг
на морському транспорті»
ОНМУ*

Я хочу остановиться на некоторых вопросах оптимизации логистического сервиса. Логистику рассматривают как совокупность действий для комплексного управления циркуляционными и информационными потоками в сфере экономики и как междисциплинарную науку.

В условиях «рынка покупателя» продавец вынужден строить свою деятельность, исходя из покупательского спроса. При этом спрос не ограничивается спросом на товар. Покупатель диктует свои условия также и в области состава и качества услуг, оказываемых ему в процессе поставки этого товара.

Главный принцип современного сервиса состоит в следующем: «Кто производит, тот и обслуживает». Иными словами, кто производит изделие, тот организует и ведет его сервис. Правильно ориентированный сервис, сопровождающий изделие на всем протяжении его жизненного цикла у потребителя, обеспечивает постоянную его готовность к нормальному потреблению и работоспособность. Все это объясняет важность работы по организации сервиса.

Осуществляется логистический сервис либо самим поставщиком, либо экспедиторской фирмой, специализирующейся в области логистического обслуживания. К наиболее важным параметрам сервиса можно отнести: надёжность физического распределения, доступность, безопасность, гибкость, взаимопонимание с покупателем. Субъекты услуг формируют их цену, определяя приоритетные цели логистического обслуживания.

В связи с тем, что логистические принципы устанавливают приоритет потребителя, содержание и уровень сервиса признаются в логистике ведущими критериями. При этом, сокращение времени выполнения заказа до минимума в распределительной логистике становится основной целью.

Специфика украинского рынка состоит в том, что он функционирует на двух уровнях – легального и теневого. Кроме того, действуют разного рода факторы преференций и монопольного права на представление на рынке того или иного товара. Нередки случаи, когда поставщики товаров вступая в сговор, формируют совместно установленные цены. Вследствии этого эффективность действия логических цепей не столь очевидна, а затраты на ее улучшение значительны, что безусловно сдерживает развитие логистики. Тем не менее, дальнейшее развитие рыночных отношений, участие Украины в ВТО с необходимостью требует таких изменений. По нашему мнению первоочередными задачами в этом звене экономики должны быть:

- ликвидация теневых схем на производстве и при доставке товаров;
- обеспечение единых правил деятельности на рынке товаров и услуг;
- совершенствование организационной структуры логистических центров;
- формирование базы данных клиентского рынка и обеспечивающих структур;
- разработка программного обеспечения, учитывающего специфику того или иного производства товаров;
- внедрение системы непрерывного технического контроля прохождения товара от производителя до потребителя.

Артем Филипенко

Спасибі за цікаве доповнення. Наступним виступаючим буде асистент кафедри «Менеджмент і маркетинг на морському транспорті» ОНМУ Світлана Топольницька. Вона зупиниться на розкритті сучасних тенденцій розвитку морського транспорту.

Світлана Топольницька,
асистент кафедри
«Менеджмент і маркетинг
на морському транспорті»
ОНМУ

Сучасні тенденції розвитку морського транспорту

Світовий розвиток стає усе більш суперечливим і динамічним одночасно. Світове господарства на початку ХХІ століття набуває нової якості, найважливішою формою і одночасно новим етапом інтернаціоналізації господарського життя якого стає глобалізація, яка інтенсифікує виробництво і транспорт в тому числі морський. (рис. 1).

В цей час судноплавство зазнає значні зміни і в розвитку цієї сфери умовно можна виділити два етапи.

В ході першої, технічної революції було реалізовано підвищення дедвейту суден, що забезпечив так званий «ефект масштабу». Завдяки ній вантажопідйомність суден істотно зросла, зокрема, наливних – з 40 тис. до 550 тис. т дедвейту (танкери типу «хендісайз» – від 15 до 50 тис. т дедвейту, «афрамакс» – 70-100 тис. т дедвейту, «суецмакс» – 100-160 тис. т дедвейту, ОКНТ – 200 тис. і більше т дедвейту), а балкерних (суховантажних) суден – з 20 тис. до 364 тис. т дедвейту (балкерні судна типу «хендісайз» – від 15 до 50 тис. т дедвейту, «супрамакс» – 35-60 тис. т дедвейту, «панамакс» – біля 65 тис дедвейту, «кейпсайз» – 150 тис. і більше т дедвейту). Завдяки цьому вдалося істотно підвищити продуктивність

транспортних і перевантажувальних засобів, а також істотно понизити питомі витрати по транспортуванню вантажів.

В основі другої, технологічної революції була втілена ідея укрупнення вантажних місць, коли вантажі пред'являлися до перевезення і переробки вантажів в портах не окремими вантажними місцями (brake - bulk cargo) – в ящиках, бочках, пакетах як це було традиційно століттями, а в укрупненому вигляді – в контейнерах і ліхтерах.

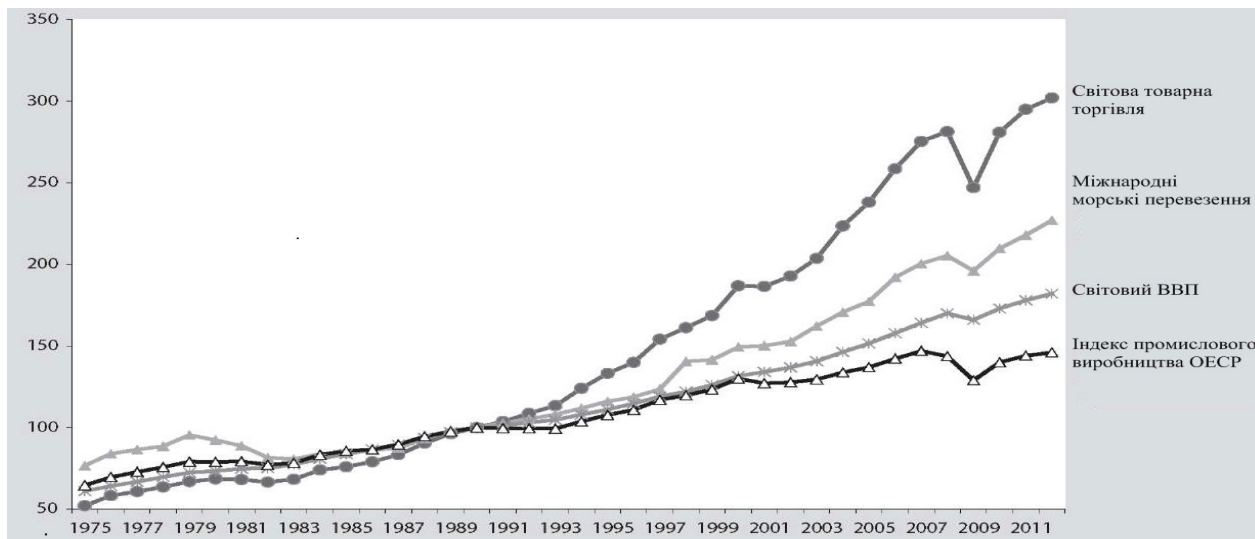


Рис. 1. Індекси промислового виробництва ОЕСР, світового ВВП, світової товарної торгівлі і міжнародних морських перевезень, 1975-2012 роки (1990=100)

Слід окремо сказати і про контейнеризацію перевезень, що дозволило підвищити продуктивність праці на наземному транспорті в 4-6 разів, а на морському транспорті – більш ніж в 10 разів. Динаміка світових контейнерних перевезень приведена на рисунку 1 і 2.

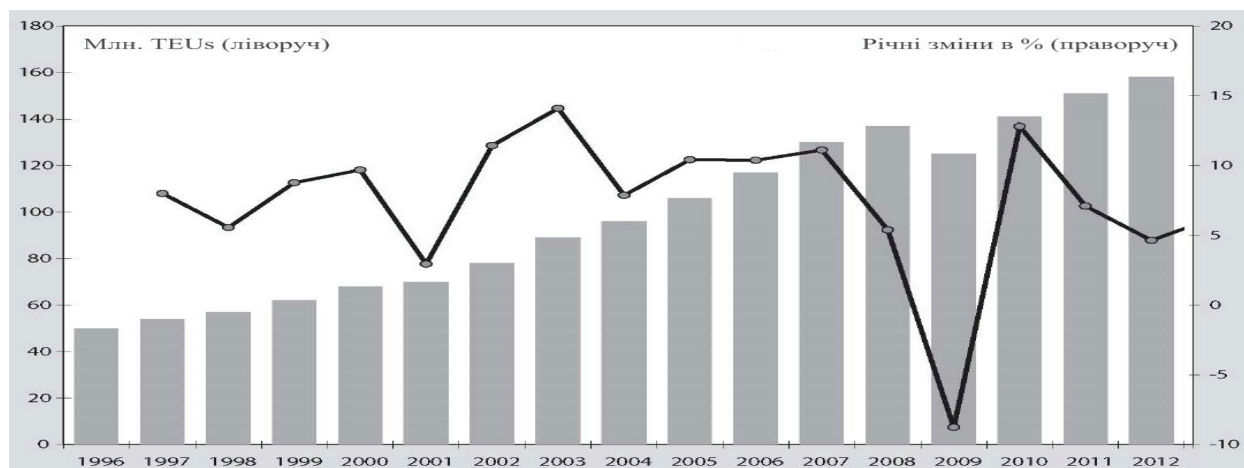


Рис. 2. Світові контейнерні перевезення, 1996-2012 роки (млн. TEUs і річні зміни у %)

Технічна і технологічна революції в судноплавстві і у сфері портових послуг дозволили на стабільній основі задовольняти зростаючі потреби міжнародної торгівлі в перевезеннях наливних, навалювальних і генеральних вантажів (рис. 4).

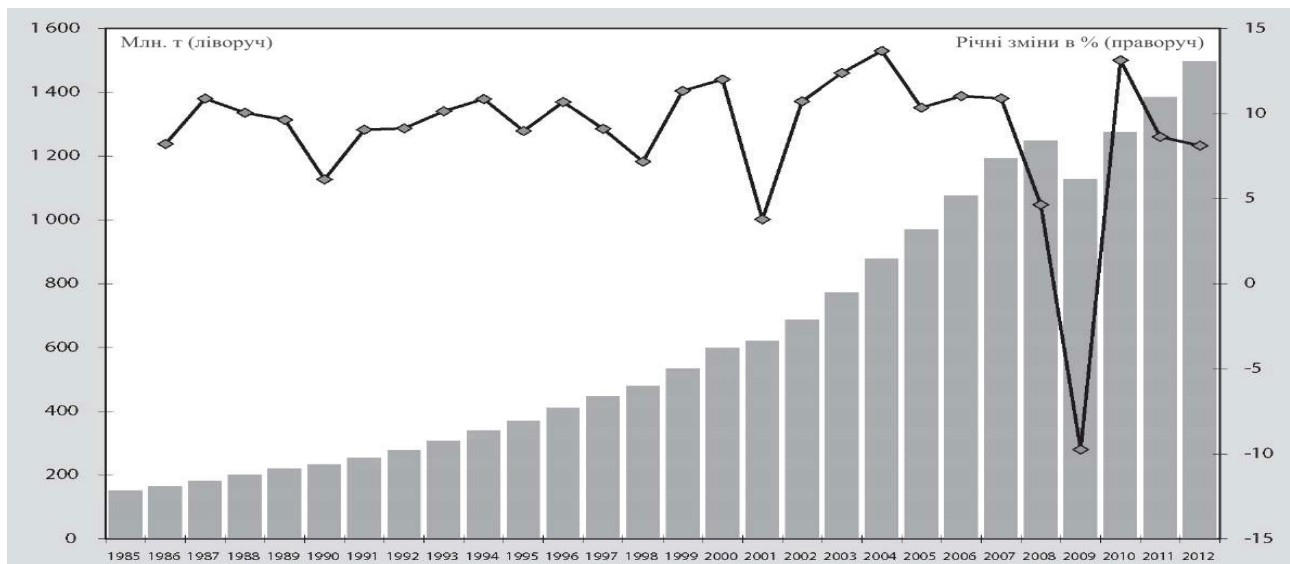


Рис. 3. Світові контейнерні перевезення, 1985-2012 роки (млн. т і річні зміни у відсотках)

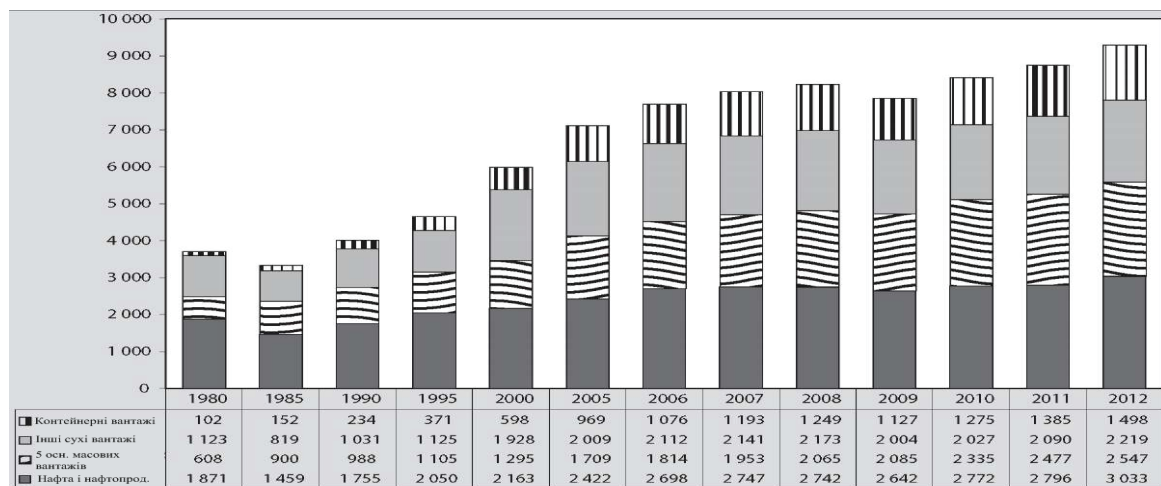


Рис. 4. Динаміка міжнародних морських перевезень, млн. т

У цих умовах з'явилася нова концепція конкурентоспроможності, згідно якої основна увага менеджменту стала приділятися не стільки собівартості виробництва товару, а зниженню питомої ваги витрат на транспортні і портові послуги в кінцевій ціні товару. Це сприяло зміні організації доставки товарів: замість традиційної схеми «порт-порт» (port - to - port) необхідною стає мультимодальна доставка «від дверей - до дверей» (door - to - door).

Зростання вантажопідйомності суден, контейнеризація перевезень і досконаліші навігаційні і комунікаційні системи – це вимушені відгуки системи морського транспорту на зміни, що відбуваються у світовій торгівлі.

Викладене вище дозволяє зробити висновок, що до початку XXI століття у світовій торгівлі сталися радикальні зміни.

Проблемою встановлення основних тенденцій у сфері морського транспорту займається світова спільнота. Зокрема конференцією ООН з торгівлі і розвитку (ЮНКТАД) ведеться постійний облік і збір інформації з усіх країн і територій, які пов'язані з морською торгівлею. На основі таких даних, готується щорічний огляд морського транспорту з усіма

найбільш значимими і важкими подіями в галузі. Ряд вчених нашої країни, такі як Вінников В.В., Котлубай М.І., Примачов М.Т., Махуренко Г.С., Жихарева В.В. постійно займаються питаннями і проблемами розвитку морського транспорту, зокрема оптимізацією проходження вантажопотоків – Постан М.Я. Проте до єдиної думки з приводу подальшої долі судноплавства, а в той же час і нашої країни як морської держави вчені доки не прийшли.

В цілому глобалізація стала сприяти розвитку морської торгівлі і судноплавства, але не в однаковій мірі для всіх учасників. Сьогодні серед 35 країн з найбільшим флотом 17 країн розташовані в Азії, 14 – в Європі і 4 на Американському континенті. Практично половина світового тоннажу належить судноплавним компаніям чотирьох країн – Греції, Японії, Німеччини і Китаю.

Стосовно України чи то глобалізація, чи то інші чинники стали сприяти не найкращим чином як для країни з значним морським потенціалом. Що ж сьогодні маємо ми? Для того щоб краще оцінити становище, спочатку треба сказати що в нас було.

Як відомо, морський транспорт тісно, трохи не прямим чином пов'язаний і з суднобудуванням. Звернувшись до багатого історичного минулого нашої країни, а точніше до радянського періоду, то суднобудівельна галузь вже з 70-х років минулого століття вийшла на лідируючі позиції у світі, і СРСР став однією з провідних морських держав.

Україна грала одну з ключових ролей в розвитку суднобудівельної галузі СРСР і вітчизняного флоту. Тут були сконцентровані найбільші судноплавні компанії країни. Конструкторські бюро і науково-дослідні інститути змогли розробити і впровадити у виробництво, а суднобудівельні заводи освоїти будівництво усіх видів комерційних суден, сучасних військових кораблів, річкових, рибодобуваючих і рибоперероблюючих суден, суден обслуговування (портового флоту), науково-виробничих і учбових.

У Радянському Союзі Україні відводилася особлива роль в розвитку транспортної інфраструктури країни, вона грала роль транзитної республіки. Тут були зосереджені морська потужність СРСР, морські порти, транспортна інфраструктура країни. Після проголошення незалежності Україна отримала неймовірний спадок:

- 3 найбільших судноплавних компаній: Чорноморське морське пароплавство (більше 300 суден), Азовське морське пароплавство (146 суден), Радянське Дунайське пароплавство (більше 1000 суден) ;

- управління рибного господарства, серед яких 3 – океанічного рибальства і транспортно-рефрижераторна компанія. Окрім цього, розгалужена берегова інфраструктура по прийому і переробці морепродуктів;

- 4 річкових судноплавних компаній, що має на своєму балансі як річкові, так і судна змішаного «річка-море» плавання і що забезпечують перевезення вантажів з внутрішніх портів України в порти Чорного і Середземного морів, а також з портів Дніпра в порти Дунаю.

І це далеко не весь перелік. Розглянемо більш докладніше судноплавні компанії.

Чорноморське морське пароплавство – найбільша в Європі і друге у світі. У 1990 р. на його балансі числилося більше 300 суден різних типів загальним дедвейтом 5 млн. т. У 1991 році ціна ЧМП складала 7 млрд дол., флот налічував 295 суден і 1100 одиниць допоміжних суден. Вже на початку 1992 року флот ЧМП налічував 255 суден, а на початку 1993 року на балансі пароплавства залишалося 227 суден, але 160 суден знаходилося в офшорних зонах. Крім цього кудись зникло 41 судно. У період з 1995 по 1997 рік внаслідок арештів і затримань суден із-за боргів в різних портах зарубіжних країн компанія втратила ще 171 судно. На початок 1998 року на балансі пароплавства було 15 суден, а в 2004 р. залишилося всього 6. У 2005 році збитки пароплавства склали більше 500 тис. дол.

До 2006 року найбільша судноплавна компанія світу, гордість країни і міста Одеси, практично припинила своє існування.

Азовське морське пароплавство – шоста за величиною компанія, що входить до складу Міністерства морського флоту СРСР. Це було одним з самих оновлених морських пароплавств країни. До складу флоту у 1991 році входило 146 суден різного типу: суховантажів, балкерів, контейнеровозів, танкерів, криголамів і буксирів, суден портового флоту. Було створено ряд спільних підприємств, куди були передані судна для спільного управління. До кінця цього ж року разом з втратою власності за кордоном сталася втрата напрацьованих зв'язків і вантажопотоків, вантажних ліній, що забезпечують перевезення вантажів судами АМП. З 1993 по 2000 рік шляхом створення спільних підприємств за кордоном збитки склали 8-10 млн. дол.

У 2003 році у складі флоту АМП нараховувалося 33 діючих судна, вік яких складав 26-28 років. І це все, що залишилося від квітучої компанії і її сучасного флоту.

Радянське Дунайське пароплавство, а пізніше *Українське Дунайське пароплавство* – одна з найунікальніших судноплавних компаній світу, становлення і розвиток якої проводився в двох перспективних напрямках.

Перше – забезпечення транспортування експортних і імпорتنих вантажів по річці Дунай придунайських країн з перевалкою на морські судна в радянських портах Дунаю.

Друге – транспортування транзитних вантажів по маршруту Дунай - Море. Райони плавання – порти Чорного, Егейського, Середземного, Червоного морів, Південно-Східної Азії, Західної і Північної Європи.

З 1980 року РДП було найбільшим комплексним підприємством країни. Тільки транспортний флот налічував більше 1000 одиниць загальним дедвейтом 1 млн. т. На балансі пароплавства знаходилися морські і річкові судна, ліхтери, річкові баржі.

З 1992 році розпочалося скорочення вантажопотоку з портів придунайських країн, старіння флоту і його незадовільний технічний стан, низька конкурентоспроможність і рентабельність, фінансові проблеми. Борг пароплавства на той час складав 25 млн. дол. Усе це негативно відобразилося на роботі. Пароплавство було вимушене частину флоту поставити на відстій (біля 50 суден у віці 35-60 років), частину – вивести з експлуатації і списати.

Сьогодні пароплавство має в розпорядженні 35 морських судна, серед яких 10 суден змішаного плавання (наймолодшим суднам більше 20 років), 80 річкових буксирів, 19 річкових самохідних барж, 250 несамохідних барж і 11 пасажирських суден. Це всього 395 одиниць, або менш 40 % від складу флоту 1990 року.

Що маємо сьогодні? Україна з 2005 року відсутня в рейтингу 35 найбільш важливих морських країн. Для порівняння, Російська Федерація стабільно присутня, а з взяттям курсу на деофшоризацію економіки з 2014 року швидше за все поповниться судами під своїм національним прапором. З'являється і новий конкурент – Республіка Молдова. Дані відносного розподілу флоту по деяким країнам на пострадянському просторі приведені в таблицях 1 і 2.

Виникає питання: як можна було в умовах бурного розвитку світової торгівлі розгубити і не зберегти таку спадщину? Звичайно ж це результати непродуманого, неефективного управління, в якому просто не мало бути місця для помилки.

Таблиця 1.

Розподіл світового флоту по прапорах реєстрації в 2012 році, кількість суден

	Балкери	Контейнеровози	Судна для ген. вантажів	Нафтоналивні танкери	Інші судна	Всього
РФ	21	10	859	386	1048	2324
Україна	-	-	139	16	337	492
Респ. Молдова	3	2	121	4	12	142
В світі	9512	5109	21114	11176	40031	86942

Таблиця 2.

Розподіл світового флоту по прапорах реєстрації в 2012, тис. т дедвейту

	Балкери	Контейнеровози	Судна для ген. вантажів	Нафтоналивні танкери	Інші судна	Всього
Російська Федерація	422	66	2783	2112	1401	6784
Україна	-	-	400	40	167	607
Респ. Молдова	102	10	410	16	27	566
В світі	684673	206577	80345	490743	166445	1628783

Варіантами для подальшого розвитку галузі судноплавства нашої країни можуть стати:

- збереження і примноження власного флоту;
- розвиток галузі суднобудування, співпраця в цій сфері з такими країнами як Китай, Республіка Корея і Російська Федерація;

- створення сприятливих умов для реєстрації суден під українським прапором. Так, для повернення торгових суден під національні прапори і встановлення ефективного контролю за діяльністю судноплавних компаній багато країн організовують так звані «другі реєстри» суден («міжнародні реєстри»), поява яких стала результатом компромісу між державою і приватним бізнесом. Вони дозволяють стримати відтік флоту під «зручні прапори» і повернути частину тоннажу в національну юрисдикцію.

Кожен з приведених пунктів вимагає ретельного опрацювання і пов'язаний із різними аспектами морської торгівлі і економіки країни в цілому.

Висновки. Відносно судноплавства в цілому, фахівці морської галузі доки цілком не впевнені в з подальшими прогнозами відносно об'ємів морської торгівлі і припускають зміну позицій основних гравців ринку на користь країн, що розвиваються, у зв'язку з чим об'єм морської торгівлі, а слід і попит на послуги морського транспорту, все одно буде зростати, хоча й можливо з меншими темпами.

Відносно ж судноплавства нашої країни, то в перспективі стратегічно важливе значення має оцінка попиту на транспортні послуги українського флоту в міжнародному і національному морському бізнесі і вжиття відповідних заходів по підвищенню його потенціалу.

Артем Філіпенко

Розвиток транспортної інфраструктури для забезпечення сталого розвитку приморських регіонів тема виступу Євгенія Ігнатенко.

Євгеній Ігнатенко

*аспірант кафедри
економічної і соціальної географії
ОНУ імені І. І. Мечникова*

Розвиток транспортної інфраструктури для забезпечення сталого розвитку приморських регіонів

Транспорт (від лат. *transporto* - переносити, переміщувати) – одна з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує виробничі й

невиробничі потреби народного господарства і населення в усіх видах перевезень. Інфраструктура (від лат. *infra* – нижча, під і *structura* – будова, розташування) – сукупність галузей народного господарства, що обслуговують матеріальне виробництво, невиробничу сферу і безпосередньо людину. Отже, транспортна інфраструктура – це збалансована та економічно обґрунтована сукупність всіх наявних транспортних комунікацій, а також обслуговуючих їх споруд, всіх видів транспорту, що використовуються для забезпечення стабільного вантажо- і пасажиропотоку, для задоволення матеріальних і нематеріальних потреб населення та сучасного суспільного розвитку.

За даними на 2012 рік транспортна інфраструктура приморських регіонів (Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька, Донецька області та АР Крим) складається з 5412 км залізничних колій, 39,5 тис. км автомобільних доріг, в т.ч. з твердим покриттям – 39 тис. км, 1402 км тролейбусних колій, 391 км трамвайних колій. На ринку працюють 351267 об'єктів господарювання, 9 з 40 діючих аеропортів, 18 морських торгових портів (включаючи ріка-море Херсон, Миколаїв, Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) та 3 річкових (Запоріжжя, Нова Каховка, Кілія), 3 з 6 залізниць (Одеська, Придніпровська та Донецька), близько 150 судноплавних компаній [5].

Територією приморських регіонів проходять і міжнародні транспортні коридори: Пан-європейський транспортний коридор №9, МТК TRACECA, МТК-ЧЕС (проходить кільцем доріг навколо Азово-Чорноморського басейну), МТК Гданськ-Одеса, МТК Пан-європейський №7, Дунайський (водний) МТК.

Новим елементом системи європейських МТК став маршрут «Вікінг» Іллічівськ (Україна) – Київ (Україна) – Мінськ (Білорусь) – Вільнюс (Литва) – Клайпеда (Литва), який у залізничному сполученні забезпечує перевезення контейнерів та автопоїздів між Балтикою та Чорним морем. Цей маршрут з'єднує МТК №9 з Євразійським транспортним коридором.

Головна задача вище перерахованих МТК – залучення додаткових транзитних вантажопотоків, створення робочих місць та модернізація вже існуючої на підприємствах транспортної галузі, що призведе до розвитку прилеглих територій.

Тим не менш, поряд з існуючою транспортною інфраструктурою існує цілий ряд невирішених питань, які потребують як найшвидшого вирішення. До таких проблем відносяться:

- низька швидкість залізниць, що пов'язана із залізничною інфраструктурою (колії, що будувалися ще за часів СРСР не відповідають сучасним вимогам швидкісних поїздів) і рухомим складом залізниць, які вже морально застаріли;

- незадовільний стан автомобільних доріг з твердим покриттям, що характерний як для приморських регіонів так і держави в цілому;

- розвиненість транспортної інфраструктури приморського регіону в меридіональному напрямку до столиці і в той же час низький рівень розвитку транспортної інфраструктури в широтному напрямку;

- моральна застарілість інфраструктури та рухомого складу аеро-, морських та річкових портів, це стосується в першу чергу малих портів та всіх видів наземного транспорту;

- зниження частки міського екологічно чистого транспорту (трамваї, тролейбуси) та збільшення більш екологічно небезпечних частки автомобільних перевезень (маршрутки, автобуси).

До значимих проектів у розвитку транспортної інфраструктури на внутрішньодержавному так і міжнародному рівні слід віднести наступні. Так, за ініціативою України, Грузії та Азербайджану формується Транскавказький МТК, що через Одесу з'єднує Західну і Центральну Європу із Закавказзям. Необхідно забезпечити ефективне використання створеного паромного сполучення Україна – Грузія, з використанням існуючого паромного комплексу в Іллічівську і нового в Поті (Іллічівськ – Поті – Батумі), яке спільно з діючою

переправою Азербайджан (Баку) – Туркменістан (Туркменбаші) утворює коридор ТРАСЕКА (Європа – Кавказ – Азія). У межах МТК Чорноморського економічного співробітництва по території приморських регіонів пропонується додатковий до МТК автомобільний маршрут: Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ.

Окрім того, важливим є проект будівництва автомобільної дороги державного значення Одеса – Рені (на Бухарест) за напрямком «Одеса – Овідіополь – Білгород-Дністровський – Монаші» з мостовим переходом через Дністровський лиман. Загальна довжина дороги – 81 км, категорія дороги – Іа, протяжність мосту – 5709 м, кількість смуг руху автотранспорту – 4, ширина проїзної частини – 2х7,5 метра, ширина розділювальної смуги – 6 метрів, ширина земляного полотна 28,8 метра. Загальна кошторисна вартість проекту 8185220, 064 тис. грн., у тому числі будівельно-монтажні роботи 6374764,853 тис. грн., устаткування 1642,131 тис. грн., інші витрати 1808813,08 тис. грн. Тривалість будівництва визначена в п'ять років [4]. Проектна вартість будівництва самого мосту коливається від 750 млн. до 2 млрд. дол.

Висновок. Транспортна інфраструктура відіграє важливу роль для всього господарства країни, являючись її «кровоносними судинами», що поставляють товари від виробників до споживачів. Особливо важливою є транспортна інфраструктура приморських регіонів, які є «морськими воротами» держави, на які припадають до 70% всього зовнішнього вантажообігу. За умови модернізації існуючих інфраструктурних об'єктів і реалізації проектів в рамках розвитку міжнародних транспортних коридорів у напрямку «Європа – Азія» транзитно-транспортний потенціал приморських регіонів буде зростати. Тому активна робота у галузі розбудови сучасної транспортної інфраструктури для приморських регіонів має стати одним із напрямків забезпечення їх сталого соціально-економічного розвитку.

Артем Филипенко

Проблеми енергетики як фактору сталого розвитку розкриє в своєму виступі кандидат історичних наук Волович Олексій Олексійович

Олексій Волович

*провідний науковий співробітник регіонального філіалу НІСД
у м. Одесі, к.і.н.*

Енергетична складова в забезпеченні сталого розвитку Українського Причорномор'я

Енергетична складова відіграє провідну роль у сталому розвитку соціально-економічної інфраструктури приморських регіонів. У своєму виступі я хотів би торкнутися питання ролі і значення енергетичної складової для забезпечення сталого розвитку Українського Причорномор'я, до якого належать Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька, Донецька області та Автономна Республіка Крим.

Основні засадничі принципи енергетичної складової сталого розвитку України і її регіонів базуються на основі відповідних **нормативно-правових актів**, ухвалених як на загальнодержавному рівні, так і на регіональному. Основним документом загальнодержавного рівня у сфері енергетики є «Енергетична стратегія України до 2030 року». Проте, ефективність реалізації цього документу була і залишається невисокою. Незважаючи на затвердження Оновленого варіанту Енергетичної стратегії Кабміном України

24 липня 2013 року, велика кількість вітчизняних експертів наполягає на необхідності продовження її доопрацювання.

Останніми роками прийняті також обласні концептуальні документи, які визначають загальні напрямки їх сталого соціально-економічного розвитку, включаючи енергетичну складову, на періоди до 2015, 2020 і 2030 років. Окрім цього облдержадміністрації приморських областей розробляють річні програми соціально-економічного розвитку, які зазвичай включають розділи щодо розвитку місцевої енергетичної інфраструктури, зокрема що стосується енергозабезпечення та енергоефективності.

Традиційна енергетика. Приморські регіони мають безпосереднє відношення до видобутку енергоносіїв (нафти і газу) на шельфі Чорного і Азовського морів. Практично єдиною українською державною нафтогазовою компанією, яка з 1978 року веде розвідку і видобуток нафти і газу на шельфі Чорного моря, є ДАТ «Чорноморнафтогаз», яке базується в Криму. За роки діяльності підприємства його фахівці відкрили 17 родовищ нафти, газу та газового конденсату, з яких на даний час знаходиться в розробці 7 родовищ. У 2012 році «Чорноморнафтогаз» видобув 1.174 млрд. куб. м природного газу та 62.8 тис. тонн газового конденсату і 8.9 тис. тонн нафти. Зростання видобутку вуглеводнів за 11 місяців 2013 р. склало 40 %. Підприємство поставило завдання втричі збільшити видобуток газу - з 1.05 млрд. куб. м у 2011 році до 3 млрд. у 2015 році.

Для освоєння Скіфської і Фороської ділянок чорноморського шельфу України у 2012 році Уряд України підписав угоду з консорціум у складі найбільшої у світі транснаціональної нафтогазової корпорації ExxonMobil Corporation, нідерландсько-британської нафтогазової компанії Royal Dutch Shell, найбільшої нафтогазової корпорація в Румунії і Східній Європі OMV Petrom S.A (дочірня компанія австрійської компанії OMV) та НАК «Надра України». Наприкінці листопада 2013 р. була підписана угода про розподіл продукції з італійською компанією Eni і французькою Electricite de France (EDF) з видобутку вуглеводнів на українському шельфі Чорного моря (нафтогазові родовища на ділянках Суботіна, Абіха, Маячная і Кавказька).

Вугільна промисловість країни переважно сконцентрована на Донбасі, який належить до Українського Приазов'я. Вугленосні площі в Донбасі становлять понад 150 тис. кв. км., що дорівнює приблизно четвертій частині площі країни. Тут зосереджено близько 92 % запасів кам'яного вугілля України. Розвідані запаси вугілля в Україні становлять 56 млрд. тонн. Це означає, що при нинішньому середньорічному видобутку 90 млн. тонн, вугілля вистачить більш ніж на 600 років.

Перспективною для України є технологія перетворення вугілля в газоподібний або рідкий стан, а також використання шахтних газів, зокрема метану. Окрім зменшення потенційної небезпеки викидів метану, з'явилася реальна можливість знизити собівартість видобутку вугілля за рахунок забезпечення до 75% потреб шахт дешевою електроенергією власного виробництва. Собівартість такої електроенергії в сім разів менша за державні тарифи. Крім того, собівартість отримуваної теплової енергії в 10 разів нижча за комунальні тарифи. За підрахунками фахівців ДРГП «Донецькгеологія», загальні ресурси підземного газу лише на Донеччині оцінюються в 9000 млрд. куб. м.

Електроенергетика Причорномор'я. Найбільші і найстарші теплові теплоелектростанції України (8 із 15) розташовані на Донбасі. Проте їх технічний стан є вкрай незадовільним. В Херсонській області з 1955 р. діє Каховська ГЕС, енергоблоки якої виробили практично повністю свій ресурс. Серед приморських областей Одеська область є найбільш енергозалежною. За рахунок власних генеруючих потужностей Одеська область виробляє лише 4% електроенергії, решта електроенергії надходить з Південноукраїнської АЕС (80%) та Молдавської ДРЕС (15%). Майже 10 років тому в Одеській області заплановано будівництво трьох парогазових електростанцій, але до цього часу ці плани не реалізовані.

На території України знаходяться п'ять атомних електростанцій, з них дві в Причорномор'ї - Південноукраїнська і Запорізька. Південноукраїнська АЕС потужністю 4 млн. кВт виробляє до 20 млрд. кВт/г електроенергії, що втричі перевищує потреби Миколаївської області. В 70-80-ті роки минулого століття в Криму і в Одеській області планувалося будівництво атомних електростанцій, проте після аварії на Чорнобильській АЕС загроза забруднення довкілля стала причиною відмови від їх спорудження.

Відновлювальна енергетика в Українському Причорномор'ї.

Розташовані вздовж узбережжя Азовського та Чорного морів, південні регіони країни (Донецька, Запорізька, Херсонська, Миколаївська, Одеська області та Крим), мають найбільший потенціал нетрадиційних відновлюваних джерел енергії ВДЕ. Серед поморських регіонів України Крим має найвищий технічно досяжний потенціал ВДЕ.

Завдяки розвинутому аграрному сектору, **біоенергетика** є одним із найважливіших елементів енергетичного балансу країни. Щорічно в Україні виробляється близько 50 млн. тонн біомаси. Серед приморських областей найбільшим потенціалом біомаси володіють Одеська (0,64 Мтне), Запорізька (0,44 Мтне) і Донецька (0,43 Мтне) області. Також значні ресурси біомаси є у Миколаївській (0,40 Мтне) та Херсонській (0,32 Мтне) областях.

Основними виробниками озимого рапсу, з якого виготовляється дизельне біопаливо, є АР Крим, Одеська, Миколаївська і Херсонська області, де врожайність складає 28-31 ц з га. Посівні площі під ріпаком на Півдні України складають 22% від загальної, яка становить 32 млн. га. Однією з культур, з яких можливо одержання біоетанолу, є цукрові буряки. Саме в умовах Півдня України є сприятливі агрокліматичні фактори для вирощування цукрового буряка на біопаливо. В приморських регіонах налагоджено виробництво пелет з соломи, подрібнення відходів деревини для використання в котельнях житлових будинків замість вугілля.

Використання вітрової енергії на Півдні України має великі перспективи. Найвищим вітроенергетичним потенціалом України характеризується узбережжя Чорного та Азовського морів, Південний берег Криму. Протягом останніх років в більшості приморських областей збудовані десятки ВЕС і ведеться будівництво нових. Найбільше їх з'явилося в Криму, Миколаївській і Херсонській областях. З огляду на низьку середньорічну швидкість вітру в Одеській області, яка не перевищує 4 м/сек., вітроенергетика в цій області найменш розвинена серед приморських областей України. Єдина ВЕС потужністю 500 кВт знаходиться поблизу міста Южний.

Останніми роками найбільш динамічно в Україні розвивається **сонячна енергетика**. На даний час в Україні на різних етапах реалізації перебуває більше 100 проектів будівництва сонячних електростанцій сумарною потужністю більш як 1.4 ГВт. Найперспективнішими регіонами країни для розвитку сонячної енергетики є Кримський півострів та приморські області України. Найбільш перспективним для розвитку альтернативної енергетики на Одещині є регіон Придунав'я. Потенціал сонячної енергії в Українському Придунав'ї один із найкращих у країні (другий після Криму).

Серед приморських областей Херсонська область є лідером по кількості СЕС. На даний час в Херсонській області на різних стадіях реалізації знаходяться 10 проектів з будівництва СЕС. Станом на грудень 2013 р. в Миколаївській області побудовані 3 потужні СЕС поблизу. На початку 2014 року поблизу м. Приморська Запорізької області розпочнеться будівництво першої в області сонячної електростанції потужністю 9.9 МВт. Ще одна СЕС в Запорізькій області будується поблизу Мелітополя. Будівництво першої в Донецькій області сонячної електростанції почнеться в Старобешівському районі у 2014 р. Встановлена потужність електростанції становитиме 12.2 МВт.

Причорноморський регіон володіє значною кількістю ресурсів для **використання геотермальної енергії**. Найбільш перспективними районами її можливого використання Крим, Донецька та Запорізька області. Достатньо потужні геотермальні установки можуть

забезпечувати енергією та теплом Одеську, Херсонську, Миколаївську, Донецьку області та АР Крим. Крим є одним із найбільш перспективних районів в Українському Причорномор'ї для розвитку геотермальної енергетики. На сьогодні низькопотенційні геотермальні енергоресурси Криму використовуються для теплопостачання. Запаси геотермальної енергії здебільшого сконцентровані в Тарханкутському районі та на Керченському півострові. Для покращення енергопостачання у Криму заплановано будівництво геотермальних електростанцій потужністю по 6 МВт – у західній частині півострова, де на глибині 4 км є вода з температурою 250° С. Їх загальна потужність становитиме більше 100 мВт.

З огляду на постійне зростання цін на імпорتنі традиційні енергоносії, необхідність забезпечення енергетичної безпеки України, дедалі більш актуальним стає питання **отримання природного газу із газогідратів**. У листопаді 1993 році Урядом України було прийнято постанову № 938 про виконання програми «Газогідрати Чорного моря», в якій був передбачений великий обсяг геологічної розвідки і робіт зі створення технологій і газовидобувних комплексів для видобутку метану із газогідратів Чорного моря. Однак через брак бюджетних коштів ця програма не була реалізована.

Освоєння газогідратів українського шельфу Чорного моря потребує якнайшвидшої розробки спеціальної державної комплексної програми. У 2013 році Національний інститут стратегічних досліджень ініціював підготовку нової Державної програми освоєння газогідратів на українському шельфі Чорного моря, на реалізацію якої вперше передбачається виділення бюджетних коштів.

Енергоефективність та енергозбереження

Україна посідає одне з перших місць у світі за рівнем споживання енергії на одиницю ВВП. Енергоемність ВВП України в 2.6 рази перевищує середньосвітову. В цілому по країні енергоемність валового внутрішнього продукту в 3-5 разів більша ніж у розвинутих країнах Заходу.

Розпорядженням Кабміну України № 669 від 24 липня 2013 р. затверджено «План заходів щодо виконання регіональних та місцевих програм підвищення енергоефективності», який зобов'язує обласні державні адміністрації та Уряд АРК забезпечити здійснення енергоефективних та енергозберігаючих заходів. Акти органів місцевого самоврядування є важливою складовою процесу реалізації державної політики у сфері енергоефективності і енергозбереження. Так, розпорядженнями відповідних обласних рад та постановою Верховної Ради АРК були затверджені регіональні програми підвищення енергоефективності на 2010-2014 рр. Для вирішення завдання скорочення енергоспоживання на регіональному рівні, обласними адміністраціями Одеської, Миколаївської, Херсонської областей були прийняті програми енергозбереження: Регіональна програма енергоефективності Одеської області на 2010-2014 рр.; Цільова програма підвищення енергоефективності Миколаївської області на 2010-2015 роки; Програма з підвищення енергоефективності Херсонської області на 2012 – 2015 роки.

* * *

Енергетична складова є рушійною силою сталого соціально-економічного розвитку Українського Причорномор'я. Енергетичний потенціал п'яти приморських областей України є надзвичайно потужним і унікальним завдяки наявності значних традиційних і відновлювальних джерел енергії, високим енерготранзитним можливостям, розвинутому промисловому і транспортному комплексу. Енергетичний потенціал Українського Причорномор'я значною мірою посилюється практично невичерпними енергетичними ресурсами шельфу Чорного і Азовського морів і відіграє вирішальну роль у сталому розвитку не тільки Півдня України, а й всієї держави.

Енергетичний потенціал Українського Причорномор'я слід розглядати як єдиний енергетичний комплекс, який має розвиватися в рамках єдиної Регіональної енергетичної

стратегії цього регіону, для розробки якої пропонується створити Робочу групу при Кабінеті міністрів України у складі представників центральної, регіональної і місцевої влади (відповідних галузевих міністерств і управлінь обласних держадміністрацій), вітчизняних та зарубіжних інвесторів і загальноукраїнських та регіональних неурядових організацій.

Енергетичні проекти на Півдні України мають важливе стратегічне значення для забезпечення енергетичної безпеки не лише України, але й Європейського Союзу. З огляду на важливість для Європи диверсифікації шляхів постачання енергоносіїв, співробітництво з Україною, як транзитною державою, є досить важливим та перспективним. Існуючий інфраструктурний енергетичний та транзитний потенціал Українського Причорномор'я створює сприятливі умови для такої співпраці.

Артем Філіпенко

Чи є питання до доповідача? Будь ласка.

Юрій Мельник

Шановний Олексію Олексійовичу, в чому ви бачите специфіку розбудови відновлювальної енергетики в Одеській області?

Олексій Волович

По-перше, слід зазначити, що на регіональному рівні в Одеській області останніми роками створена досить ґрунтовна нормативно-правова база розвитку альтернативної енергетики.

По-друге, серед приморських областей Одеська область є найбільш енергозалежною і саме ця обставина потребує розвитку альтернативної енергетики.

Найбільші перспективи в Одеській області має *розвиток біоенергетики і сонячної енергетики*. Серед приморських областей Одеська володіє найбільшим потенціалом біомаси. У 2013 р. в селі Вишняки Арцизького району Одеської області введено в дію найбільший на Півдні України завод з виробництва пелет з соломи потужністю в 20 000 т. паливних гранул на рік. Успішно функціонують заводи з виробництва біопалива в Одесі, Іллічівську, Ізмаїлі, Роздільній, Саврані, Кодимі, Тарутиному та інших населених пунктах Одещини.

Перспективним для розвитку *сонячної енергетики* на Одещині є регіон Придунав'я - другий після Криму. У кліматичних умовах Одещини для сонячної енергетики ефективним є застосування плоских і концентруючих сонячних колекторів, які використовують пряму і розсіяну сонячну радіацію. Станом на 2013 рік в Одеській області побудовані СЕС в Одесі, Ізмаїлі, Татарбунарах, Болграді, Сараті, Арцизі, Старокозачому та інших населених пунктах. Найпотужнішими в Одеській області є Приозерна, Дунайська та Лиманська СЕС - від 40 до 50 МВт кожна. Будівництво нових СЕС продовжується.

Порівняно з іншими приморськими регіонами *вітрова енергетика* в Одеській області поки що не отримала достатнього розвитку, проте перспективними виглядають проекти в Овідіопольському і Татарбунарському районах.

Як відомо, сонячні електростанції часто займають значні площі сільськогосподарських угідь, але можливо не всі знають, що податки, які сплачуються, або мають сплачуватися, за зайняті землі, в кілька разів перевищують вартість тієї сільськогосподарської продукції, яка на цих землях може бути вирощена. Важливо, щоб хоча б третина цих податкових зборів надходила в бюджет місцевої громади, яка є власником даної території.

Артем Філіпенко

Кандидат економічних наук Людмила Кушнір зупиниться на питанні удосконалення енергоспоживання як способі підвищення ефективності приміського залізничного транспорту.

Удосконалення планування енергоспоживання як спосіб підвищення ефективності приміського залізничного комплексу регіону

В умовах реформування економіки України і транспортної галузі, інтеграції в систему міжнародних соціально-економічних зв'язків, залізничний транспорт як державна монопольна галузь повинен вирішувати складні проблеми адаптації до роботи в конкурентних ринкових умовах, враховуючи наслідки кризи та відсутності будь-якої державної фінансово-інвестиційної підтримки.

Приміське пасажирське сполучення є найбільш динамічним, соціально чутливим і особливо значущим для економіки країни й населення. Пояснюється це тим, що приміські перевезення залізниць безпосередньо впливають і забезпечують нормальну роботу всіх галузей економіки та соціосфери країни. Такі перевезення найбільш масові, дешеві й доступні для населення, але й найбільш енергоємні та збиткові для залізниць. Це зумовлює напрямки розвитку системи управління в приміському сполученні: скорочення часу на поїздки і тарифів на проїзд, підвищення комфорту, інших показників якості обслуговування пасажирів, зменшення експлуатаційних витрат, у т.ч. на енергоресурси. Завдання розвитку системи управління такими перевезеннями багатопланові й складні, оскільки у сучасних умовах це вимагає особливого підходу як до дослідження обсягів перевезень, динамічно змінюваного пасажиропотоку на станціях, дільницях, напрямках, так і до розвитку інфраструктури й компенсації збитків.

Визначення соціально-економічної сутності приміських перевезень, їх ролі і місця на транспорті і в соціосфері має неабияке значення як для розкриття теоретичних засад обслуговування населення, так і для практики в питаннях регулювання взаємовідносин залізничного транспорту з урядовими та регіональними структурами влади, сільськими радами, державним і місцевими бюджетами, фінансування розвитку матеріально-технічної бази, розміру тарифів на ці види перевезень. Взаємопогодження з великими підприємствами та навчальними закладами є визначальними передумовами для раціональної організації розкладів руху і складу приміських поїздів тощо.

Організаційна структура і система управління приміським комплексом залізничного транспорту недосконалі, про що свідчить хронічна його збитковість та недостатній рівень забезпечення попиту населення щодо кількісних і якісних показників обслуговування пасажирів. Залізничний транспорт на ринку приміських перевезень програє автомобільному у величині сегменту його діяльності (35,8%), незважаючи на суттєві переваги по критеріях вартості, масовості і регулярності перевезень в будь-яку пору року та екологічних характеристик. Але на цей час сектор приміських пасажирських перевезень залізничного транспорту ще не реформований по горизонталі, окрім того, що по вертикалі підпорядкований окремо виділеному Головному управлінню приміських пасажирських перевезень з відповідними службами в управліннях залізниць. В ринкових конкурентних умовах при зносі рухомого складу дизель-поїздів 97% і електропоїздів - 80% та регулюванні тарифів місцевими органами влади, які відшкодовують тільки 1/3 витрат залізниць на перевезення пільгових категорій пасажирів та не виконують законодавство про компенсування збитків залізниць від цих перевезень, - вони не можуть конкурувати на рівних з автомобільним транспортом в регіонах тяжіння залізниць. В самому сегменті залізничних приміських перевезень, який є державною монополією, взагалі відсутня конкуренція, як і в цілому в пасажирському комплексі України.

Пасажи́рський залі́зничний комплекс, на відміну інших видів транспорту, менш гнучко реагує на зміну економічної кон'юнктури ринку. Розвиток нових форм обслуговування пасажирів і введення нової техніки і технологій для підвищення якості послуг відбувається повільніше. Результати аналізу стану в сфері приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом дозволяють відмітити необхідність принципово нового підходу до організації пасажирських перевезень в сегменті його регулювання на основі принципу державного замовлення. Державне замовлення є стимулом розвитку конкуренції і підвищення рівня транспортного обслуговування пасажирів. Реалізація ідеологічних основ такого проекту дозволить перейти до такої системи організації пасажирського сполучення, коли держава буде укладати договір з перевізниками на організацію транспортного обслуговування населення країни на конкретних умовах і оплачуватиме їм послуги по організації транспортного обслуговування. Величина коштів буде визначатися виходячи із фактичних витрат і доходів перевізника, які необхідні для організації перевезень пасажирів у відповідності з вимогами, які прописані в договорі (регулярність, маршрути, цінові параметри). Закріплення нового підходу щодо організації приміського пасажирського руху дозволить перейти до нової системи взаємовідносин між державою і учасниками ринку перевезень пасажирів, що допоможе більш ефективно вирішити соціальні завдання в сфері підвищення рівня рухливості населення і якості послуг, що надаються їх користувачам.

Залізничний транспорт, як уже відмічалось, найважливіша інфраструктурна галузь економіки та соціальної сфери України, тому підвищення ефективності його діяльності, у т.ч. зменшення енерговитратності, має національне значення. Ефективність його в значній мірі залежить від рівня витрат на перевезення, в тому числі на збиткові приміські, зокрема на паливо і електроенергію.

Саме поняття «енергозбереження» слід розуміти як діяльність (організаційно-управлінська, науково-методична, практична, інформаційна), яка спрямована на раціональне використання та економне витрачання електроенергії. В приміських перевезеннях пасажирів, які найбільш енерговитратні на пасажирському транспорті, існує необхідність заощадження цих витрат. Це досягається по мірі оновлення і запровадження в експлуатацію сучасного менш енерговитратного рухомого складу, пристроїв рекуперативного гальмування, прогресивних технологій первізно-експлуатаційної роботи і автоматизованих систем розрахунків нормативів питомих енерговитрат та управління енергоспоживанням в цілому, зокрема, планування загальних енерговитрат для моторвагонних депо і залізниць за показниками запланованих обсягів перевезених пасажирів і пасажирообороту. Такий підхід щодо нормування, планування енерговитратами повинен прийти на зміну застарілому витратному методу за принципом «від досягнутого рівня» механічної транспортної роботи та загальних витрат енергоресурсу на неї у ретроспективному періоді.

Однією з головних проблем на сучасному етапі розвитку національної економіки і транспорту є пошук заходів щодо економного використання енергоносіїв і їх диверсифікації, особливо в нашій країні, яка на 80% енергозалежна від інших держав. Тому заощадження енергоресурсів є пріоритетною вимогою у розвитку транспорту, зокрема приміського пасажирського комплексу.

Серед факторів, які зумовили інтерес до цієї проблеми належать:

- по-перше - вкрай неефективне використання енергоресурсів, енергоємність ВВП в Україні в 3 - 4 рази перевищує цей показник в Європі;
- по-друге - надвисокі ціни на імпортований газ та нафтопродукти. В умовах енергетичної кризи і 80-ти відсоткової енергозалежності країни кожен зекономлений кВт годину або тонна дизельного палива має не тільки економічну, але і політичну ціну.

Транспорт - одна з найбільш енергоємних галузей. За різними оцінками, питома вага транспорту в загальних обсягах споживання електроенергії в країні становить до 9-11%.

Як відомо, продукцією пасажирських перевезень слід вважати кількість перевезених пасажирів і виконаний пасажирообіг. Однак, планування витрат електроенергії саме в приміському пасажирському русі залізничним транспортом розраховується не за пасажирообігом, а за транспортною роботою, яка є добутком маси поїзда на відстань перевезення. Або ж у діючій практиці норматив витрат електроенергії в приміському сполученні залізничного транспорту встановлюється за досягнутими в минулі роки показниками лічильників у поїздах. Такий підхід консервує витратний спосіб планування і прогнозування енергоресурсів і не враховує основну мету приміського транспортного процесу, яка полягає в забезпеченні наявного обсягу перевезень пасажирів.

Основна частина витрат електроенергії йде на перевезення тари вагонів - "заліза", тому що коефіцієнт тари становить 0,89; отже, до 90% електроенергії витрачається на перевезення тари вагонів і лише 10% - на перевезення пасажирів, але доходи надходять тільки за перевезення пасажирів.

Оскільки перевозити тару (порожні вагони) так чи інакше потрібно, тому що пасажирів перевозяться у вагонах, то планувати витрати електроенергії потрібно на розрахункову величину ткм брутто, яка визначається з рівняння регресії між механічною транспортною роботою (ткм брутто) та пасажирооборотом.

Проведені дослідження показали, що між виконаним пасажирооборотом і механічною транспортною роботою виявлено дуже тісний кореляційний зв'язок (коефіцієнт кореляції 0,903), а коефіцієнт детермінації $R^2=0,813$. Це означає, що 81,3% впливу на зміну величини транспортної роботи (ткм брутто) має фактор, який включено в модель, тобто пасажирообіг. А лише 18,7 % припадає на вплив усіх інших факторів.

Таким чином, можна стверджувати про необхідність застосування якісно нового підходу до планування абсолютних витрат електроенергії на тягу приміських поїздів шляхом планування цих витрат на розрахункову (а не фактичну!) величину транспортної роботи, яка визначається опосередковано за виконаними пас-км. Отже, розміри енергетичних витрат передбачається планувати виходячи з обсягів перевезень пасажирів (пас-км), а не суб'єктивно розрахованих ткм. брутто.

Такий методологічний підхід дозволяє науково обґрунтовано спрогнозувати транспортну роботу і обсяги енерговитрат на її здійснення за величиною очікуваного пасажиропотоку та експлуатаційними показниками роботи електропоїздів на будь-який період.

Цінність такого методу полягає в тому, що планування загальних витрат енергоресурсів для моторвагонних депо запропоновано проводити не за обсягами виконаної механічної транспортної роботи, а за цільовими функціональними показниками роботи моторвагонних і локомотивних бригад, тобто всю систему планування переорієнтовано з чисто технічних показників переважно на організаційно-економічні та соціальні важелі впливу (кількість перевезених пасажирів, їх частота на ділянках маршруту, кваліфікація машиністів, матеріальна зацікавленість тощо).

Розрахунки показують, що застосування такого методологічних підходів буде сприяти суттєвому підвищенню ефективності використання енергетичних ресурсів тільки за умови удосконалення інфраструктури приміського пасажирського комплексу, придбання та введення в експлуатацію сучасного економічного рухомого складу, з меншим коефіцієнтом тари, що дозволить скоротити експлуатаційні витрати в цілому, а отже, скоротити збитковість і підвищити коефіцієнт окупності приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом України.

Артем Філіпенко

Сучасний економічний розвиток відкриває нові форми діяльності, які раніше були невідомими. Однією із таких форм є франчайзинг. Особливості сучасного розвитку

франчайзингового ринку України висвітлити у своєму виступі магістр кафедри менеджменту і маркетингу на морському транспорті Кузнєцова Катерина Павлівна.

Катерина Кузнєцова
магістр кафедри менеджменту і маркетингу
на морському транспорті
ОНМУ

Особливості сучасного розвитку франчайзингового ринку України

Одним из факторов развития современной экономики является франчайзинг- форма предпринимательства, основанная на системе взаимоотношений, закрепленных рядом соглашений, при которых одна сторона (франчайзер) предоставляет возмездное право действовать от своего имени (реализовывать товары) другой стороне (франчайзи), способствуя тем самым расширению рынка сбыта.

Франшиза - право осуществлять определенную экономическую деятельность с использованием принципа франчайзинга, закрепленное договором, соглашением, а также деятельность (производство, оказание услуг и т.п.) осуществляемая с использованием принципа франчайзинга.

Франчайзер - физическое или юридическое лицо, предлагающее на продажу соглашения на условиях франшизы и обеспечивающее со своей стороны выполнение условий такого соглашения.

Франчайзи - физическое или юридическое лицо, действующее в соответствии с приобретенной франшизой.

Признанными лидерами франчайзинга и экспортерами франшизного бизнеса в мире являются США, Канада, Корея, Япония, Австралия, лидеры Европы – Германия, Франция, Великобритания. На сегодняшний день в мире насчитывается более 16 500 франчайзеров и более 165 500 франчайзи. Наибольшее количество компаний-франчайзеров в 2012 году относятся США (около 1500), а также Южной Кореи (1300), Канаде (1200), Японии (1100), Бразилии (1000). В Европе по количеству франчайзеров лидирует Германия (950), Франция (720), Великобритания (670). Наиболее активно развивается азиатская сеть предприятий-франчайзи: в Японии (200000), Южной Кореи и Филиппинах (100000).

Когда в мире франчайзинг уже давно является неотъемлемым атрибутом экономики, то в Украине он только начинает находить своих сторонников.

Франчайзинг признан в мире, как наиболее прогрессивная форма ведения бизнеса. В Украине первый франчайзинговый договор был подписан в 1994 году и в дальнейшем наблюдается его развитие. По разным оценкам, насчитывается от 80 до 120 франчайзинговых сетей (табл. 1). Наиболее распространенный он в таких сферах, как торговля – 57,6%, общественное питание – 19,2%, сфера услуг – 18,4%, производство – 2,5%, информация – 2%.

Наибольшее количество франчайзеров наблюдалось в 2011 году – 412. Также в 2008 году количество исследуемых компаний равнялось 382 единицы. Спад количества франчайзеров в 2008-2009 годах можно объяснить кризисным состоянием экономики Украины и закрытием многих компаний, в том числе и франчайзинговых.

Статистическая информация о деятельности франчайзинговых предприятий приводится Ассоциацией франчайзинга в Украине (АФУ). По состоянию на 25.07.2012 в Украине функционировало 409 франчайзеров (рис. 1), а вообще по данным данного учреждения в Украине количество франчайзеров 862, из них членов АФУ – 124; виртуальных – 453 (те, что не имеют франчайзи в Украине или которые не сообщают об их наличии).

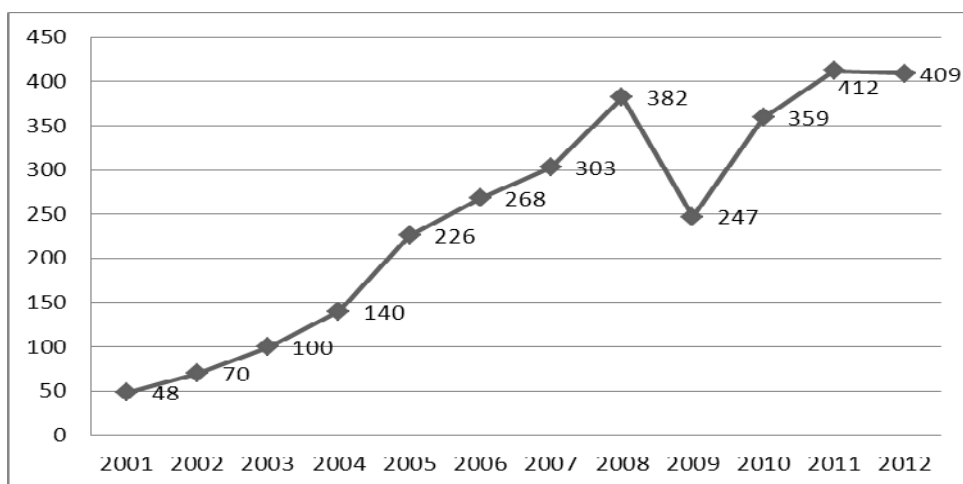


Рис. 1. Динамика роста количества франчайзеров в Украине

Оборот франчайзинга в Украине, по данным экспертов рынка, оценивают примерно в 1,5 млрд долларов, что составляет около 3% товарооборота страны. Если учесть, что в развитых странах во франчайзинге вращается от 40 до 60% общего товарооборота, то мы можем понять, какой есть потенциал развития этого бизнеса в нашей стране.

В отличие от норм международного права в украинском законодательстве отсутствует понятие «франчайзинга»: этот вид договоров, по которым осуществляется коммерциализация объектов интеллектуальной собственности, в Украине получил название «коммерческая концессия», которому посвящена глава 76 Гражданского Кодекса Украины (ст. 1115-1129) и глава 40 Хозяйственного Кодекса Украины (ст. 406-410).

Самыми известными корпорациями-франчайзерами в Украине являются "Кока-кола", "МакДональдс", "Адидас", "Пепси-Кола", "Фуджи-Фильм", "Деу-Мотор". Однако большая доля в структуре компаний-франчайзеров на украинском рынке приходится на российские бренды. Из них наиболее популярными на сегодняшний день являются системы заправки автотранспорта «Лукойл» и «ТНК», сеть супермаркетов «Копейка», система продажи, установки, обслуживания и обучения на предприятиях «1С: Франчайзи», системы фаст-фуда «Картопляна хата» и др..

Одной из основных характеристик украинского франчайзинга присутствие иностранного элемента. Это вызывает определенные правовые проблемы: выяснение правосубъектности иностранной стороны; правовое регулирование и защита исключительных прав промышленной собственности, соответствие украинского законодательства международным нормам и соглашениям. Согласно с этим, обеспечение правовой охраны интеллектуальной собственности путем законодательного урегулирования и упорядочения законодательной базы франчайзинга, согласно международным соглашениям, являются неотъемлемыми условиями внедрения и развития франчайзинга на украинском рынке.

Анализируя ситуацию, которая сложилась в Украине, можно предположить, что в ближайшее время, несмотря на необходимость и возможность создания украинских предприятий-франчайзеров, доминировать будет франчайзинг, осуществляемый иностранными предпринимателями. При этом у Украины есть все причины быть заинтересованной в иностранных франчайзерах. Открывая свои предприятия, они увеличивают занятость, поставляют на рынок новые товары и услуги, которые отечественные предприятия не смогут предоставить нашим потребителям в полном объеме. Кроме того, функционирование иностранных франчайзеров позволит со временем накопить опыт ведения франчайзинговых операций, достаточный для широкого развития договорной системы в Украине внутреннего франчайзинга.

Итак, франчайзинг имеет ряд преимуществ, которые позволяют снизить операционные расходы и повысить эффективность производственной деятельности, что особенно важно для Украины в современных условиях. Франчайзинг как метод ведения бизнеса, предполагает создание однородных предприятий, имеющих единую торговую марку (товарный знак) и придерживаются одинаковых условий, форм, методов продажи, единые требования к качеству и единые цены. Таким образом, за фиксированную плату франчайзи получает квалифицированную помощь, в других условиях является для него слишком дорогой. Кроме того, франчайзер также получает преимущества, главным из которых является освоение новых рынков сбыта без существенных капиталовложений. Также, при таких условиях ведения бизнеса, франчайзер нанимает меньше административного персонала, уменьшает его расходы на заработную плату, в то время как доходность растет ведь франчайзи имеют больший стимул достижения лучших результатов, чем наемный работник.

Однако, несмотря на такое значительное количество преимуществ, рынок франчайзинга имеет ряд проблем, требующих решения. К таким проблемам следует отнести следующие:

1. Несовершенство правового обеспечения реализации механизма франчайзинга в Украине. На сегодня «Закон о франчайзинге» еще не принят. Тот проект закона, который представляла Ассоциация и франчайзеры не выгоден власти. Поэтому пока франчайзинг регулируют Гражданский и Хозяйственный кодексы Украины. Например, в США только на федеральном уровне создано около сотни законов, так или иначе касающиеся франчайзинга, в то время как в Украине отсутствует даже закон о франчайзинге. В Украине в 2010-2013 г.г. в законодательной базе франчайзинга не произошло никаких изменений, но увеличилось количество судебных исков по ведению бизнеса на условиях франчайзинга. Это заставляет франчайзеров обратить внимание на уже подписанные договоры и обращаться к специалистам за подготовкой новых договоров.

2. Отсутствие подробной информации о франчайзинге как методе ведения бизнеса. Исследования компании «ТРИАРХ» показывает, что, как уже отмечалось выше, в Украине 65-80% компаний-франчайзеров не соответствует международным правилам и требованиям франчайзинга.

3. Отсутствие практики апробации бизнеса. За рубежом франчайзер не имеет права продавать франшизу, если не было апробации ведения бизнеса с этой франшизой. В Украине же есть практика продажи совершенно новой франшизы без ведения франчайзером коммерческой деятельности по данному направлению бизнеса.

4. Несовершенная финансово-кредитная политика в стране. Налоговый Кодекс Украины значительно сужает перспективы развития малого бизнеса и заставляет предпринимателей искать обходные пути в осуществлении платежей «роялти» и «паушальный платеж» своим партнерам.

Указанные выше проблемы рынка франчайзинга являются основными, но также существуют другие проблемы, которые мешают широкому использованию франчайзинговых схем в Украине, в отличие от других стран с более развитой экономикой, основными из которых являются:

- значительная стоимость франшизы в сравнении с низкой покупательной способностью покупателей;
- отсутствие квалифицированных кадров;
- сложные условия и барьеры организации и ведения бизнеса;
- проблемы финансово-кредитного характера;
- отсутствие соответствующих консультационных структур.

Основные проблемы сдерживания развития франчайзинга в Украине можно классифицировать по причинам их возникновения: экономические проблемы

(нестабильность развития экономики, сложность получения кредитов для создания стартового капитала), организационно-правовые (отсутствие должным сложившейся законодательной базы), социально-психологические проблемы (высокий риск ведения деловой активности субъектов франчайзинговой системы, отсутствие должного уважения к интеллектуальной собственности).

Однако дальнейшее развитие франчайзинга в Украине, а вместе с ним развитие малого бизнеса и внешней торговли, зависят не только от финансовой поддержки, но и ряда других обстоятельств. К ним можно отнести достаточно жесткий административный и налоговый прессинг, сложные условия для экспорта продукции влечет за собой высокий уровень затрат для экспортеров.

Выводы

Подытоживая проблемы франчайзинга в Украине, следует отметить, что франчайзинг имеет и широкие перспективные возможности для развития. И поэтому для решения вышеуказанных проблем необходимо:

1. Включить системы развития франчайзинга в правительственную программу поддержки малого предпринимательства.
2. Обеспечить целевое финансирование начальных франчайзи.
3. Усовершенствовать законодательство о регулировании франчайзинговых отношений. Для решения проблем развития договора франчайзинга в Украине необходимо укрепить законодательную базу путем принятия Закона Украины «О франчайзинге». Не менее важной задачей является унифицировать, приблизить соответствие украинского законодательства международным нормам и соглашениям.
4. Создать систему налоговых льгот для франчайзи, особенно на начальном этапе развития франчайзинговой системы.
5. Предоставить возможность применения франчайзи упрощенной системы бухгалтерского учета.
6. Сократить перечень и объемов платежей на экспортно-импортные операции.
7. Расширить протекционистские меры для отечественных франчайзи в международной торговле.
8. Создать сеть учебно-консультационных центров по франчайзингу, не только в крупнейших городах, но и по всей стране.

Таким образом, франчайзинг, как форма международного бизнеса, является резервом развития малых и совместных предприятий Украины, занимающихся разработкой и производственным воплощением продукции инновационного характера. В ближайшей перспективе целесообразно развитие франчайзинга в сфере услуг, связанных с обследованием имеющегося на производстве технологического оборудования и выбором наиболее рационального метода его замены либо модернизации. От того, как скоро мы осознаем все преимущества франчайзинга, будет зависеть будущее нашей экономики в целом. Изменения в свободной рыночной экономике, новые формы и понятия о франчайзинге дадут возможности для дальнейшего роста компаний. Для устранения данных проблем необходимо проводить обучение, тренинги по данному вопросу. Необходимо сделать методику франчайзинга более доступной для всех, выделить ряд вопросов, на которые должен опираться потенциальный франчайзи.

Артем Филипенко

Спасибі. Виступ цікавий і я бачу він викликав певні питання. Будь ласка.

Володимир Шевченко

З вашого виступу стало зрозуміло, що наші суб'єкти господарювання і державні органи управління не готові працювати в світі франчайзингу. Надто багато проблем. В той

же час франшиза досить дороге задоволення. До того ж основна доля прибутку йде за кордон. Таким чином вимивається національний капітал на користь іноземного, що в перспективі матиме наслідком зниження купівельної спроможності населення України. Можливо краще подбати про розширення власного якісного виробництва і виведення із тіні тієї частки виробників, які уже сьогодні можуть давати якісний товар. В такому випадку ми накопичуємо національне багатство і у такий спосіб стимулюємо подальший економічний і соціальний розвиток.

Катерина Кузнецова

Такий підхід може мати право на існування. Все визначатиметься пройденим шляхом і отриманими результатами. Я у своєму виступі намагалась показати один із нових способів господарювання, який є досить поширеним у розвинених країнах.

Артем Филипенко

Використання можливостей інтернет-технологій у веденні бізнесу розкриває доцент кафедри облік, фінанси, аудит Одеського національного морського університету Чебанова Тетяна Євгенівна.

Тетяна Чебанова

*доцент кафедри облік, фінанси, аудит ОНМУ
Задьорна Д.И., Шестерякова К.Ю.,
магістри*

Новітні інтернет-технології як інструмент маркетингу

Развитие малого и среднего бизнеса может получить значительный импульс при условии использования технологий интернет-маркетинга. Технологии интернет-маркетинга приобретают все более важное значение при проведении комплексного исследования рынка и разработки стратегии позиционирования компаний в посткризисной экономике. Интернет-технологии просты в использовании, а стоимость коммуникаций для агентов относительно невысока, поэтому развитие интернет-маркетинга происходит быстрыми темпами.

Одна из активно используемых стратегий маркетинговой политики компании - стратегия прямого маркетинга. "Прямой маркетинг - это интегрированная маркетинговая система, в которой используется одно или несколько средств рекламы в целях получения измеримой реакции со стороны потребителя и/или совершения сделки".

Каналы прямого маркетинга, использовавшиеся до недавнего времени: личная продажа, прямая почтовая рассылка (а также факсимильная связь, голосовой почтовый ящик), продажа по каталогам, телемаркетинг (продажи по телефону), телевидение (реклама с возможностью немедленного ответа, телемагазины, системы видеотекста), а также журналы, газеты и радио, киоски. Интернет является новейшим каналом прямого маркетинга и в этой роли он не менее, а иногда и более эффективен традиционных средств. "Хотя некоторые компании по-прежнему отводят прямому и сетевому маркетингу второстепенную роль, многие уже практикуют интегрированные маркетинговые коммуникации, также имеющие название "интегрированный прямой маркетинг (ИМП)". Программы ИМП, сфокусированные на использовании в рекламе различных средств, как правило, оказываются во много раз эффективнее "одиноких" коммуникационных программ".

Одним из наиболее ценных инструментов прямого маркетинга является база данных покупателей, представляющая собой организованный и постоянно пополняемый банк исчерпывающих данных о покупателях фирмы. Компании используют эти базы данных для определения потенциальных клиентов, выделения из общего числа покупателей группы,

которой можно направить конкретное предложение, повышения покупательской лояльности и стимулирования повторных покупок. При использовании прямого маркетинга между покупателями и продавцами обычно устанавливаются взаимовыгодные отношения. Тем не менее, следует соблюдать осторожность и не проводить кампании, которые раздражают потребителей, воспринимаются ими как нечестные и/или вторжение в частную жизнь. Создание базы данных потенциальных клиентов может быть реализовано путем формирования списка рассылки новостей Веб-сайта. Благоприятным фактором является то, что пользователь по собственной воле подписывается на получение сообщений и в любой момент может отказаться от подписки. Такая добровольность исключает либо снижает негативное отношение к рекламе со стороны потребителей.

Интернет как рекламный носитель

Рассматривая преимущества и недостатки традиционных рекламных носителей можно заметить, что Интернет в этом качестве обладает большинством преимуществ традиционных средств рекламы и избавлен от многих недостатков последних.

В то же время Интернет как рекламная площадка обладает некоторыми принципиальными особенностями, которые присущи только ему. Например, ни для какого другого средства рекламы не существует понятия "таргетинг". Таргетинг - это возможность избирательно показывать посетителям рекламные объявления в зависимости от региона, времени и даже места работы посетителя.

Помимо таргетинга, вторая принципиальная особенность Сети - это возможность точного оперативного определения эффективности рекламной кампании, так как владельцам сайта всегда доступна статистика показов рекламных объявлений, откликов на них и поведение посетителя на сайте в случае отклика.

Специфическая для Интернета услуга - рекламные баннерные сети. Баннер - основной, на данный момент, вид рекламных объявлений, размещаемый на Веб-страницах, представляющий собой стандартных размеров прямоугольник, содержащий рекламную информацию и изменяющий свое содержание при повторной загрузке страницы.

Рекламная сеть - это единый центр сбора и размещения баннерной рекламы для нескольких (единиц, десятков, сотен, тысяч) веб-сайтов. То есть существует одна фирма, которая, с одной стороны, резервирует рекламную площадку на серверах (чаще всего, никак не связанных организационно с этой фирмой). С другой стороны, она имеет штат рекламных агентов, которые в состоянии собирать баннерную (в основном) рекламу для размещения на арендованных площадях. Прибыль образуется за счет разницы между ценой баннера для конечного пользователя и ценой арендованной площади для рекламной сети.

Планирование маркетинговой кампании в Интернете

Одно из условий успешной маркетинговой кампании - тщательное планирование. Необходимо четко определить ее цели, выделить целевых покупателей и рынки сбыта, проработать элементы предложения, протестировать их и установить критерии измерения эффективности кампании.

Планируя маркетинговую кампанию в Интернете, следует учитывать следующий ряд факторов:

Интернет-маркетинг имеет свои ограничения. Одна из наиболее серьезных особенностей Интернета на постсоветском пространстве - это ограниченное количество пользователей. Эта особенность может стать ограничением в маркетинговой кампании общедоступных потребительских продуктов, потенциальная аудитория которых исчисляется десятками миллионов. В этом случае наиболее эффективно использовать традиционные маркетинговые/рекламные средства, такие, как популярные газеты, журналы и телевидение. С другой стороны, эта особенность может стать источником существенной экономии средств при достижении необходимой вам целевой аудитории .

Кроме того очевидного факта, что все пользователи Интернета - это компьютерщики, проведенные на ряде российских серверов, исследования показали, что пользователи Интернета обладают целым рядом других интересных особенностей: среди пользователей Интернета достаточно высокий процент владельцев пластиковых карточек, мобильных телефонов, автомобилей, домашних компьютеров и тому подобных "предметов роскоши". Это означает, что социальный уровень и уровень доходов пользователей Интернета достаточен для продвижения так называемых "штучных товаров", то есть более-менее дорогих, технологичных товаров и услуг и использование Интернета может существенно сэкономить ваши расходы при проведении маркетинговой кампании такого рода товаров и услуг.

Направленная реклама в Интернете будет эффективна только в том случае, если вы сможете определить веб-серверы, которые посещает интересующая вас аудитория. При этом, такая эффективность будет носить не только относительный характер, но и по своим количественным характеристикам не будет уступать традиционной рекламе в печатных изданиях.

Известно несколько «инструментов» используемых в работе интернет-маркетологами. Остановимся кратко на их характеристике.

1) Продвижение в профессиональных сообществах

Достаточно действенный способ. Все дело в том, что в подобных сообществах обычно находятся люди, интересующиеся его тематикой. А значит, если ваш продукт соответствует ей, то велика вероятность того, что он сможет заинтересовать пользователей.

Вариантов продвижения в сообществе несколько. Во-первых, можно купить баннерную рекламу, если этого требует продукт. Тут стоит только понимать, что во многом эффективность такого вида рекламы будет зависеть от вас. Мало создать красивый баннер. Он должен еще и привлечь аудиторию, быть интересным ей, доносить до нее полезную и желанную информацию. Возможно, даже развлекать аудиторию(тут можно рекламировать какую-нибудь брендованную игру).

Второй способ – создание своего аккаунта в сообществе. Беседы с его участниками, написание своих статей. При этом важно быть открытым. Ни в коем случае не стоит скрывать, кто вы и что делаете. Если вы представитель «Хостинг-Центра РБК» и пишете на Хабре, то пусть это знают все. Не надо пытаться скрыть свое отношение к хостинговой компании. К вам наоборот потянутся за комментариями. При грамотном подходе вы получите новых клиентов.

Наконец, третий вариант – это сотрудничество с опытными и популярными членами сообщества. Например, можно предложить им тест-драйв вашего сервиса/продукта за мнение. Или бесплатный продукт (если это возможно). Ведь, если ваше решение понравится им, то есть вероятность того, что они напишут о нем.

Кроме того, если вы планируете, например, провести семинар какого-то известного специалиста, то можно взять у него интервью, при этом сделав так, чтобы участники сообщества заранее могли задать ему вопросы.

Это лишь базовые варианты, тут как говорится, только фантазия ограничивает.

2) Продвижение в социальных сетях

Сетей таких много, но наиболее интересна для нас сеть ВКонтакте. Продвижение в ней может идти различными путями:

А) Создание своей тематической группы и ее последующее продвижение.

Б) События.

В) Виртуальные персонажи

В продвижении групп и событий можно использовать настоящих виртуальных персонажей. Например, какую-нибудь симпатичную девушку, сфотографированную на фоне постера к новому блокбастеру, который вы продвигаете. Или девушку с бутылкой пива

Tuborg и так далее. Подробнее об этом читайте в статье «Виртуальные персонажи» на нашем сайте.

3) *Продвижение в блогах*

Продвигая определенный продукт в блогосфере нужно сразу же определиться, как это делать. Для небольшого быстрого анонса вполне подойдет даже платный пост. Особенно, если это анонс какой-нибудь промо-акции, конкурса или брендовой игры.

Если же работать с блогосферой более серьезно, то тут можно пойти разными путями:

- а) Сотрудничество с блоггерами;
- б) Корпоративный блог;
- в) Получение трафика;
- г) Закладки;
- д) Статейный маркетинг;
- ж) Q&A-сервисы;
- з) Подкасты;
- и) Проведение в интернете различных конкурсов, тестов, игр;
- к) Форумы

Использование тех или иных технологий интернет-маркетинга определяется конкретными условиями и опытом. С приобретением опыта и формирования информационной базы действенность такой работы повышается.

Артем Филипенко

Шановні колеги, ми обговорили ту проблематику сталого розвитку приморських регіонів, яка була запланована на нашому круглому столі. Ваші виступи інформаційно доповнили напрацювання з теми, що дозволяє мати більш повну картину дійсності і виробити необхідні пропозиції. Дякую вам за активну участь у роботі круглого столу. Всього вам найкращого.

Зміст

Передмова.....	3
I. На шляху до формування моделі сталого розвитку приморських регіонів : визначення ключових проблем	
1.1. Загальна характеристика проблеми.....	4
1.2. Проблеми сталого розвитку приморських регіонів України.....	5
1.3. Мореґосподарський комплекс України і сталий розвиток приморських регіонів.....	10
1.4. Впровадження концепції “зеленої логістики” як напрям сталого розвитку приморських регіонів України.....	14
II. Соціальна складова сталого розвитку. Подолання депресивності приморських територій як чинник сталого розвитку	
2.1. Основні чинники депресивного стану окремих приморських територій.....	17
2.2. Шляхи подолання депресивності приморських територій.....	19
III. Сталий розвиток приморських регіонів: Досвід Європейського Союзу	
3.1. Концепція сталого розвитку в програмних документах ЄС. Інструментальні можливості реалізації сталого розвитку. Досвід Європейського Союзу	22
3.2. Інструменти реалізації морського просторового планування й інтегрованого прибережного управління ЄС.....	27
3.3. Сталий розвиток приморських регіонів України: можливості нового програмного періоду ЄС.....	28
Орієнтири дій.....	31
Додатки.....	34
Матеріали круглого столу	
Список учасників.....	39
Филипенко А.О.....	41
Лариса Хомич.....	44
Сергій Ганзенко.....	50
Олег Дьяков.....	53
Юрій Мельник.....	57
Олена Михайлюк.....	66
Сергій Нездоймінов.....	72
Людмила Кушнір.....	78

Володимир Романенко.....	82
Віра Баришнікова.....	82
Ганна Крагельська.....	84
Світлана Топольницька.....	85
Євгеній Ігнатенко.....	90
Олексій Волович.....	92
Людмила Кушнір.....	97
Катерина Кузнєцова.....	100
Тетяна Чебанова.....	104

Наукове видання

**Інструменти та механізми забезпечення
сталого розвитку приморських регіонів України**

*Аналітична доповідь
Матеріали круглого столу*

Здано в роботу 25.09.2013. Підписано до друку 27.09.2013. Формат 60x84/16.
Ум.-друк. 6,2. Папір офісний. Друк на дуплікаторі. Зам. № 1405-05.
Тираж 50 прим. Ціна договірна.

Видано і віддруковано з готового макету у ПП “Фенікс”
(Свідоцтво ДК № 1044 від 17.09.02.)
м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25. Тел (048) 7777-591
e-mail: maritimebooks@yandex.ru
www.law-books.od.ua