

**Національний інститут стратегічних досліджень,
Регіональний філіал в Одесі**
**Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень
НАН України**
**Фонд Ф. Еберта,
Регіональне представництво в Україні, Білорусі та Молдові**

**СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО
РОЗВИТКУ
УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я:
ПРОБЛЕМИ І ВИКЛИКИ**

МАТЕРІАЛИ МІЖНАРОДНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

Одеса
Фенікс
2005

УДК 316.42:330.3(4777)
ББК 60.5:65(4Укр)
С 202

Стан і перспективи соціально-економічного розвитку Українського Придунав'я: проблеми і виклики: Матеріали міжнар. конф.; м. Одеса, 28 жовтня 2005 р. // Відп. ред. В.О. Шевченко. - О.: Фенікс, 2005. - 135 с.
Укр. та рос. мовами
ISBN 966-8631-88-9

В основу публікації покладено матеріали міжнародної конференції «Стан і перспективи соціально-економічного розвитку Українського Придунав'я: проблеми і виклики» (м. Одеса, 28 жовтня 2005 року), яка була проведена Одеським філіалом Національного інституту стратегічних досліджень, Інститутом проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України за фінансовою підтримкою Представництва Фонду імені Фрідріха Еберта в Україні.

Публікацію здійснено за фінансової підтримки
Представництва Фонду імені Фрідріха Еберта в Україні

Зміст публікації відображає виключно позицію авторів і в жодному разі не може вважатися позицією Фонду імені Фрідріха Еберта

ISBN 966-8631-88-9

© Оформлення ПП “Фенікс”, 2005

ВСТУП

28 жовтня ц. р. Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень (НІСД) в Одесі спільно з Інститутом проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України (ІПРЕ-ЕД НАНУ), Регіональним представництвом Фонду ім. Фрідріха Еберта в Україні, Білорусі та Молдові та за сприяння Одеської облдержадміністрації провів міжнародну конференцію **“Стан і перспективи соціально-економічного розвитку Українського Придунав’я: проблеми і виклики”**. В роботі конференції взяли участь провідні вчені і експерти з України, Росії, Румунії, Угорщини та Молдови. На конференцію були запрошені представники місцевої влади, громадських природоохоронних організацій і ЗМІ.

Організатори цієї конференції поставили перед собою мету: проаналізувати основні проблеми, потенціал та перспективи розвитку Українського Придунав’я; дати оцінку стану реалізації Програми комплексного розвитку Українського Придунав’я на 2004-2010 роки; напрацювати рекомендації для органів державної влади та місцевого самоврядування щодо ефективного використання наявних ресурсів регіону для його сталого розвитку та покращення якості життя місцевого населення.

З вітальним словом до учасників конференції звернулись також координатор Фонду Ф. Еберта **Тарас Михальнюк** і відомий в Україні фахівець у сфері геополітики професор **Володимир Дергачов** – головний науковий співробітник Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України (ІПРЕЕД НАНУ).

Учасники конференції обговорили проблематику розвитку Українського Придунав’я відповідно до програми конференції. Матеріали виступів викладені у даному збірнику у повній відповідності до оригінального матеріалу.

Публікація може представляти інтерес для науковців, державних працівників та бізнесменів, які здійснюють свою діяльність в цьому складному регіоні України.

**ВІТАЛЬНЕ СЛОВО
ДИРЕКТОРА ОДЕСЬКОГО ФІЛІАЛУ НІСД
ВОЛОВИЧА О. О.**

Шановні колеги! Передусім я маю доручення передати Вам вітання і побажання плідної роботи від директора НІСД Юрія РУБАНА.

Я ще раз дякую всім учасникам і запрошеним, за прояв Вашого зацікавлення тематикою конференції. Дехто з вас подолав сотні і тисячі кілометрів, щоб прибути сюди. Це свідчить про те, що тематика конференції є важливою і актуальною, і не тільки для України.

Загальновідомо, що Одеська область є одна з найбільш унікальних областей України з точки зору її економічної і геополітичної ролі. Значною мірою ця роль визначається тим, що відбувається в Українському Придунав'ї.

Кожне з питань програми конференції могло б стати темою окремого круглого столу. Але задум концепції конференції полягає в тому, щоб подати загальну картину соціально-економічної ситуації в Українському Придунав'ї в найбільш важливих її проявах, аспектах і нюансах, так би мовити представити мозаїку того, що відбувається в цьому субрегіоні. Пропонується розгляд запропонованої проблематики здійснити методом дедукції – від загального – до окремого. Виходячи з цього, організатори конференції – просили б вас висвітлювати те чи інше питання, не вдаючись до надмірної деталізації в рамках означеного регламенту.

Ще раз вітаю вас і бажаю плідної роботи. Слово для привітання надається Т. Михальнюку координатору Регіонального представництва Фонду Фрідріха Еберта в Україні, Білорусі та Молдові – начальнику Управління європейської інтеграції та міжрегіонального співробітництва Головного управління економічного розвитку і європейської інтеграції.

ВСТУПНЕ СЛОВО НА ВІДКРИТТІ КОНФЕРЕНЦІЇ

Тарас Михальнюк

координатор Представництва Фонду імені Фрідріха Берта в Україні.

Дійсно, як слушно зауважив пан Олексій Волович, проблематика розвитку Українського Придунав'я настільки багатогранна, що по ній можна було б провести не одну конференцію. Участь у цій конференції поважних вчених, експертів і спеціалістів з України, Молдови, Румунії, Росії та Угорщини переконливо свідчить про важливість поставлених в програмі конференції проблем і про їх міжнародний характер.

Без перебільшення можна сказати що Одеська область займає найбільш стратегічне положення в Україні, а Придунав'я є найбільшим стратегічним регіоном області. Вихід до транс'європейської артерії – р. Дунаю забезпечує зв'язок з країнами Центрально-Східної Європи. Географічне положення придунайського регіону, близькість кордонів Румунії, Молдови та Придністров'я роблять його вельми перспективним у системі європейських транспортних коридорів. Причому не лише водних, а й сухопутних.

Природний потенціал Українського Придунав'я представлений насамперед земельними, водними і рекреаційними ресурсами. Розташування Придунайського регіону на перетині найважливіших міжнародних шляхів з Європи в Азію сприяє розвитку потенціалу морегосподарського та транспортного комплексу, який включає 3 морських торговельних порти – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ. Однією з причин фінансово-економічної кризи підприємств морської галузі є відсутність глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море в українській частині дельти р. Дунаю, що

призводить до необхідності сплати щороку вітчизняними судновласниками близько 1 млн. доларів США за прохід румунськими каналами і негативно позначається на роботі згаданих портів.

Війна в Югославії, розвал Дунайського пароплавства, загальна економічна депресія за кілька років перетворили колись процвітаючий регіон в депресивну територію. Ситуація почала кардинально змінюватися лише з того моменту, як у березні 2004 року Кабінет Міністрів України прийняв Програму комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004 — 2010 роки.

Придунав'я – це насамперед прикордонна територія. Тут пролягає кордон із Румунією – країною, яка вже вступила в НАТО і має намір вступити в Євросоюз. Другий важливий момент — це поліетнічність Придунав'я. Сьогодні на цій території компактно проживають болгари, гагаузи, молдавани, албанці та інші національні меншини. У разі, якщо економічна депресія буде продовжуватись, то це може стати підґрунтям для виникнення міжетнічних конфліктів.

Ще одна особливість придунайського регіону в тому, що саме в цих місцях розташовані унікальні неосвоєні ділянки первозданної природи. До природно-заповідного фонду включено 19 об'єктів. Українське Придунав'я – ідеальне місце для розвитку туризму з унікальним за своїми цілющими властивостями поєднанням степового та морського повітря. Тут відкриваються величезні можливості для залучення інвестицій.

Значною проблемою є енергетична залежність Придунав'я та і всієї Одеської області від Придністровської ГЕС. Складною є екологічна ситуація в регіоні, де розташовано 40 об'єктів обласного рівня, що є екологічно небезпечними, зокрема, Ізмаїльський целюлозно-картонний комбінат, який включено до списку 100 найбільших забруднювачів в Україні. До цього слід додати екологічно небезпечний нафтовий термінал, будівництво якого здійснюється поблизу молдавського селища Джурджулешти. Головна соціальна проблема цього регіону — це відсутність інфраструктури – енергозабезпечення, водозабезпечення, каналізаційні системи та газозабезпечення.

Отже, нам є про що сьогодні поговорити. Зважаючи на участь у цій конференції відомих українських і зарубіжних експертів, я переконаний, що рівень обговорення проблем розвитку Українського Придунав'я буде професійним, цікавим і результативним. Думаю, що висунуті в ході роботи конференції рекомендації допоможуть українським владним структурам – центральним і регіональним – знайти оптимальні шляхи розв'язання проблем Українського Придунав'я.

Користуючись нагодою, маю виконати доручення і передати привітання нового керівника Регіонального представництва Фонду Ф. Еберта в Україні, Білорусі та Молдові пана Штефана Хроби та його побажання плідної роботи учасникам конференції.

РОЗДІЛ І. СУЧАСНИЙ СТАН СОЦІАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я

О. Г. Топчієв,

*завідуючий кафедрою економічної та соціальної географії
Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова*

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ СТАЛОГО СОЦІАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я

Регіон (субрегіон) Українського Придунав'я виділяють у складі чотирьох придунайських адміністративних районів Одещини – Болградського, Ізмаїльського, Кілійського, Ренійського. Іноді його розглядають у складі 9 адміністративних районів, які охоплюють усе Дунай-Дністровське межиріччя Одещини. Зокрема, за розпорядженням Кабінету Міністрів України (вересень 1998 р.) розроблялась концепція й програма соціально-економічного розвитку Придунайського регіону саме в такій конфігурації. І все ж якщо Українське Придунав'я розглядати за відповідною системою розселення (а це – головна ознака регіоналізації), то воно має включати лише чотири зазначені вище райони. Тому надалі в нашому огляді регіон Українського Придунав'я буде розглядатися в традиційній конфігурації – Болградський, Ізмаїльський, Кілійський, Ренійський райони.

На Нижньому Дунаї перетинаються інтереси трьох сусідніх країн – Молдови, Румунії, України, а також певною мірою, усієї європейської спільноти. Саме із цих міркувань стан і перспективи розвитку субрегіону позначені як тематична заставка, представленої міжнародної конференції.

Субрегіон Українського Придунав'я привертає пильну увагу політиків, управлінців, науковців внаслідок свого вузлового, геополітичного та гео економічного положення. У ньому поєднуються вигоди його географічного положення, потужний природно-ресурсний і демографічний потенціал, з одного боку, і помітна репресивність соціально-економічного розвитку, наявність кризових ситуацій, і проблем – із другого.

Потребує докладного аналізу сучасна *депресивність* цього багатого на природні ресурси краю. Вона зумовлена, перш за все, помітною *периферійністю геоеконімічного положення* Українського Придунав'я по відношенню до головних еконімічних центрів країни та вкрай недостатньо розвинутиим транскордонним співробітництвом. До того ж субрегіон має певну *транспортну ізолюваність*, яка посилилась після розпаду СРСР та втрати власного глибоководного суднового ходу „Дунай-Чорне море” у 90-х роках. Технологічно вкрай слабка залізнична магістраль Рені (Ізмаїл) – Одеса не забезпечує в повному обсязі обслуговування придунайських портів, а новозбудований (2004 р.) глибоководний судновий хід потребує завершення, а головне – визначення його статусу європейською спільнотою. Залізниця Рені (Ізмаїл) – Одеса могла б обслуговувати й вантажопотоки Румунії, орієнтовані на Україну, Росію та інші пострадянські країни. Але вона потребує радикальної технологічної реконструкції, яка може бути реалізована, зокрема, за програмою створення єдиної транспортної системи країн Чорноморського економічного співробітництва (ЧЕС).

Густозаселений субрегіон має *недостатньо розвинену виробничу інфраструктуру та сферу послуг*. Однією з актуальних проблем, яка помітно стримує соціально-економічний розвиток краю, є *незадовільна екологічна ситуація*, погіршення екологічного стану Придунайських озер та *низька якість води*, якою користується частина населення. Негативними чинниками щодо сталого зростання субрегіону виступають *застарілі й екологічно небезпечні технології* у всіх галузях, зокрема, у сільському господарстві.

Розглянемо передумови й фактори, що визначають значний потенціал Українського Придунав'я, цілеспрямоване використання яких сприятиме його соціально-економічному розвитку. Придунав'я – унікальний степовий регіон, що має величезні *запаси прісної води* (Дунай, система Придунайських озер, підземні води), аналогів якому немає у світі. Цей субрегіон виділяється колосальним *біосферним потенціалом*, що має глобальне природоохоронне значення. На даний час кадастрову оцінку мають лише окремі види біологічних ресурсів – флора і фауна. На порядку денному розробка методики кадастрового обліку та оцінки *біосферних ресурсів* щодо їх спроможності зберігати біологічне та ландшафтне різноманіття. Високоцінні та унікальні біоценози, екосистеми, природні комплекси субрегіону повинні мати відповідну оцінку на регіональному, національному та міжнародному рівнях.

Українське Придунав'я – регіон значного *демографічного й трудовресурсного потенціалу*. Демографічна ситуація тут помітно краща, ніж пересічно в області та країні. Хоча і в Придунав'ї вже позначилася депопуляція населення, але рівень її поки що невисокий. Місцеве населення – болгари, гагаузи, молдавани, українці, росіяни мають високу кваліфікацію у виноградарстві, овочівництві, садівництві. Густозаселений край із переважанням у розселенні великих поселень створює передумови для інвестицій, зокрема, у розвиток трудомістких виробництв. Так, тут багато сіл із чисельністю 2-3 тис. осіб, з достатньо розвиненою інфраструктурою й недостатньо зайнятими трудовими ресурсами.

На особливу увагу заслуговує докладний аналіз *геополітичного та гео економічного положення* Українського Придунав'я, що створює надзвичайно сприятливі передумови щодо його участі у міжрегіональному та міжнародному співробітництві, у різноманітних міжнародних проєктах і програмах. До найбільш актуальних на сьогодні можна віднести наступні напрямки використання вигідного географічного положення субрегіону. Найбільш злободенна й дискусійна проблема – *глибоководний судновий хід* (ГСХ) „Дунай-Чорне море”. На даний час близький до завершення проєкт ГСХ через гирло Бистре, відкритий для судноплавства з травня 2004 року. Цей проєкт супроводжується надзвичайно гострою дискусією і в країні, і на міжнародному рівні. Проти нього та обставина, що ГСХ проходить через ядерну (зону суворої заповідності) частину Дунайського біосферного заповідника. На його користь наявність подібних прецедентів у дельтах річок ряду країн, зокрема, у сусідній Румунії. З економічної точки зору альтернативні варіанти прокладання ГСХ у північній частині дельти Дунаю малоефективні, а подекуди й безперспективні, оскільки замулення водотоків на цій ділянці інтенсивно зростає. Згадаймо долю каналу Прорва, який ще 20-30 років тому міг нормально функціонувати за умови регулярного дампінгу (чищення), а пізніше став нерентабельним оскільки потребував усе більш частих днопоглиблювальних робіт. На даний час роботи по завершенню ГСХ призупинені, але увести судноплавство України без власного виходу з Чорного моря у Дунай неможливо.

Українське Придунав'я займає вузлове транспортно-географічне положення на численних міжнародних комунікаціях, серед яких міжнародні транспортні коридори (МТК) „Дунайський водний шлях” (МТК № 7), „Гельсінкі (Фінляндія)-Александруполіс (Греція) (МТК

№ 9), „Балтика-Чорне море”, а також проєктована єдина транспортна система країн ЧЕС. Найбільш складними і актуальними для Українського Придунав'я є питання встановлення збалансованих квот перевезень на „Дунайському водному шляху”, що може бути розв'язане на рівні Робочої групи Придунайських регіонів, або на рівні ЄС. Міжнародних зусиль потребує й технологічна реконструкція і модернізація залізниці Рені (Ізмаїл)-Одеса, яка може представляти інтерес для транзитних вантажо- і пасажиропотоків за напрямком Балкани – Україна – Росія.

Українське Придунав'я може стати складовою ланки у *міжнародному транзиті нафти* Каспійського регіону та Росії до Центральної та Південно-Східної Європи „Дунайським водний шляхом”. Така конфігурація експортних поставок нафти до Європи набула реальних контурів після введення Туреччиною істотних обмежень щодо проходу танкерів через Босфор. У разі стабілізації політичної ситуації на Близькому Сході на „Дунайський водний шлях” частково може орієнтуватися і нафтоекспортний маршрут Кірку (Ірак) – Джейран – Кіріккале – Самсун (Туреччина) – Одеса – Рені (Україна). Зрозуміло, що реалізація такого проєкту потребує багатосторонніх міжнародних домовленостей України із країнами Каспійського регіону та Закавказзя, Росією, Туреччиною, Румунією та Молдовою. Підкреслимо, що саме у такому контексті виділяють так звану *Пан-Європейську транспортну зону басейну Чорного моря*.

Вже нині Українське Придунав'я називають „енергомостом” (чи „енергокоридором”) між Україною та Балканами. Територію субрегіону проходить надпотужна ЛЕП-750 (напругою 750 тис. Вт) Південноукраїнська АЕС – Молдовська ДРЕС – Ісака, за якою Україна експортує електроенергію до Румунії. Зауважимо, що експортний потенціал Української енергетики нині має тенденцію до зростання. Експортні поставки російського газу на Балкани і далі в Туреччину здійснюються за маршрутом Єлець (Росія) – Агнаньїв – Тарутине – Ізмаїл. Після побудови потужної газокompресорної станції у Тарутиному сучасний обсяг поставок газу на рівні 8 млрд. куб. м може бути подвоєний. Цей напрямок конкурує з нафтогоном „Голубой поток”, за яким Росія експортує до Туреччини (Трабзон) близько 8 млрд. куб. м, і який прокладений через Чорне море. Російський „Газпром” на даний час надає перевагу газогону Єлець – Ананьїв – Ізмаїл.

Українське Придунав'я задіяне в проєктах формування *екологічних мереж* різних рівнів – пан-європейської, „смарагдової” (екомере-

жа Центрально-Східної Європи), національної екомережі України, регіональних екологічних мереж. Нижній Дунай розглядають як один із вузлових *природних регіонів* у складі пан-європейської та „смагатової” екомереж, від якого йдуть потужні *природні (екологічні) коридори* до Карпат (долиною р. Прут) та до дельти Кубані – Азово-Чорноморський природний коридор, що охоплює територіально-аквальні ландшафти морських узбереж країни. На даний час уже розроблена *регіональна програма формування екологічної мережі Одещини* і, зокрема, програма розширення природоохоронних територій у Придунав’ї. Головною проблемою формування екомереж виступає обмеження місцевого населення щодо використання територій і акваторій, природокористування взагалі. За європейськими нормами, економічні втрати населення пов’язані із розширенням природно-заповідного фонду та створення екомереж необхідно компенсувати відповідними виплатами чи податковими пільгами. Вітчизняне законодавство таких компенсаційних механізмів ще не має.

Важливим чинником сталого соціально-економічного розвитку Українського Придунав’я повинен стати єврорегіон „Нижній Дунай” (утворений у 1998 р.). Його учасники – сусідні прикордонні території України, Молдови та Румунії, мають можливість на міжнародних договірних засадах розв’язувати найбільш гострі транскордонні соціально-економічні та екологічні проблеми Нижнього Дунаю. Серед них питання скоординованого етнокультурного відродження сусідніх народів та етнічних груп, які подекуди розмежовані державними кордонами, прискорений розвиток транспортної інфраструктури з огляду на активну участь регіону у міжнародних транспортних проектах та програмах.

Чи не найбільш актуальними для всіх учасників єврорегіону на даний час є *проблеми водокористування та якості питної води* в регіоні. Як уже зазначалося, екологічний стан потужних водних ресурсів краю в цілому незадовільний. Погіршується якість поверхневих вод – Придунайських озер, Дунаю та малих річок, має місце транскордонне перенесення із сусідніх країн забруднень аж до техногенних катастроф, і ця проблема потребує відповідного міжнародного врегулювання. У мовах низької якості питної води, особливо дунайської, у регіоні відсутні сучасні технології її очищення.

Основні види економічної діяльності користуються застарілими технологіями, що спричиняє посилене техногенне навантаження на довкілля, зокрема, на водні об’єкти. Актуальним є впровадження в Українському Придунав’ї систем *органічного землекористування*,

виробництва екологічно чистої продукції, крапельного зрошення. Регіон має найкоротший вихід на ринки Європи, який може бути реалізованим за умови масового поширення органічного землеробства та відповідної сертифікації виробників сільськогосподарської продукції. Про реальність цього напрямку свідчить той факт, що протягом 2001-2002 рр., коли реалізувався міжнародний проект TACIS з екологічного оздоровлення Придунайських озер, за допомогою європейських експертів були сертифіковані на органічне землеробство кілька господарств Придунав'я. Цю роботу необхідно продовжити на рівні робочих груп євро регіону Нижній Дунай та використовуючи організаційну підтримку Асоціації європейських регіонів.

Перспективним напрямком соціально-економічного зростання Придунав'я є *біосферне (природоохоронне) господарство*, а також *рекреаційна діяльність і туризм*. Вже нині спостерігається певне зростання потоку рекреантів і туристів, орієнтованих на екологічний туризм, на спортивне рибальство і мисливство, водний спорт, своєрідну етнографію та культуру краю. Подальший розвиток туризму потребує прискореної модернізації сфери послуг регіону та екологічного оздоровлення довкілля. Програмне зростання міжнародного туризму потребує активізації співробітництва всіх зацікавлених структур у рамках євро регіону „Нижній Дунай” та інших регіонів Європи.

Новим напрямом екологічного оздоровлення краю та поступового переходу до його сталого розвитку повинно стати *планування території* Українського Придунав'я. Така робота в нашій країні започаткована розробленням Генеральної схеми планування території України (2001 р.) та прийняттям Закону України про планування територій (2002 р.). На порядку денному продовження цієї роботи вже на рівні окремих регіонів та субрегіонів. Стосовно Українського Придунав'я планування території покликане впорядкувати господарську діяльність та відповідні антропогенно-техногенні навантаження на природне середовище, виділити різні види господарського використання територій та акваторій, показати реальний розподіл земель різних категорій, зокрема, земель водного фонду, курортно-рекреаційних земель, малопродуктивних і деградованих сільськогосподарських земель. Необхідно показати також наявні системи розселення і зони їх найбільшого впливу на довкілля.

Основними складовими каркасу антропогенно-техногенних навантажень є:

- ядра – міста та інші поселення, промислові центри й вузли, їх приміські зони;
- лінійні форми – транспортні магістралі різних рангів та смуги їх безпосереднього впливу;
- різні види використання територій і акваторій з відповідними оцінками рівнів техногенних навантажень;
- „гарячі точки” та „гарячі ареали” і зони їх впливу.

Необхідно також інвентаризувати і показати на картах наявні „гарячі точки” регіону – джерела та ареали найбільш інтенсивних забруднень довкілля: промислові і транспортні підприємства, місця скидання стічних вод, склади і сховища мінеральних добрив і отрутохімікатів, організовані і стихійні звалища, місця захоронення падіжної худоби (скотомогильники), тваринницькі комплекси і ферми, підтоплені, заболочені та засолені землі та ін..

Планування території регіону має розв’язати два взаємопов’язані завдання: розробити природний каркас екологічної безпеки регіону (субрегіону) у формі регіональної (субрегіональної) екологічної мережі; показати наявний каркас (територіальну структуру) антропогенно-техногенних навантажень. Лише поєднання і співставний аналіз каркасів екологічної безпеки (екомереж) та антропогенно-техногенний навантажень на довкілля дає змогу цілеспрямовано й послідовно розв’язати гострі екологічні проблеми регіону.

Отже, на сьогодні субрегіон Українського Придунав’я потребує комплексного, інтегрованого підходу до вирішення накопичених за попередній час соціально-економічних та екологічних проблем.

Література

1. Луцишин П. В., Луцишин Н. П. Європейське транскордонне співробітництво: сутність і структура. //Український географічний журнал, 1998, № 2, С. 41-44.
2. Регіональна політика та механізми її реалізації./ За ред. М.І. Долішного.- К.: Наукова думка, 2003. – 503с.
3. Топчів О. Г. Парадигма сталого розвитку в географії: географічні засади сталого розвитку / Україна: географічні проблеми сталого розвитку. – К.: „Обрії”, 2004. – С.51-61.
4. Топчів О. Г., Хомич Л. В. Єврорегіон “Нижній Дунай”: пріоритети загальнодержавної та регіональної політики у прикордонному співробітництві. – Український географічний журнал, 1999, № 1, с.32-37.
5. Топчів О. Г. Планування територій у контексті сталого розвитку регіонів / Регіональні проблеми України: географічний аналіз та пошук шляхів вирішення. Зб. наук. праць. – Херсон: ПП Вишемирський, 2005. – С.118-123.
6. Шлихтер С. Б. Интеграция в мирохозяйственном контексте и приграничные регионы. // В сб.: Проблемы регионального развития. Модели и эксперименты. – М.: Ин-т географии РАН, 1997.- С. 19-22.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ АНАЛИЗА ВОЗМОЖНОСТЕЙ РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОГО ПРИДУНАВЬЯ

Украинское Придунавье имеет исключительно важное геоэкономическое и геополитическое значение для Украины. Это обусловлено его транспортно-географическим положением и возрастающей активностью в системах международного сотрудничества и интеграцией в европейские межрегиональные организации – Еврорегион “Нижний Дунай”, Рабочее Сотрудничество Придунайских стран (РСПС), Ассамблея Европейских Регионов (АЕР) и др.

Реализация геоэкономических и геополитических возможностей Украинского Придунавья, особенно в современных условиях европейского выбора и политике интеграции Украины в европейские структуры (ЕС, НАТО), связывается с выработкой эффективной Стратегии комплексного развития украинской части Нижнего Дуная с учетом полноты использования его ресурсного потенциала.

Интегральный потенциал Дунайского региона, как база экономической безопасности и устойчивого развития Украины, включает в себя следующие структурные элементы:

1. Выгодное экономико-географическое и геополитическое положение региона, обусловленное его расположением на пересечении почти всех транспортных и транзитобразующих путей, которые соединяют Европу с Азией, с Индийским субконтинентом, дальневосточными странами “экономического чуда” (“тиграми”), Австралией, Новой Зеландией и др.

2. Богатейший природно-ресурсный потенциал, включающий водные, биологические, рекреационные, минеральные, топливно-энергетические (нефть и газ в районе о-ва Змеиный), а также, особо важные ресурсы хозяйственного и природоохранного (экологического значения) – водно-болотные угодья, природно-заповедные зоны, являющиеся базой биовоспроизводства и сохранения биоразнообразия окружающей природной среды.

3. Мощный транзитобразующий потенциал, формируемый Европейской артерией – Дунаем, черноморскими коммуникациями, функционированием VII (Дунайского) международного транспортного коридора, наличием 3-х крупных украинских морских портов (Рени,

Измаил, Усть-Дунайск), портовых (Киля, Вилково и др.), автомобильных, железнодорожных и авиационных коммуникаций.

4. Потенциал производственных отраслей, включающий достаточно мощный агропромышленный комплекс, рыбное хозяйство, судоремонт и судостроение.

5. Потенциал непродуцированной сферы, воспроизводственные возможности которого развиваются по направлениям расширения рекреационного туристического хозяйства, природоохранного комплекса (заповедного дела), подготовки кадров для нужд регионального развития.

6. Потенциал международного сотрудничества, обуславливающий расширение внешнеэкономических связей региона, вхождение его в мировую экономическую систему, формирование международной системы ресурсно-экологической безопасности (в том числе, на основе заповедания территорий) как основы сохранения воспроизводственных функций среды для обеспечения устойчивого социально-экономического и социально-экологического развития стран и регионов Придунавья.

Водно-болотные угодья – ценные природные объекты, охрана и восстановление которых является чрезвычайно важной с экологической, экономической, хозяйственной, социальной точек зрения. Охрана и устойчивое развитие водно-болотных угодий (ВБУ) регламентируется Рамсарской конвенцией (и резолюциями конференций ее сторон). Устойчивое управления ресурсами ВБУ предполагает стабильность объемов и качества их ресурсов, и экономическая оценка ВБУ в данном случае – является одним из инструментов достижения такого состояния.

Современная экономическая оценка экологических ресурсов имеет много сфер применения при обосновании экономических решений на микро-, мезо-, макроуровне, в частности, при обосновании решений к инвестированию. Оценка природных ресурсов необходима для решения целого ряда задач: определения экономической ценности природно-ресурсного потенциала территории как составной части национального богатства страны, осуществления приватизации и разгосударствления в сфере природопользования, формирования рынка природных ресурсов, реализации платного природопользования, определения эффективности инвестиций и т. п.

В настоящее время наиболее актуальными в политике использования ВБУ в Азово-Черноморском регионе является создание судородного канала Дунай – Черное море. Реализация существующих пла-

нов строительства канала по гирлу Быстрое приведет к трансформации природно-ресурсного потенциала дельты Дуная. Представленные экономические оценки и методы позволят определить как качественные изменения в экосистеме так и количественные – с учетом экономической оценки ущербов и трансформаций ресурсов водно-болотных угодий, а так же, дадут возможность оценить эффективность планируемых мероприятий по восстановлению водно-болотных угодий.

1. Разработанные нами подходы к экономической оценке ресурсного потенциала водно-болотных угодий на основе подхода “общей экономической ценности” успешно апробированы на материалах Дунайского Биосферного заповедника НАН Украины.

2. Определенный в научных расчетах порядок чисел экономической оценки дельты Дуная (украинской части в составе ДБЗ) в значительной мере совпадает с оценками специалистов Всемирного фонда природы (WWF), опубликованных ими в 2004 году.

3. Представленные нами оценки могут быть использованы в перспективе для определения комплексного ущерба экосистеме дельты Дуная после реализации проектов, связанных с созданием глубоководного судоходного канала Дунай – Черное море по гирлу Быстрое, а так же для оценки трансформаций других водно-болотных угодий Азово-Черноморского региона.

Возможности эффективного освоения интегрального потенциала Украинского Придунавья на современном этапе формирования системы устойчивого социально-экономического развития региона связываются с созданием собственного украинского окна из Дуная в Черное море. Безотлагательность решения этой проблемы в ближайшее время несомненна и вытекает из системы геоэкономических и стратегических интересов Украины.

I. В. Студенников

*завідувач відділу регіонального моніторингу Одеського філіалу НІСД,
виконавчий директор Центру регіональних досліджень*

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В РАМКАХ ЄВРОРЕГІОНУ „НИЖНІЙ ДУНАЙ»

В Україні транскордонне співробітництво розглядається у двох площинах: як чинник європейської інтеграції та як інструмент територіального розвитку. Я зупинюсь в своєму виступі на в аналізі транс-

кордонного співробітництва як інструменту територіального розвитку. Чинну нормативно-правову базу, яка регламентує участь прикордонних регіонів України в транскордонному співробітництві, можна характеризувати як досить розвинену. Якщо характеризувати роль транскордонного співробітництва, то воно полягає в тому, щоб стати серйозним чинником в подоланні недоліків периферійного положення прикордонних регіонів. З точки зору потенційних можливостей і значимості співробітництва, які надаються європейськими структурами в рамках Євросоюзу „Нижній Дунай», то слід зазначити, що він вважається одним з найбільш динамічних у порівнянні з іншими євро регіонами. Проте, існує ціла низка чинників, що його стримують розвиток регіону і навіть негативно впливають на нього. Переважно ці чинники є притаманними для усіх євро регіонів за участю прикордонних областей України. Я назвав би тільки найбільш значимі такі як: недооцінка ролі транскордонного співробітництва у територіальному/регіональному розвитку з боку як центральної влади, так і з боку місцевих і регіональних влад; неусвідомлення регіональною і місцевими владами України того, що транскордонне співробітництво потребує від них координації, але ніяк не жорсткого контролю і адміністрування; нерівномірність розвитку інституційної інфраструктури регіонального розвитку на території Євросоюзу „Нижній Дунай» (найрозвиненішою вона є на території румунських регіонів-членів євросоюзу, найслабшою вона залишається в Одеській області); вкрай низький рівень залучення до розвитку транскордонного співробітництва в рамках євросоюзу неурядових організацій, „мозкових центрів» і підприємницьких структур.

Привертаю вашу увагу до вкрай низький рівень роботи щодо інформування населення, неурядових організацій, підприємницьких структур про Євросоюз і можливості, які існують в його рамках. Погоджуючись з критикою, що її було висловлено попередніми виступаючими, щодо низької ефективності Євросоюзу, я не можу погодитись з тим, що його, можливо, варто „розпустити». Хочу зазначити, що однією з основних функцій Євросоюзу має бути інформаційне та організаційне сприяння налагодженню і просуванню транскордонного співробітництва між його суб'єктами і учасниками, що безумовно вплине на економічне зростання Українського Придунав'я і в кінцевому рахунку покращить соціальні показники життя його багатонаціонального населення.

Отож на сьогоднішній день постають завдання активізації роботи владних структур по наповненню регіональних програм розвитку конкретними проектами з чітко визначеними ресурсами і порядком їх використання.

В. М. Ткаченко,
консультант регіонального філіалу НІСД в м. Одесі

ЗАСТОСУВАННЯ ЦІЛЮВИХ ПРОГРАМ ЯК КОМПЛЕКСНОГО ІНСТРУМЕНТУ РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

Диспропорції соціально-економічного розвитку регіонів України потребують застосування державою уніфікованих механізмів стимулювання розвитку територій. В той же час особливості розвитку кожного з регіонів вимагають індивідуального підходу та вжиття заходів, що матимуть найбільший ефект саме у цьому місці та при існуючих умовах. До числа уніфікованих механізмів можна віднести запропоновані проектом Закону України „Про стимулювання розвитку регіонів” регіональні стратегії розвитку, які повинні розроблятися в кожному регіоні стандартні за формою, однак, індивідуальні за змістом, що дасть можливість у повній мірі врахувати та реалізувати внутрішній потенціал регіону. З набуттям закону чинності вималюється чітка та зрозуміла система прогнозування планування розвитку регіону: **довготермінова (15 – 20 років) стратегія розвитку регіону**, яка визначає напрями його розвитку та орієнтири або стратегічні цілі – **середньострокова програма розвитку регіону**, яка складається з низки проектів, що реалізуються для досягнення однієї з стратегічних цілей – **щорічна програма** або детальний план дій з реалізації кожного окремого проекту у поточному році.

Але перш ніж перейти до прикладів реалізації програмно-цільового методу в Одеській області, кілька слів щодо існуючих інструментів регіонального розвитку.

Класифікація інструментів регіонального розвитку

Інструменти регіонального розвитку можна класифікувати за різними принципами, але напевне ж слід виділити ті, що вживають центральні органи влади в рамках реалізації державної регіональної політики, та місцеві, які використовують органи виконавчої влади з метою максимально ефективно реалізації існуючого потенціалу та ресурсів. Найбільш широко державою застосовуються **фінансові**

інструменти, які мають характер безпосередньої дії: дотації, субвенції, державні капітальні вкладення за рахунок бюджету розвитку. Однак, на наш погляд, застосування таких інструментів регіонального розвитку, по-перше, базується на принципах недосконалої бюджетної системи, коли фіскальні надходження спочатку акумулюються в державному бюджеті, а потім розподіляються по регіонах. По-друге, надання коштів з центрального бюджету у більшості випадків слід розглядати не як інструмент для розвитку, а як фінансову допомогу територіям з низьким рівнем розвитку. Власне кажучи, у більшості випадків питання розвитку території зводяться до проблеми її виживання і підтримання мінімального рівня соціальних послуг для населення на базі дотаційних коштів з центрального бюджету.

Інструментом регіонального розвитку прямої дії можна вважати **розвиток технічної інфраструктури**, що здійснюється державою в рамках реалізації проектів державного значення, але на території конкретного регіону. До числа таких можна віднести проекти з розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів (автобан Київ – Одеса, глибоководний судовий хід Дунай – Чорне море, створення швидкісних залізничних магістралей і т. ін.).

Опосередковані інструменти регіонального розвитку мають більш значний вплив на стан території, так як носять не ситуативний характер зовнішніх фінансових вливань, а дозволяють вибудувати систему довготривалого розвитку регіону на основі механізмів довготривалої дії. До таких стимулюючих інструментів слід віднести створення і функціонування спеціальних економічних зон, територій із спеціальним режимом інвестиційної діяльності, технопарків (хай би яким неоднозначним не було б до них відношення). Одним із інструментів системного розвитку регіону є створення інституціональної інфраструктури розвитку – агентств регіонального розвитку, венчурних фондів, організацій з підтримки бізнесу тощо.

Загалом класифікацію інструментів регіонального розвитку можна привести до такої схеми (Рис. 1).

Цільові програми як інструмент розвитку регіону

Одним із інструментів регіонального розвитку, що дає поєднати зовнішню фінансову допомогу з державного бюджету та ініціативу місцевих властей, є державні цільові програми. При цьому для об'єктивного та повного урахування існуючих проблем важлива та необхідна участь в їх розробленні територіальної громади, а на стадії реалізації – бізнесу, як суттєвого суб'єкта розвитку регіону.

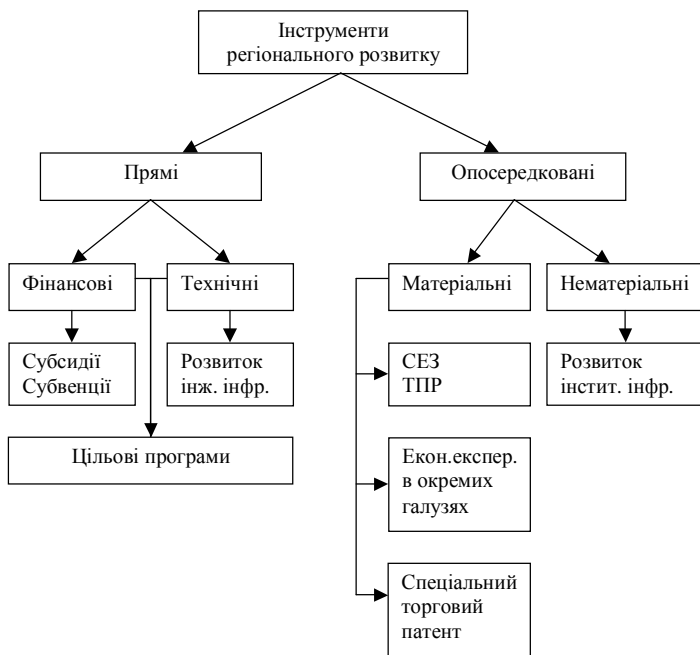


Рис. 1. Класифікація інструментів регіонального розвитку

Одеська область має певний досвід в розробленні та реалізації цільових програм. За станом на 1 липня 2005 року в області діють 5 державних та 87 регіональних цільових програм.

Не вдаючись в детальний аналіз доцільності існування тих чи інших програм, варто сказати, що головною умовою їх успішної реалізації є поєднання кількох факторів:

- наявність чітко розробленого плану дій з реалізації програми;
- відповідне фінансове забезпечення;
- професіоналізм виконавців;
- постійний контроль стану виконання програми.

Саме на таких принципах протягом майже трьох років здійснювалася реалізація програми „Регіональна ініціатива”. 2002 – 2006 роки”, що дало змогу реально виконати поставлені завдання – підвести газ до м. Білгорода –Дністровського, ввести в дію кілька шкіл, відновити будівництво водогонів в південних районах області та багато інших корисних справ. Як приклад можна також привести Регіональну програму зайнятості населення, в якій відпрацьована система роботи поєднує-

ся з достатнім фінансовим забезпеченням, обласну програму розвитку підприємництва. Успішно реалізуються галузеві програми в сільському господарстві. Таким чином, застосування такого інструменту регіонального розвитку в основному себе виправдовує.

Позитивний приклад поєднання зусиль на усіх рівнях

Окрім регіональних програм, що фінансуються за рахунок місцевих бюджетів, велике значення для розвитку регіону мають цільові державні програми, що безпосередньо стосуються Одеської області. На прикладі однієї з них, а саме державної Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004 – 2010 роки (затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 31 березня 2004 року № 428) поділимося досвідом з організації її виконання.

Саме така програма, яка б поєднувала фінансові ресурси державного та місцевих бюджетів, організаційні зусилля органів влади усіх рівнів, економічні можливості найкрупніших підприємств регіону, могла вирішити проблему сталого розвитку регіону. При цьому не слід забувати морально-психологічний вплив Програми на місцеве населення, яке змогло відчути себе важливою частиною великої держави. Для розроблення проекту Програми була створена робоча група з представників центральних міністерств і відомств, яка працювала у тісному контакті з облдержадміністрацією, з ознайомленням з ситуацією безпосередньо в регіоні. До процесу були причетні також структурні підрозділи облдержадміністрації, місцеві органи виконавчої влади та місцевого самоврядування. Результатом спільної роботи, після узгодження з усіма зацікавленими міністерствами і відомствами, стала згадана вище Програма.

Масштабність та обсяг завдань, поставлених у Програмі, вимагали нових підходів у роботі обласної державної адміністрації, райдержадміністрацій та органів місцевого самоврядування, на територію яких розповсюджувалася її дія. Всі прекрасно розуміли, що такого шансу для регіону у найближчій перспективі більше не буде. Головою облдержадміністрації було видане розпорядження “Про організацію виконання Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004 – 2010 роки”. За кожним із заходів Програми були закріплені відповідальні виконавці з числа структурних підрозділів облдержадміністрації відповідно до компетенції і повноважень. Згаданим розпорядженням голови облдержадміністрації була також створена робоча група, до складу якої увійшли керівники структурних підрозділів облдержадміністрації, місцевих державних адміністрацій

та органів місцевого самоврядування. Керівником робочої групи був призначений перший заступник голови. Завданням групи є здійснення поточного контролю за виконанням заходів Програми, для чого її засідання проводяться щоквартально.

На одному з перших засідань робочої групи було затверджено План дій облдержадміністрації щодо реалізації заходів Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004–2010 роки. За нашим задумом, кожен з відповідальних виконавців повинен був розробити план своїх дій з реалізації кожного закріпленого за ним заходу. Детальне, буквально покрокове розшифрування дій дало б можливість предметно, за термінами та обсягами робіт і коштів контролювати виконання Програми. Слід визнати, що далеко не всі відповідальні виконавці зрозуміли задум і якісно підготували власні плани дій, що певним чином зменшує ефективність постійного моніторингу.

Важливим, якщо не ключовим, є питання фінансування заходів Програми. Оскільки виконання деяких заходів покладено безпосередньо на центральні органи влади, необхідним є налагодження співпраці з ними. Приймаючи до уваги, що фінансування значної частини заходів відбувається через профільні міністерства і відомства, безпосередні контакти на стадії розроблення державного бюджету а потім і розподілу коштів по головним розпорядникам мають першочергове значення. Про це постійно нагадував при проведенні апаратних нарад голова облдержадміністрації, з цією метою у грудні 2004 року була проведена розширена нарада з питань виконання Програми за участю представників центральних органів влади. Звичайно ж, з точки зору оптимізації та підвищення прозорості при прийнятті управлінських рішень таке „вибивання” коштів є не самим кращим методом, однак в такому разі користалися принципом „мета виправдовує заходи”.

Оскільки Програма була затверджена уже після прийняття Державного бюджету на 2004 рік, окремо кошти на її реалізації не були передбачені. Однак, саме наведені організаційні заходи місцевих органів влади усіх рівнів дали можливість у 2004 році виконати робіт на 43,4 млн. грн., з них 24,4 млн. грн. надійшли з державного бюджету, 4,65 млн. грн. – з місцевих бюджетів, а 14,4 млн. – з інших джерел. Основними об'єктами робіт було будівництво газо- та водопроводів у населених пунктах регіону, барж для потреб Українського Дунайського пароплавства, поставлялося обладнання для медичних установ регіону і т. ін.

Висновки

Отже, на основі підсумків виконання Комплексної програми розвитку Українського Придунав'я на 2004 – 2010 роки у 2004 році можна зробити висновок, що основою успіху застосування такого інструменту регіонального розвитку як державні цільові програми є такі складові:

- глибоке та всебічне вивчення проблем регіону та підготовка якісного проекту Програми;
- значна організаційна робота, проведена усіма органами влади регіону та області;
- налагодження конструктивної співпраці з центральними органами влади;
- потужне інформаційне забезпечення та висвітлення ходу реалізації Програми місцевими та регіональними засобами масової інформації.

У разі повного забезпечення передбаченого фінансування заходів Програми її виконання стане потужним поштовхом для прискорення соціально-економічного розвитку регіону.

В. В. Винников,

зав. кафедрой “Менеджмент и экономика морского транспорта” ОНМА

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ РЕГИОНА В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

На сегодняшний день положение дел в вопросе формирования и развития основных трансчерноморских коммуникаций характеризуется двумя основными обстоятельствами.

С одной стороны, достаточно бурная перестройка основных грузопотоков и соответствующих коммуникаций, которая происходила в 90-х годах, сменилась обстановкой стабилизации торговых связей, товарооборота и, как следствие, определённой стабилизацией транспортных путей и направлений перевозок. Определились наиболее напряжённо функционирующие транспортные артерии, специализация портов и направление развития их производственных мощностей.

С другой стороны, реальная практика осуществления перевозок и накопление их результатов за определённый период дали возмож-

ность уточнить принимавшиеся на международном уровне решения по созданию транспортных коридоров и определению перспективных транспортных путей.

С учётом этих обстоятельств и принимая во внимание кардинальные изменения в составе и структуре Европейского Союза, разрабатываемая в настоящее время концепция соединения транспортных путей между Европой и Азией предусматривает внесение целого ряда коррективов, как в транспортную политику Европейского Союза, так и в перспективную приоритетную систему транс-черноморских магистралей или, иначе говоря, структуру интермодальных региональных линий.

Этим вопросам было посвящено 2-е совещание экспертной группы по развитию Евроазиатских транспортных путей (Одесса 3-5 ноября 2004 г.) под руководством Директора Департамента развития и координации транспортных и коммуникационных систем Министерства транспорта и связи Украины. На совещании был заново рассмотрен комплекс международных транспортных путей региона и приняты предварительные решения о плане их дальнейшего анализа и отбора приоритетных маршрутов, на развитие которых будут сосредоточено внимание мирового сообщества с целью усовершенствования транспортной сети между Европой и Азией.

Было решено, что дальнейшее развитие соединений транспортных осей Европейской сети с транспортной инфраструктурой Черноморского региона должно включать новую концепцию морских интермодальных и других технических и организационных мер с учётом развития внутренних водных путей и морского транспорта по маршрутам, соединяющим Европу и Азию через Средиземное, Чёрное и Каспийское моря.

Морские порты Черноморского и Дунайского регионов являются ключевыми пунктами соединения сухопутных транспортных путей с морскими линиями. Без их надлежащего оборудования и развития невозможно функционирование интермодальных транспортных путей.

В этой связи необходимо отметить, что на Черноморском и Азовском побережьях действует более 32 портов, в т. ч. 19 украинских, 5 российских, 2 румынских, 2 болгарских и 2 грузинских, более 4 турецких, кроме того функционируют около десятка украинских, румынских и болгарских портов, обрабатывающих суда типа река-море.

Исходя из вышесказанного следует иметь в виду, что в основе мировых интеграционных процессов, охватывающих различные рынки, среди которых особое место принадлежит фрахтовому, стивидорному и судоходному, лежат процессы углубления международного разделения труда. Они сопровождаются интернационализацией капитала, всеобщим распространением научно-технических решений в системе открытых национальных экономик [1, 2]. В этих условиях с позиции устойчивости мезоэкономических структур принципиальное значение приобретает комплексное развитие национальных морских транспортных подсистем.

Комплексное развитие [3] относительно морского транспорта означает соответствие параметров основных подразделений макроэкономическим показателям, масштабам участия в международном товарообмене и достижение внутрисистемного соответствия мощностей и денежных потоков. В силу высокой капиталоемкости такого развития мировое сообщество с целью максимизации синергетического потенциала реализует специфические направления интеграции в форме мультимодальных транспортных коридоров и логистических товаропроводящих систем [4].

Современный бизнес с его высоким уровнем специализации приводит к необходимости использования в дистрибутивных каналах микро- и макрологистических систем компаний логистических посредников, выполняющих различные функции, которые укрупненно можно разделить на две основные группы:

1. Функции (операции) физического распределения.
2. Поддерживающие функции (сертификации и стандартизации качества логистических услуг; финансового обслуживания; информационной поддержки; нормативно-правового, консалтингово-аналитического и кадрового обеспечения, страхования рисков и т. п.).

Таким образом, появляется новый подход к реализации принципа комплексного состояния отдельных локальных или национальных транспортных систем на основе соответствия организационно-правовым условиям взаимодействия в обслуживании транзитных грузопотоков.

Посредниками в операциях физического распределения являются различные специализированные транспортные, транспортно-экспедиционные фирмы, компании физического распределения, грузовые терминалы и терминальные комплексы, грузовые распределительные центры, оптовые торговые посредники и прочие [5].

Украина, благодаря выгодному географическому размещению, имеет самый высокий среди европейских стран коэффициент транзитности. Через территорию Украины проходят четыре из десяти европейских транспортных коридоров и четыре национальных. Использование этих преимуществ позволит значительно увеличить доходы государственного и региональных бюджетов, будет способствовать развитию производственной инфраструктуры, транспорта и взаимодействующих отраслей в целом. Для реализации этих планов предусмотрена разработка Комплексной программы утверждения Украины как транзитного государства, а на протяжении ближайших лет активизация работы над созданием национальной сети европейских транспортных коридоров и её интеграция в транспортную систему Европы и Азии, Балтийского и Черноморского регионов. Кроме того, особое внимание уделяется созданию транспортных коридоров Европа – Кавказ – Азия (ТРАСЕКА) и Балтийское море – Черное море (Гданьск/Гдыня – Одесса (Ильичевск), которые имеют особо высокий коэффициент транзитности и находятся под патронатом Европейской комиссии.

Прогнозные оценки и их объёмы на 2005-2010 годы приведены в таблице 1 и предопределяют задачи развития и взаимодействия различных видов транспорта по критерию комплексной адекватности.

Таблица 1

Годы	Вид транспорта			Всего по видам транспорта (млн. тонн)
	Железнодорожный	Автомобильный	Трубопроводный	
1995	40	2,3	152,1	194,5
1996	30,7	3,2	168,9	202,8
1997	32,2	2,8	163,3	198,3
1998	33,2	2,2	169,8	205,2
1999	33,3	2,1	162,9	198,3
2005 прогноз	41,1	3,5	178,0	222,6
2010 прогноз	47,0	5,0	195,0	247,0

Другим важным направлением является интеграция Украины в региональные рынки транспортных услуг. Эти процессы также обуславливают параметры и уровень комплексности развития национальной производственной структуры. Однако в данном случае парамет-

ры комплексного соответствия регулируются двумя основными направлениями, обусловленными глобальной стратегией оптимизации времени и затрат по доставке грузов:

- европейскому в рамках сотрудничества с Европейской экономической комиссией (ЕЭК) ООН, Европейским комитетом министров транспорта (ЕКМТ), Комиссией европейских сообществ (КЕС), Черноморским экономическим сотрудничеством (ЧЭС) и др.

- азиатско-тихоокеанскому в рамках сотрудничества с организацией Азиатско-тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС), Экономической и социальной комиссией для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) ООН и др.

Литература

1. Линдерт П. Х. Экономика мирохозяйственных связей. М.: Прогресс, 1992. – 520 с.
2. Примачёв Н. Т., Вовк О. Ю. эффективность функциональной деятельности предприятий морского транспорта. – Одесса.: ИПР и ЭЭИ, 2001. – 124 с.
3. Винников В. В. Комплексность формирования региональных и глобальных коммуникаций на основе флота и портов//сб. научных трудов Восточнoукраинского национального университета им. В. Даля. – Луганск. 2005. – С. 38-49.
4. Винников В. В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов. Монография. – Одесса: Феникс, 2004. – 222 с.
5. Гриневецкий С. Р. Транспортные коридоры: перспективы для региона. // Судостроение, № 7, 1998 г. С. 7 – 10.

Л. В. Хомич,

старший науковий співробітник регіонального філіалу НІСД у м. Одесі

МОРЕГОСПОДАРСЬКИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я: АНАЛІЗ СТРУКТУРИ ЗАНЯТОСТІ

У регіоні Українського Придунав'я морегосподарський комплекс представлений в господарстві Кілійського, Ізмаїльського, Ренійського районів та міста обласного підпорядкування Ізмаїл. Морегосподарська діяльність тут є традиційною уже протягом тривалого часу, про що свідчить як відповідна транспортна та виробнича інфраструктура так і традиційно висока зайнятість населення у видах діяльності, що відносяться до морегосподарського циклу. Взагалі морегосподарський комплекс у цьому регіоні здатен відігравати власну районоутворюючу роль. Функціональна структура морегосподарського комплексу представлена тут, в першу чергу, морським транспортом, діяльні-

стю пов'язаною з функціонуванням водної транспортної інфраструктури, суднобудуванням та судноремонтом.

Сьогодні відновлення судноплавства по українській частині дельти Дунаю для мешканців регіону має принципове значення. Саме з цим пов'язані сподівання на поліпшення соціально-економічної ситуації, на відродження традиційних видів господарської діяльності: судноремонту, суднобудування, морського транспорту, портового господарства, подолання високого рівня регіонального безробіття.

Одним із показників, які характеризують місце морегосподарського комплексу у структурі господарства регіону може служити аналіз структури зайнятості населення. Так, протягом січня-грудня 2004 року середньооблікова чисельність штатних працівників великих та середніх підприємств морегосподарського комплексу була майже 13,3 тис. осіб, що становить 25,9 % від загальної кількості зайнятих у господарстві (табл. 1). Як видно із табл. 1 найбільша кількість зайнятих у цьому комплексі приходить на м. Ізмаїл – 9,9 тис. осіб, відповідно і найвища частка у структурі загальної зайнятості – 41,8 %. Взагалі частка Ізмаїлу за кількістю зайнятих у морегосподарському комплексі у регіоні Українського Придунав'я на сьогодні становить 74 %.

Таблиця 1

	Кількість зайнятих, тис. осіб		
	1989 рік	2004 рік	2005 рік (1 півріччя)
Кілійський р-н	4,6	1,5	1,5
м. Ізмаїл, Ізмаїльський р-н	6,9	9,9	9,9
Ренійський р-н	4,0	1,8	1,7
Всього:	15,5	13,3	13,2

Якщо провести порівняльний аналіз чисельності зайнятих у морегосподарському комплексі Українського Придунав'я у 2004 році і у кінці 80-х років (до кризового періоду), то можна зробити висновок, що на даний час кількість працівників залучених до морегосподарської діяльності становить 86 % від рівня 1989 року. Так, станом на 1987 рік у морегосподарському комплексі Одеської області було задіяно 84,7 тис. чол, із них у регіоні Українського Придунав'я 15,5 тис. осіб, що становило 18 % від загальної кількості по області. За інши-

ми джерелами загальна чисельність штатних працівників Дунайсько-го пароплавства на кінець 80-х років становила 25 тис. осіб.

У розрізі адміністративних районів зміни у чисельності зайнятих у даному комплексі мають різну динаміку (табл. 2, рис 1.).

Таблиця 2

	Зайнято всього у господарстві осіб	Зайнято в морегосподарському комплексі (великі та середні підприємства)	
		осіб	у % від загальної кількості зайнятих у господарстві
Кілійський р-н	10388	1538	14,8
Ізмаїльський р-н	8773	-	-
м. Ізмаїл	23723	9924	41,8
Ренійський р-н	8309	1817	21,9
Всього:	51193	13279	25,9

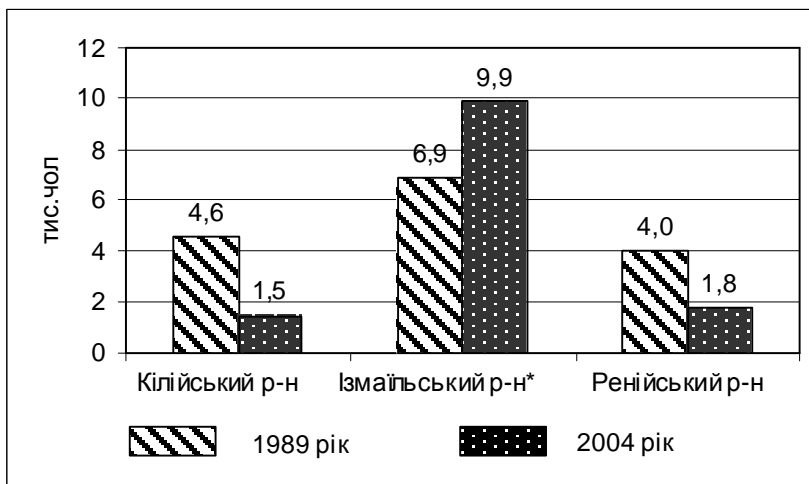


Рис. 1 Середньооблікова чисельність зайнятих у морегосподарському комплексі (* – дані по м. Ізмаїл та району наведені разом)

Так, порівняно з 80-ми роками зменшилась кількість працівників на підприємствах комплексу у Кілійському і Ренійському районах, але значно зросла у м. Ізмаїл. В першу чергу, для Ізмаїлу збільшення відбулося за рахунок зайнятих у галузі морського транспорту. Для підприємств у Кілійському районі порівняно з 1989 роком у двічі зменшилась кількість працівників і у галузі водного транспорту і суднобудування, судноремонті. Для Ренійського району також у двічі зменшилась чисельність зайнятих у водному транспорті.

Для розуміння принципів територіальної організації та особливостей розвитку морегосподарського комплексу у регіоні проаналізуємо структуру зайнятості у морегосподарському комплексі за видами діяльності в цілому по регіону та у розрізі районів. Так, за існуючою класифікацією видів господарської діяльності у структурі комплексу сьогодні основними компонентами є водний транспорт (морський, річковий транспорт, діяльність, пов'язана з функціонуванням водної транспортної інфраструктури), промислове виробництво риби, будування та ремонт суден.

У 2004 році розподіл зайнятих у морегосподарському комплексі (великі та середні підприємства) був наступним: 45,5 % були задіяні у морському транспорті, 39,9 % – у діяльності по забезпеченню функціонування водної транспортної інфраструктури, 14,6 – у будуванні та ремонті суден (рис. 2).

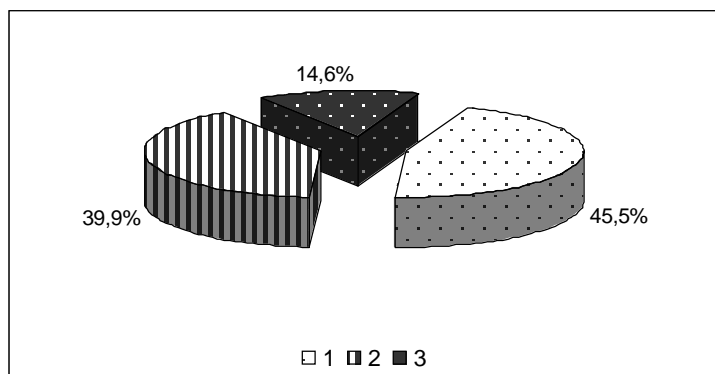


Рис. 2. Структура зайнятості у морегосподарському комплексі за видами діяльності, 2004 рік (1 – у морському транспорті, 2 – функціонуванні водної транспортної інфраструктури, 3 – будування та ремонт суден)

На рівні районів структура морегосподарського комплексу суттєво відрізняється (табл. 3). Так, найбільш розвиненим за видами діяльності він є у Ізмаїльському портово-промисловому центрі. Тут представлені три основні сфери діяльності: морський транспорт (60 % від загальної кількості зайнятих); функціонування водної транспортної інфраструктури (відповідно 30,2 %), судноремонт (8,9 %). Для Кілійського району 69 % зайняті у суднобудуванні та ремонті суден, тоді як 31,1 % у сфері забезпечення функціонування водної транспортної інфраструктури. У Ренійському районі 100 % зайнято у сфері забезпечення функціонування водної транспортної інфраструктури.

Порівняно з кінцем 80-х років у структурі морегосподарського комплексу відбулися суттєві зрушення. Так, сьогодні у регіоні відсутні великі та середні підприємства, які б займалися промисловою переробкою риби. Для Кілійського району у цій сфері представлені лише малі підприємства. Більше ніж у двічі зменшилась кількість зайнятих у будівництві та ремонті суден, що пояснюється затяжною кризою у цій галузі протягом 90-х.

Таблиця 3

	У тому числі за видами діяльності, осіб				
	водний транспорт			промислове виробництво риби	будування та ремонт суден
	річковий тр-т	морський тр-т	функціонування водної транспортної інфраструктури		
Кілійський р-н	-	-	479	-	1059
Ізмаїльський р-н	-	-	-	-	-
м. Ізмаїл	-	6046	2997	-	881
Ренійський р-н	-	-	1817	-	-
Всього:	-	6046	5293	-	1940

Взагалі водний транспорт в регіоні є основою транспортної залузі. В середньому по регіону в транспортній сфері задіяно 23,4 % усіх працюючих жителів (12,0 тис. осіб). В той же час на водний транспорт приходить майже 95 % зайнятих у транспортній сфері. Найбільша частка транспорту у структурі зайнятості спостерігається у м. Ізмаїл –

39,8 %, найменша – у Кілійському районі – 6,3 %. Для Кілійського, Ренійського районів і м. Ізмаїл водний транспорт є провідною галуззю транспортного комплексу (табл. 4), що ще раз підтверджує надзвичайну важливість його розвитку для господарства регіону.

Таблиця 4

	Зайнято всього у транспорті		Зайнято в водному транспорті (великі та середні підприємства)	
	осіб	у % від зайнятих у господарстві	осіб	у % від загальної кількості зайнятих у транспорті
Кілійський р-н	653	6,3	479	73,4
Ізмаїльський р-н	2	0,02	-	0,0
м. Ізмаїл	9444	39,8	9043	95,8
Ренійський р-н	1878	22,6	1817	96,8
Всього:	11977	23,4	11339	94,7

Отже, як показав проведений аналіз структури зайнятості населення для Українського Придунав'я, морегосподарський комплекс є важливою складовою господарства регіону. Подальший розвиток морегосподарського комплексу певною мірою сприятиме розвитку супутніх галузей господарства регіону. У зв'язку з цим відновлення судноплавства власним судновим ходом у дельті Дунаю, реалізація програми відродження Дунайського пароплавства є одним із напрямків практичного поліпшення соціально-економічної ситуації в регіоні.

Н. А. Гармаш,

аспірант кафедри “Менеджмент и экономика морского транспорта” ОНМА

“ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНЗИТНОЙ ПОЛИТИКИ ДУНАЙСКИХ ПОРТОВ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ В ЕВРОПЕЙСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ”

Минувшее десятилетие по своим социально-экономическим и политическим последствиям можно назвать периодом интенсивного развития и технического переоснащения национальных и международных транспортных систем. Именно в этот период были разрабо-

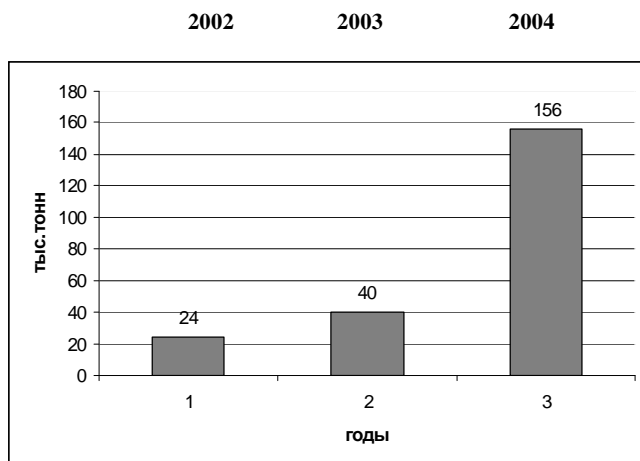
таны пути оптимизации работы национальных и международных транспортных инфраструктур. Это является главным условием дальнейшего развития транспортных потоков между регионами и континентами, т. е. создание общеевропейской системы международных транспортных коридоров [1].

Для независимой Украины особенно актуальна проблема Европейской интеграции, которая невозможна без формирования основных коммуникационных сетей. Коммуникационная сеть Украины формируется под воздействием трансконтинентальных и европейских транспортных коридоров.

Тот факт, что Украина по своему транзитному потенциалу занимает одно из первых мест в Европе, определяет особую значимость разработки и проведения эффективной транспортной политики. В диаграмме 1 приведены общие итоги транзитных перевозок в направлении Дунай – море и море – Дунай за период 2002 – 2004 г. г.

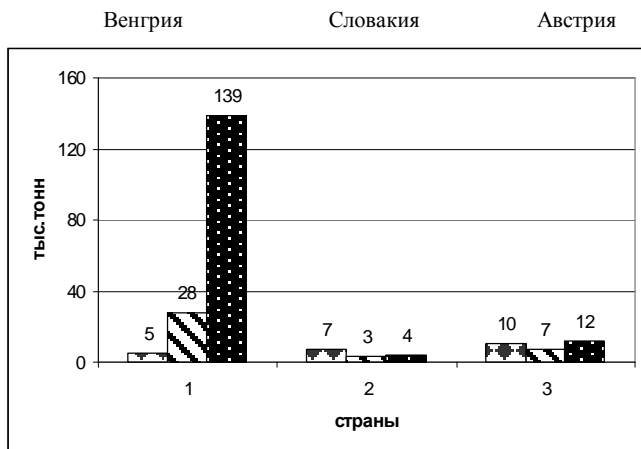
Как свидетельствуют данные диаграммы 1, объемы транзитных перевозок в 2004 году в четыре раза превысили объемы в сравнении с итогами перевозок 2003 года.

Диаграмма 1
ИТОГИ ПЕРЕВОЗОК В ТРАНЗИТЕ В 2002 – 2004 гг.



Распределение транзита по странам отправления в направлении Дунай – море представлено в диаграмме 2.

Диаграмма 2
 РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ТРАНЗИТА В 2002 – 2004 гг.



Основную долю перевозок составляют зерновые грузы из Венгрии на Грецию и Грузию. Из Словакии объемы транзита остались на прежнем уровне, но расширилась номенклатура (оборудование, удобрения, бумага). Транзитные перевозки из Словакии могли быть в большем объеме, но ввиду отсутствия свободного речного тоннажа в требуемой позиции, перевозки осуществлялись флотом иностранных судовладельцев.

По всем транзитным перевозкам существует основная проблема – сложность стыковки речного и морского тоннажа, что вызывает длительные простои в портах перевалки как груза, так и речного флота, а также отсутствие морского тоннажа, что приводит к отказу фрахтователей от сквозной перевозки украинским флотом. Вследствие этой проблемы, грузоотправители отдают предпочтение иностранным судовладельцам по речным перевозкам.

Ведущую роль в транспортной политике должны играть ускоренное развитие транспортной инфраструктуры, создание национальной сети международных транспортных коридоров, ее интегрирование в транспортные системы Европы и Азии, Балтийского и Черноморского регионов. Особый вес приобретает реализация проектов, которые должны обеспечить Украине участие в формировании международных транспортно-коммуникационных сетей, в частности в доставке грузов на внутренний и международные рынки [2]. Слож-

ные и масштабные задачи связаны с модернизацией управления транспортными системами, которые дадут возможность углубить совместимость с сетями стран ЕС.

Таким образом, можно говорить о роли и ответственности Украины в создании международной общеевропейской сети.

Современные тенденции развития мировой экономики характеризуются расширением хозяйственных связей и международного сотрудничества. Это способствует постоянному росту транснациональных грузопотоков, в том числе между странами Западной Европы и Азии, Северной Европы и Ближнего Востока. Географическое положение Украины, развитая транспортная сеть, наличие действующих портов должны способствовать тому, чтобы объемы транзитных грузопотоков через её территорию увеличивались [3].

Для Украины развитие транзитных перевозок означает существенное увеличение поступлений в бюджет, что является одним из реальных источников финансирования транспорта.

Развитие Придунайского региона предусматривает усиление позиций Дунайского региона как соединительного звена между странами Южной, Центральной и Западной Европы с государствами Азиатского региона, а также обеспечение стратегических интересов Украины по развитию транзитных перевозок в рамках МТК № 7. Для развития инфраструктуры водного транспорта необходима модернизация дунайских портов: Рени, Измаил, Усть-Дунайск, судоремонтных заводов региона, обновление украинского морского и речного флота. Решение этих задач позволило бы увеличить рост объема перевалки грузов в дунайских портах, увеличение объемов перевозок грузов флотом “УДП” и рост прибыли предприятий морской отрасли. Выполнение этих мероприятий позволит Украине принять участие в международном транспортном коридоре Волга – Дон – Черное море – Дунай с выходом на морские линии мировых государств.

В первом полугодии 2005 года порты Придунавья показали устойчивый рост транзитных перевозок: Ренийский порт – +5,7 % (до 0,838 млн. тонн), Измаильский порт – +8,9 % (до 0,75 млн. тонн).

Решение проблем Дунайского региона соответствует стратегическим и политическим интересам государства относительно влияния на Дунайский регион, а также имеет важное национальное социально – экономическое значение.

Основной объем грузов в рамках МТК № 7, возможно привлекать из стран Закавказья и Центрально-Восточной Азии, из России.

Строительство и работа судоходного канала по украинской части Дуная позволило частично возобновить существовавшие до югославских событий грузопотоки (руда, нефть и нефтепродукты, продовольственные грузы, и т. п.) через украинские дунайские порты; исключить монополию одной страны и, соответственно, повысить интенсивность движения судов по реке Дунай; увеличить грузопотоки по Дунайскому водному коридору.

МТК № 7 – внутренний водный путь по реке Дунай как потенциальная грузовая база Дунайско-морского сообщения настолько значительна, что развитие транспортных перевозок через устьевые дунайские порты может стать одним из приоритетных направлений совершенствования МТК № 7. Составной частью коридора считаются также соответствующие портовые инфраструктуры на всех указанных внутренних водных путях.

Порты Рени, Измаил, Усть-Дунайск имеют благоприятное географическое расположение на Дунае вблизи придунайских стран, которое способствует развитию внешнеэкономических связей Украины с европейскими странами.

Порт Рени является крупным транспортным узлом на Дунае, где взаимосвязана работа морского, речного, железнодорожного и автомобильного транспорта. В порту Рени осуществляется перевалка, хранение и перевозка различных грузов. Порт состоит из трех грузовых районов и паромного комплекса. В расположении порта находятся специализированные причалы для переработки генеральных, наливных, лесных, тяжеловесных, пакетированных грузов, грузов навалом, колесной техники и пассажирских судов. Перегрузка грузов осуществляется в различных направлениях: из Украины и стран СНГ в страны Восточной Европы (Румыния, Болгария, Югославия, Венгрия, Чехия, Словакия), Центральной Европы (Австрия, Германия), а также в порты Черного, Средиземного морей, Индийского и Тихого океанов, и в обратном направлении.

Измаильский морской торговый порт является одним из наиболее современных и высокомеханизированных портов на Дунае. Каждый год порт может принимать и обрабатывать более 2 000 морских и 6 000 речных судов, более 50 000 железнодорожных вагонов. Порт Измаил – крупный транспортный комплекс, где тесно переплетается работа морского, речного, железнодорожного и автомобильного транспорта. Это самый оптимальный путь из Придунавья европейских стран

на Закавказье, Иран, кратчайший путь доставки груза из Турции, Греции и других стран на Россию, Прибалтику, Скандинавию.

Порт оснащен современным оборудованием по переработке грузов и располагает специализированными причалами с общей длиной 2 528 метров. Порт принимает суда с максимальной длиной 150 м, шириной 30 м, и осадкой – 5,2 м.

Морской торговый порт Усть-Дунайск расположен в устье реки Дунай в южной части Жебриянской бухты Черного моря и соприкасается с Очаковским гирлом р. Дунай. В настоящее время глубины базы порта и подходного канала позволяют принимать суда грузоподъемностью до 50 тыс. тонн и осадкой до 11 метров. Порт также специализируется на перевалке грузов с морских судов на речные для дальнейшей транспортировки по Дунаю и в обратном направлении.

Основу грузооборота порта составляют навалочные и насыпные грузы: руда, концентраты руд навалом, зерно. В порту также перерабатываются металлы и металлолом, оборудование, удобрения, химические грузы. Основные грузопотоки идут из стран Придунавья и Средиземноморья.

Существует необходимость совершенствования связей МТК № 7 с другими видами транспорта, привлечения грузов на Дунай с моря или отправки грузов на море через устьевые дунайские порты.

Развитие перевозок в прямом сообщении река-море зависит от развития перевалочных пунктов в устьях рек. При увеличении грузопотоков Дунайского водного пути в 2-3 раза считается перспективным развитие дунайских перевозок ориентированных на канал Дунай – Черное море через гирло Быстрое, так как порты Рени, Измаил, Усть-Дунайск располагающие соответствующим водным, железнодорожным и автомобильным сообщением могут превратиться в транспортные центры, удовлетворяющие потребности всех видов внутреннего транспорта.

Соединение МТК № 7 с коридором ТКАСЕСА является перспективным для транзитных перевозок, так как Украина расположена на пересечении важнейших транзитных и внешнеторговых маршрутов между странами Восточно-Азиатского региона и Европы. Маршрут Черное море – Кавказ – Центральная Азия должен пройти по территории семи государств и соединить Европу с магистралями Казахстана и Китая. Одной из важных целей коридора ТКАСЕСА Европа -Кавказ – Азия является Черноморская трасса, соединяющая Украину и Грузию.

Процесс интеграции Европейского сообщества ускоряется, и будет играть все более важную и решающую роль в определении направления общеевропейского развития.

Транзитные возможности Украины должны быть более благоприятными. Необходимо создание свободных экономических зон различных типов в морских портах и территориях, которые прилегают к портам Рени, Измаил, Усть-Дунайск.

Принятие приоритетных решений для привлечения грузопотоков в дунайский транспортный узел, позволило бы предусмотреть соответствующее развитие водной инфраструктуры, особый погранично – таможенный и налоговый режим для транзитных и национальных грузов; разработать льготную и долгосрочную систему тарифов и транспортных услуг, конкурентоспособность альтернативных направлений грузопотоков; выработать эффективные меры экономической и финансово-кредитной политики для предприятий морской отрасли, расположенных в Придунайском регионе.

Украинские порты могут выполнять более высокие объемы по переработке грузов, при условии оптимизации таможенно-пограничных процедур и сохранения тенденции уменьшения тарифов на транзитные грузоперевозки.

Дунай открывает пути для стремительного наращивания транспортных потоков. Через украинские порты пойдут все украинские и большая часть транзитных иностранных грузов.

Возможности интеграции Украины в мировое хозяйство и её внешнеэкономические связи в значительной мере зависят от того, насколько правовые основы внешнеэкономической деятельности в Украине будут отвечать общепризнанным принципам, которые сформулированы ООН и её специализированными организациями.

Литература

1. Бакаев О. О., Пирожков С. И., Эвенко В. Л. Международные транспортные коридоры – особый приоритет Украины на пути интеграции в международную экономическую систему // Стратегическая панорама.-1999.- № 4.- с. 37-56.
2. Винников В. В. Формирование морского транспортного потенциала в системе интеграционных процессов. Монография.- Одесса: Феникс, 2004.-222 с.
3. Воробьев Ю. Л. Позиция Украины на Евро-Азиатском рынке транспортных услуг: проблемы и приоритеты // Труды международной конференции “Транспорт – в XXI веке: Транспортные перевозки в странах СНГ, Балтии, Европы и Ближнего Востока”.- Одесса.- 21-22 октября 1998.

ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ ГСХ „ДУНАЙ-ЧОРНЕ МОРЕ”

Протягом століть Дунайський водний шлях формувався як важлива транспортна артерія для країн Центральної та Східної Європи в перевезенні вантажів у сполученні Північ-Південь та Захід-Схід, граючи значну роль в економіці всіх придунайських країн та країн Сходу (Росія, країни Кавказу, Казахстан, Іран, Китай тощо).

До нинішнього часу Україна не мала власного глибоководного судноплавного ходу, який з'єднував би акваторію Чорного моря з морськими портами (Рені, Ізмаїл, Кілія, Вилкове), розташованими на Кілійському гирлі р. Дунай.

З припиненням функціонування української частини VII Міжнародного транспортного коридору в 1998 році, що проходив по каналу Прорва в дельті Дунаю, Україна втратила практично всі транзитні вантажопотоки в сполученні „море-ріка” – вони пішли через румунські канали.

Відсутність судноплавства на українській ділянці дельти Дунаю призвела до того, що морські порти (Ізмаїл, Рені і Усть-Дунайськ), судноплавні компанії зазнавали великі збитки за рахунок перевезення вантажів через румунські судові ходи і втрачали можливість виконувати державні замовлення по перевезенню стратегічно важливих вантажів (зерно, нафта, будівельні матеріали), а також переробки і перевезень транзитних вантажів по VII міжнародному транспортному коридору.

Призупинення в свій час судноплавства між Дунаєм та Чорним морем на території України завдало значних втрат по економіці краю. Зокрема, значно скоротився вантажопотік через порти Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, спав попит на послуги судноремонтних та суднобудівних підприємств, що розташовані на Дунаї. Так, в 2003 році виробничі потужності портів Придунав'я використовувались наступним чином: в Усть-Дунайському порту – менш, ніж на 15 %, в Рені – на 20 %, в Ізмаїльському – на 55 %. Щорічні втрати ВАТ „Українське Дунайське пароплавство”, починаючи з 1994 року, оцінюються спеціалістами в 1 млн. т транзитних вантажів в сполученні Дунай-Чорне море.

Основна частина населення регіону, а це понад 140 тисяч громадян, зайнята в сфері транспортного господарства. Значне знижен-

ня вантажообігу в українських портах Дунаю, що передовсім пов'язано з відсутністю національного судноплавного каналу Дунай-Чорне море, призводить до напруженої соціально-економічної ситуації, виправити яку можливо лише за рахунок відновлення судноплавства на цієї ділянці.

Функціонування українського глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море сприяє реалізації транзитного потенціалу України та відтворенню національного флоту.

Переорієнтування вантажопотоків на територію української частини Дунаю дозволить завантажити вільні потужності українських морських портів на Дунаю, поліпшити умови для формування додаткової вантажної бази, розширити її структури, прискорити динаміку розвитку. Також надасться можливість залучення вантажопотоків з Росії, Казахстану, Ірану, Китаю, спрямованих у Європейські країни.

З будівництвом ГСХ „Дунай-Чорне море” Україна планує відновити судноплавство на українській частині дельти Дунаю; розвинути транспортну інфраструктуру і лоцманську службу України та інтегрувати їх в міжнародну транспортну мережу; вирішити економічні та соціальні питання регіону та держави.

Основними цілями будівництва ГСХ „Дунай-Чорне море” є:

1. Збільшення вантажопотоків через вітчизняні порти, розташовані на Дунаї та, відповідно, зростання доходів;
2. Зменшення валютних втрат вітчизняних судноплавних компаній;
3. Створення нових робочих місць;
4. Розбудова VII міжнародного транспортного коридору України для забезпечення безпечного і надійного судноплавства у сполученні р. Дунай-Чорне море на українській частині дельти Дунаю;
5. Поліпшення соціально-економічної ситуації Придунав'я.

Нормативна база

З метою забезпечення надійного і безпечного судноплавства у сполученні р. Дунай – Чорне море на українській частині дельти Дунаю та на виконання Протоколу наради у Першого віце-прем'єр-міністра України Ю.І. Єханурова з зазначеного питання від 01.12.2000 Міністерство транспорту України наказом від 15.12.2000 № 710 визначило ДП „Дельта-лоцман” підрядником на виконання необхідних комплексних проектно-вишукувальних робіт на українській частині дельти Дунаю.

Вибір варіанту проходження траси суднового ходу в дунайській дельті здійснювався на підставі Указу Президента України від 10.06.2003 г № 502/2003 “Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 червня 2003 року “Про стан виконання Указу Президента України від 10 серпня 1998 року N 861 “Про створення Дунайського біосферного заповідника” і перспективи будівництва судноплавного шляху Дунай – Чорне море відповідно до законодавства України та взятих нею міжнародних зобов’язань.

Техніко-економічне обґрунтування інвестицій (ТЕОі) “Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне море на українській частині дельти” виконане під загальним керівництвом УКРРІЧТРАН-СПРОЕКТА| із залученням 18 профільних національних інститутів. Зокрема, по рекомендації Національної Академії наук України до підготовки розділу “Оцінка впливу на навколишнє природне середовище” привернуті наукові установи Академії наук – Інститут гідромеханіки, Одеський філіал інституту біології південних морів і Дунайський біосферний заповідник.

Проектними організаціями були розглянуті численні варіанти траси ГСХ із виходом у море як по природним водотокам активної частини дельти з прокладкою каналу через їхні гирлові бари, так і по штучних каналах. Основним проблемним питанням варіантів траси ГСХ, що передбачають вихід у море по природним рукавам, є потреба в регулярному проведенні експлуатаційних підчищень, обумовлена мінливістю морфометричних і гідрологічних параметрів активної частини дельти.

З іншого боку, здійснення виходу ГСХ у море по штучним каналам вимагає значно більших капітальних витрат і більшого періоду будівництва, що відсуває реалізацію проектних рішень на багато років.

За екологічними критеріями варіанти траси ГСХ, які використовують природні водотоки, роблять у цілому менший негативний вплив на навколишнє середовище, чим варіанти зі створенням судноплавних каналів, що є цілком штучними водними об’єктами. У першому випадку цей вплив в основному зв’язано з проведенням днопоглиблювальних робіт і спорудженням захисних дамб, а в другому – з відводом під будівництво значних територій і розчленовуванням природних біотичних комплексів. Впливи, які були викликані проходженням суден по ГСХ, для усіх варіантів траси є однотипними і порівняними за потужністю джерел, а розміри негативних наслідків визначаються складом і станом біоценозів у зоні впливу ГСХ.

Розглядалося 9 варіантів проходження глибоководного суднового ходу (ГСХ) р. Дунай-Чорне море і варіант інженера Чеховича, розроблений в 1902 році. По характеру трас варіанти були зведені до двох груп. В кожній групі, за результатами порівняння, було виділено найбільш перспективні: в 1-й групі – Рукав Бистрий; у 2-й – шлюзований канал „Соломонів рукав – Жебриянська бухта”. При оцінці впливу на навколишнє природне середовище, науковцями було зроблено висновок, що найбільш оптимальним можна вважати реалізацію варіанту „Рукав Бистрий”. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 13.10.03 р. № 598-р затверджено ТЕО будівництва глибоководного суднового ходу р. Дунай-Чорне море на українській ділянці дельти ТЕО за варіантом „Гирло Бистре”.

Варіант „Соломонів рукав – Жебриянська бухта” передбачав прокладання каналу через піщані дюни, заболочену місцевість та морською бухтою, які є надзвичайно екологічно цінними, а піщані дюни відносяться до унікальних. Цей район є місцем гніздування/нересту та годівлі/нагулу багатьох видів птахів та риби: нещодавно тут було описано 4 нових для науки види безхребетних. Втрати при виборі цього варіанту на декілька порядків вище, ніж за іншими варіантами. При реалізації даного варіанту виникло питання переміщення мільйонів кубометрів ґрунту, порушення гідрологічного режиму та розподілу підземних вод в усій дельті. Тоді ж як техногенне втручання по варіанту „Гирло Бистре” обмежується днопоглиблювальними роботами та спорудженням спрямляючої течію дамби переважно поза межами Дунайського біосферного заповідника – його баровій частині і розстановкою навігаційних знаків і, можливо, укріпленням берегів в окремих місцях. При цьому головними видами впливів будуть шумовий та хвильовий. Дане питання обговорювалося на робочому семінарі міжнародних експертів „Відновлення транзитного судноплавства в українській частині дельти Дунаю в умовах існування біосферного заповідника на основі міжнародного досвіду”, що відбувся 16-20 жовтня 2003 р. в м. Одеса. Резолюцією семінару було підтверджено висновок держекспертизи щодо визначення оптимальним варіантом рукав Бистрий.

Розпорядженням КМУ від 13.10.2003 № 598-р затверджено техніко-економічне обґрунтування будівництва ГСХ „Дунай – Чорне море” на українській ділянці дельти.

Робочий проект “Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти. І етап” розробле-

но інститутом УКРРІЧТРАНСПРОЕКТ відповідно до національних і міжнародних стандартів. Він пройшов встановлену Законодавством процедуру експертизи, з залученням міжнародних експертів, що мають відповідні міжнародні сертифікати експертів.

Комплексна державна експертиза проекту складається із Державної Санітарно-епідеміологічної експертизи, Державної екологічної експертизи та Державної експертизи з питань охорони праці. Крім того, одержані: Узгодження Держфлотінспекції України, Державної інспекції охорони Чорного моря. Розроблена та затверджена Національною Академією Наук України наукова еколого-експертна оцінка робочого проекту „Створення глибоководного суднового ходу Дунай-Чорне море на українській ділянці дельти” під керівництвом професора Некоса В. Ю., за дорученням Мінприроди. Після чого проект був затверджений розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12.05.2004 року № 283-р.

Замовником створення державної системи безпеки судноплавства по трасі ГСХ визначено державне підприємство “Дельта-лоцман” (наказ Міністерства транспорту України від 23.03.04 № 340 „Про визначення замовника будівництва системи безпеки судноплавства та джерел фінансування проекту Дунай – Чорне море”).

Розпорядженням КМУ від 12.05.2004 № 283-р затверджено робочий проект та титул будови „Створення глибоководного суднового ходу р. Дунай – Чорне море на українській ділянці дельти. I етап” з такими основними показниками:

- протяжність суднового ходу - 170,36 кілометра
- протяжність морського підхідного каналу - 3,3 кілометра
- проектна осадка суден - 5,85 метра
- кошторисна вартість будівництва в поточних
- цінах станом на 13 грудня 2003 року - 78 640,061 тис. грн.
- у тому числі будівельно-монтажних робіт – 49 496,965 тис. грн.

Аналіз впливу будівництва ГСХ „Дунай-Чорне море” на економіку України

ГСХ „Дунай-Чорне море” відкрито 24 серпня 2004 року. Вже через рік є значні результати.

Так, в 2004 році збільшилась вантажопереробка в портах Дунайського регіону: Ізмаїльський порт – на 17 %, Ренійський – на 12 %, Усть-Дунайський – на 82 %. Відповідно, збільшилась кількість суднопроводів – Усть-Дунайським портом оброблено суден в три рази

більш ніж, в 2003 році, порт почав отримувати прибуток від своєї господарської діяльності; для Ізмаїльського морського торговельного порту минулий рік є рекордним за весь час його праці в незалежній Україні.

При цьому, 15 % від загальної кількості суднопроходів каналом через барову частину гирла Бистре займають судна ВАТ „Українське Дунайське пароплавство”. Завдяки відновленню руху по українській частині дельти Дунаю у пароплавства з’явилася можливість використовувати частину морських суден більшою вантажопідйомністю на перевезеннях транзитних вантажів Дунай-море-Дунай, залучити нові вантажопотоки на українській дунайській транспортний вузол, підвищити рентабельність транспортних процесів та конкурентоспроможність пароплавства.

Відновлення ГСХ “Дунай-Чорне море” стимулює розвиток судноремонтних і суднобудівних підприємств Придунав’я, будівництво вітчизняного флоту. Тільки в Кілійському ССРЗ на третину збільшився в 2004 році обсяг товарної продукції.

З відновленням ГСХ відновлені транзитні лінійні перевезення зерна (наприклад, угорського та югославського) та інших вантажів із Центральної Європи. З подальшим розвитком ходу на український дунайський транспортний вузол планується залучити вантажопотоки з басейнів Волги, Дона і Каспію на країни Центральної Європи.

Безумовно, будівництво глибоководного суднового ходу „Дунай-Чорне море” є комерційним проектом, але, перш за все, основною метою зазначеного будівництва є розбудова VII міжнародного транспортного коридору України для забезпечення безпечного і надійного судноплавства у сполученні р. Дунай-Чорне море на українській частині дельти Дунаю.

На сьогоднішній день ГСХ „Дунай – Чорне море” можуть пройти лише судна осадкою не більш 3,8м. Але навіть така глибина каналу дала певний економічний ефект.

Відкритість України (скільки міжнародних місій було на ГСХ)

До робіт по відновленню ГСХ „Дунай-Чорне море” на українській ділянці дельти привернуті кращі фахівці, забезпечена тісна взаємодія з міжнародними природоохоронними організаціями, яким надана найдокладніша інформація про проектні рішення і хід будівництва, а також можливість побувати на місці споруди суднового ходу (побувало понад 10 різних міжнародних делегацій). За участю пред-

ставників міжнародних Конвенцій неодноразово проводилися детальні наукові обговорення з фахівцями – розробниками проектів.

Під час відвідування України представники ЮНЕСКО і Рамсарської конвенції, Я. Квет та Т. Салаті мали зустріч з усіма зацікавленими сторонами: багатьма відповідальними особами, представниками органів влади, місцевого самоврядування, адміністрації Дунайського біосферного заповідника, наукових та неурядових громадських організацій. Експерти впевнилися, що усі сторони підтримують відтворення водного шляху „Дунай-Чорне море” і цей шлях в будь-якому випадку буде проходити через територію Дунайського біосферного заповідника.

24 березня українську частину дельти р. Дунай, район відновлення ГСХ відвідав сенатор Парламенту Нідерландів, член комісії з питань екології, сільського господарства, місцевих та регіональних проблем Парламентської Асамблеї Ради Європи, доповідач з питань європейських дельт Лео Платвут. Він мав можливість детально ознайомитися з усіма аспектами реалізації першого етапу проекту, з вирішенням питань екологічного характеру, відношенням до проблеми громадськості. В цілому, оцінюючі свої враження від огляду української дельти Дунаю, депутат ПАРЄ сказав, що не бачить наслідків катастрофічного впливу ГСХ на навколишнє становище, як це йому представляли раніше. „Для нас у Голландії, де існує безліч штучних та природних каналів, пристосування їх до судноплавства взагалі звичайна справа”, – підкреслив сенатор.

Надаючи всю інформацію відносно реалізації українського проекту ГСХ на запити румунської сторони, Україна в той же час не одержала інформацію про те, які роботи проводяться на румунській території, про транскордонні наслідки їх впливу на природне середовище сумісного Українсько-Румунського біосферного резервату ЮНЕСКО. В зв'язку з цим край доцільно під контролем та координацією ЮНЕСКО та МКЗД виробити єдині стандарти, вимоги, а також забезпечити обмін інформацією за всіма чинниками антропогенного впливу, в т. ч. об'єктів, діяльність яких має вплив на білатеральний біосферний резерват дельти Дунаю. Абсолютно очевидно те, що український проект не є єдиним та найістотнішим чинником антропогенного впливу. Так саме як і те, що продовження будівництва, або навіть його повне припинення не може корінним чином змінити екологічну ситуацію. Так, моніторингові дослідження в 2004 році не зафіксували скільки-небудь

помітної зміни водостоку в результаті розтину бару на гирлі Бистрому. Більш того, результати моніторингу вказують, що прогнозні оцінки в деяких випадках навіть жорсткішими, ніж ті, що одержані в результаті спостережень. Таким чином, фактичні результати наукових досліджень ще раз підтверджують висновки комплексної державної експертизи – вибраний варіант відродження судноплавного з'єднання Дунаю з Чорним морем по гирлу Бистрому з погляду екології є найбільш доцільним, оскільки він завдає мінімальний вплив на природу Дунайського біосферного заповідника із всіх можливих варіантів.

В той же час проведені румунською стороною роботи згідно матеріалів багатолітніх спостережень 1990-2001 рр. привели до зниження середньої багаторічної витрати води в Кілійському рукаві на 28 % на користь румунської водної системи. Не можуть бути зіставлені масштаби техногенного впливу в результаті робіт, виконаних у межах Біосферного резервату при будівництві судноплавних каналів у Румунії (Сулінське, Георгіївське гирла) та в Україні, на морському барі русла Бистрого.

Міністерство транспорту та зв'язку України, Міністерство закордонних справ України і Міністерство охорони навколишнього середовища України 27-28 квітня поточного року в м. Одеса провели Міжнародний науково-практичний семінар “Міжнародна експертиза результатів моніторингу реалізації першої черги відновлювальних робіт ГСХ “Дунай-Чорне море” з урахуванням впливу інших видів господарської діяльності на природні комплекси дельти Дунаю”.

Для участі в роботі семінару були запрошені національні та міжнародні фахівці, що мають великий досвід міжнародних досліджень у області екології навколишнього природного середовища – представники українських науково-дослідних інститутів, а також ЮНЕСКО, Європейської Комісії, ЄЕК ООН, Дунайської комісії, Міжнародної комісії по захисту річки Дунай, природоохоронних конвенцій, Фонду збереження дикої природи та інших міжнародних екологічних неурядових організацій, а також керівництво адміністрацій українського і румунського біосферного заповідника “Дельта Дунаю”.

Представники міжнародних організацій відзначили позитивний розвиток ситуації навколо здійснення українського проекту. Особливо підкреслювалася відкритість України, її готовність співпрацювати з Румунією, а також розуміння українською стороною важливості збереження екосистеми дельти Дунаю в цілому.

Румунські учасники семінару високо оцінили надану їм можливість ознайомитися з результатами екологічного моніторингу українського проекту та виявили готовність до спільної роботи з метою збереження унікальної екосистеми дельти Дунаю.

У резолюції семінару відмічено наступне:

- уряди України і Румунії повинні звернути увагу на необхідність вживання заходів по запобіганню деградації дельти Дунаю і гарантування належного розподілу води в дельті, із залученням міжнародних природоохоронних організацій, головним чином з Євросоюзу;

- українська і румунська сторони повинні розвивати і виконувати міжнародну програму моніторингу всієї дельти Дунаю, включаючи оцінку впливу ГСХ. Доцільно виконувати програму під егідою міжнародних природоохоронних організацій, головним чином з Євросоюзу, із залученням міжнародних експертів;

- вирішили, що буде створена українсько-румунська комісія за участю національних і міжнародних природоохоронних організацій і Євросоюзу з метою розробки і виконання природоохоронних заходів щодо збереження дельти Дунаю і ріки Дунай.

Проведення громадських слухань

На стадіях проектування та створення ГСХ були опубліковані розвернуті Заяви про екологічні наслідки реалізації проекту (03.07.03р. “Одеські вісті”; 20.01.04р. “Голос України” № 10; 20.08.04р. “Голосу України” № 155; 23.11.04р. “Голосу України” № 220).

За участю представників міжнародних Конвенцій неодноразово проводилися детальні наукові обговорення з фахівцями – розробниками проектів. За ініціативою місцевих адміністрації двічі проведені громадські слухання за проектом відновлення ГСХ на українській ділянці дельти: 03.03.2004р. у м. Вилкове та 17.12.2004 року у м.Ізмаїл. Взята участь в проведенні альтернативних слуханнях в м. Одеса – 07.06.05р., круглому столу 07.07.2005р. у м. Київ. Крім того, з метою ознайомлення міжнародної і української громадськості стосовно оцінки впливу на навколишнє природне середовище ДП “Дельта-лоцман” розмістило ОВНС на Інтернет сторінці [www. delta-pilot. ua](http://www.delta-pilot.ua).

Проведення моніторингу, його висновки

З урахуванням позиції місцевого населення та позитивного висновку державної експертизи були розпочаті днопоглиблювальні роботи на трасі ГСХ з одночасним виконанням Програми комплексного екологічного моніторингу.

Моніторингу в рамках Програми підлягають всі основні компоненти навколишнього природного середовища, що підлягають впливу при будівництві та експлуатації ГСХ та такі, що впливають у свою чергу на умови його експлуатації: геологічне середовище, повітряне середовище, поверхневі води, ґрунти, рослинний та тваринний світ тощо. Здійснюються дослідження: гідрохімічні, гідробіологічні, гідрометеорологічні, санітарно-епідеміологічні, іхтіологічні, прибережних біотипів, повітряного середовища на наявність забруднюючих речовин, в т. ч. важких металів, які охоплюють весь спектр виконуваних робіт.

Науковий рівень екологічного моніторингу відповідає вимогам найвищих міжнародних стандартів, а об'єм досліджень може бути виконаний тільки групою наукових установ, роботи яких координує Український науково-дослідний інститут екологічних проблем Мінприроди України (Укрндіеп), м. Харків. До складу співвиконавців моніторингових робіт входять більше 10 профільних наукових організацій та інститутів, у тому числі організації Національної Академії наук України: Інститут біології південних морів, Дунайський біосферний заповідник, інститут гідробіології, інститут гідромеханіки тощо.

Експерти відзначають, що при будівництві використовували методики, які існують в Україні й за кордоном. Практично всі основні параметри стану навколишнього середовища в районі проведення робіт, а також фонові значення за межами зони впливу робіт відстежуються.

В той же час реальну загрозу природі цього унікального краю створює забруднення важкими металами та іншими шкідливими речовинами, що поступають у води Дунаю в результаті аварійних скидів з промислових об'єктів. Відомо, що у Румунії зведені крупні гідротехнічні споруди на Сулінському та Георгіївському судноплавних каналах, зокрема побудована струмене-спрямовуюча дамба в місці розділу русла Дунаю на Тульчинське та Кілійське гирло. Дуже часто країни, які розташовані вище за течією р. Дунай, стають винуватцями забруднень і екологічних інцидентів. На протязі 2002-2004 років у районі мису Ізмаїльський Чатал зафіксовано понад 200 фактів скидання ґрунту на судноплавний фарватер Дунаю та Кілійського рукава румунським земснарядом "Дунарея". При цьому, загальний об'єм скинутого ґрунту оцінюється понад 200 тисяч кубометрів. Вказані дії приводять до важких наслідків для природи на українській дельті.

Тут різко впали глибини, вирости нові острови, продовжують рости старі, збільшилося замулювання причалів портів, став зміщуватися судноплавний фарватер на Дунаї. В місті Вилкове спостерігається швидко обміління міських каналів-ериків та природного Білгородського гирла. В результаті висихання ериків на місто наступають солончаки. У донних відкладеннях дельти містяться хімічні речовини в концентраціях, що перевищують гранично допустимі норми.

Український судновий хід як чинник національної політики щодо інтеграції транспортних мереж України у міжнародну Євроазіатську транспортну систему

Під час інаугурації 23.01.2005 на Майдані Незалежності Президент України Віктор ЮЩЕНКО наголосив:

„Наш шлях у майбутнє – це шлях, яким іде Об’єднана Європа. Ми з її народами належимо до однієї цивілізації, поділяємо одні цінності. Історія, економічні перспективи, інтереси людей дають чітку відповідь на питання – де нам шукати свою долю. Наше місце – в Європейському Союзі. Моя мета – Україна в Об’єднаній Європі”.

В своїй програмі “Назустріч людям”, яка затверджена Верховною Радою 04.02.2005 р., Уряд України зобов’язується прискорити входження нашої держави до світової економічної системи, що забезпечить сталий розвиток і підвищення ефективності національної економіки. Для вирішення цього завдання Уряд планує активізувати діяльність щодо створення ефективних транспортних коридорів, співробітництва з ЄС і окремими європейськими країнами з реалізації проектів транс’європейських транспортних коридорів. В рамках реалізації програми Україна в зовнішньоекономічній політиці планує здійснити заходи щодо одержання статусу країни з ринковою економікою та вступу до Всесвітньої торгової організації.

Ці рішення знаходять підтримку міжнародного співтовариства. Відродження глибоководного суднового ходу „Дунай-Чорне море” відповідає корінним стратегічним і національним інтересам України, як держави, що вибрала курс на поглиблення відносин з країнами Європи і сприяє наповненню цього курсу реальними економічними зв’язками з використанням нової гілки міжнародного транспортного коридору № 7.

ПРО СТАН ГЛИБОКОВОДНОГО ВОДНОГО ШЛЯХУ КРИЗЬ КІЛІЙСЬКУ ДЕЛЬТУ ДУНАЮ ПО ГИРЛУ БИСТРЕ

Після остаточного замулення судноплавного гирла Прорва в Кілійській дельті Дунаю наприкінці 80-х років минулого століття Україна позбавилася власного виходу з Дунаю в море і зворотно. Ще до моменту припинення судноплавства українськими гирлами, в одеському проектному інституті “ЧорноморНДІпроект” було пророблено 12 альтернативних варіантів. Ці проробки показали, що найбільше сприятливим за природними чинниками є гирло Бистре.

Про такий же висновок в наукових публікаціях казали В. Н. Михайлов, В. М. Морозов, М. В. Михайлова, М. М. Рогов, Є. С. Повалішнікова, М. Ф. Вагін, М. В. Ісупова та багато інших [Гідрологія дельти, 2004]. Незважаючи на запеклі заперечення деяких представників Національної Академії наук України (НАНУ), включно керівників Дунайського Біосферного заповідника (ДБЗ), в 1945-1957 рр. відбувалося судноплавство по гирлу Бистре, треба тільки поглянути на навігаційну карту, аркуш № 971, корегування 1956 р. (масштаб 1:25000). І зайве когось переконувати в зворотному, бо це покаже тільки необізнаність переконувачів. Цікаво, що після багатьох років транспортного використання Бистрого не відбулося знищення відповідних фіто- і зоосоціацій, як це також має місце і на сучасному Сулінському гирлі в Румунії. Бистре має всі ознаки для вибору як судноплавного гирла [Гидроекologia, 1993; Попередня екологічна оцінка, 2002; Попова, 2003; Шуйський, 2003а, 2003б], і є природним, що розвивається, досить глибоким (до 8-18 м по тальвегу, пересічно 7,4 м) та широким (до 150-300 м, пересічно 216 м). В ньому не треба робити ніякого каналу, бо потребує прочищення тільки гирлова мілина в морі в 3 км від гирлового пересіку [Гидрология дельти, 2004].

До того ж, судноплавне використання дельти Дунаю є традиційною справою місцевого населення. Тому його обов'язково треба було урахувати при організації заповідників на будь-якій стадії існування таких заповідників. Але під час формування ДБЗ названий вид традиційного заняття місцевого населення ураховано не було. На якій підставі? Невідомо. Спеціально цілеспрямованих наукових досліджень, що ба-

зувались би на принципах комплексності, системності, ієрархічності, ретроспективності та інших, НАНУ не виконувало. Бо й до цього часу такі роботи не виконані. Ще до цього часу немає проекту організації території і належного обґрунтування зонування заповідника.

Причому, до 1997 р. керівництво ДБЗ визнавало, що найбільше екологічно цінними є Старо-Стамбульський, Очаківський, Стенцовсько-Жебріяньський осередки заповідника. Саме вони мають бути залученими до зони найсуворішої охорони [Котенко, Волошкевич, 1996]. Ділянка гирла Бистрого визнавалася малоцінною, а тому має залучатися під антропогенну діяльність. Справжній екологічний аналіз дельти Дунаю, з закономірностями розповсюдження різних рослин та тварин, представили автори [Гідроекологія, 1993; Екологічні проблеми, 1996; Стойловский, 2003]. Вони також показали першочергову необхідність заповідання чотирьох названих осередків. Але керівництву НАНУ це не завадило зробити кордони заповідника таким чином, що всі потенційно сприятливі гирла на території України були перекриті, “запломбовані”, а більшість найцінніших ділянок ДБЗ не було ураховано. Причому, фактично, по суті, — навмисно, бо не можна просто без підстав звинувачувати керівництво НАНУ, що вони ніяк не розуміли ситуацію. Треба було зовсім не розумітися на закономірностях розвитку дельтових процесів, щоби накреслити на карті існуючі кордони “ядра” Тому українські судна стали ходити румунськими гирлами і за це сплачувати іншій державі мільйони доларів кожного року на підтримку її економіки. Загальні збитки становили \$60 млн на рік [Дергачев, Демченко, 2005]. Оскільки у державі грошей і так мало, то в Придунав’ї почали скорочувалися робочі місця, згоргатися супутне виробництво, зупинятися робота багатьох підприємств тощо. Оскільки транспортна галузь є “регіоноутворюючою”, то занепад економіки відбувся дуже сильно [Дергачев, Демченко, 2005]. А відтак почали скорочуватися надходження в бюджет та загострюватися соціальна напруга в Придунн’ї. З’явилися ясні ознаки гуманітарної катастрофи, хоча б за показником смертності, який в 2 рази більший за показник народжуваності. Негативні тенденції набагато сильніше проявилися після бандитської агресії країн НАТО в Югославії, коли судна Українського Дунайського пароплавання (УДП), стратегічно важливого підприємства, не змогли сягати верхньої половини Дунаю, економічно найбільше ефективної. Після цього фактично скінчилась робота УДП. Україна почала нести великі збитки, втрачати ринки водних перевезень, відчувати занепад судоремонту і суднобудування тощо, а взагалі – відчувати неприкриті політичне при-

ниження. Сотні суден УДП стали “на прикол”. Ось чому в 2000 р. тодішній прем’єр Ю.І.Схануров дав доручення (протокол від 01.12.2000 р.) проробити питання про відновлення судноплавства в українській частині дельти Дунаю та про відновлення УДП. Ця робота була доручена Мінтрансу України, зокрема, — державному підприємству “Дельта-Лоцман”. І тут з’ясувалось, що НАНУ науково не проробила організацію території заповідника, і такого документа зовсім немає. Працівники заповідника і згодом визнавали, що “...створення заповідника свого часу не було достатньо підготовлено ні з наукового, ні з соціально-економічного, ні з юридичного боку... Заповідник являє собою приклад невдало спланованої охоронювальної території...”. Як при цьому ЮНЕСКО залучила ДБЗ в світову мережу заповідників, — то є інше питання, на яке в подальшому треба буде дати правдиву відповідь. Прикро, але найвпливовіша наукова організація України не вдалася до наукового повнокровного вивчення дуже складної природної системи заради того, щоб перешкодити гуманітарній катастрофі. Тільки за гідролого-геоморфологічною складовою ДБЗ треба було дати оцінку майже 35 елементам ландшафтної системи [Гидрология, 2004], та про це керівники ДБЗ навіть уяви не мали. Вже не кажучи про геологічну, палеогеографічну, тектонічну, метеорологічну, берегознавчу, ґрунтову та інші складові. За цієї причини підприємство “Дельта-Лоцман” фактично не мало можливості розробляти проект суднового шляху, не маючи комплексної географічної та біологічної інформації. Ось чому це підприємство, до речі – ненаукове, заключило угоду з науково-проектною організацією (“Річтранспроєкт”, м. Київ) на проведення відповідних, саме – наукових, досліджень. Отже, “Дельта-лоцман” взяло на себе тягар тієї роботи, яку мали виконати НАНУ і ДБЗ, але не виконали.

За наявності великого досвіду і залучення професіональних су-міжників, науково-проектна організація зробила незвичне. Вона зби-рала та проаналізувала велику інформацію, звертаючись до всіх науко-во-виробничих установ України, Росії, інших країн. І це дозволило “Річтранспроєкту” проробити 8 (!) альтернативних варіантів. В прак-тиці складання ОВНС виробничого об’єкту в Україні, також – і в інших країнах, невідома проробка такої великої кількості альтернатив, такої прискіпливості та достовірності. На це звертає особливо велику ува-гу як приклад високої якості досліджень Ірвін А. Р. Беннекон, дирек-тор RIZA (Нідерланди) в листі акад. Б.Є. Патону. Тому висновок про оптимальність Бистрого як найбільше слушного, годячого варіанту у

фахівців заперечень не викликає. Не викликло це заперечення у НАНУ і ДБЗ до того, як Президент України підписав Указ про створення заповідника в 1998 р.

Звертаю увагу, що вже від початку 2001 р., тобто з самого початку роботи по відновленню судноплавства на українській частині дельти Дунаю, коли дуже коштовні наукові роботи закінчувалися, в засобах масової інформації стало обговорюватися це питання. Це вже тоді, до підписання відповідної угоди Україною, відповідало букві та духу Орхуської конвенції. Висловлювалися різні громадські позиції. При великій кількості кореспондентів, Мінтранс України провів в Києві, в Європейському домі в листопаді 2001 р. ще і “круглий стіл”, щоби сповістити населення про дії по відновленню транспортного використання Кілійської дельти Дунаю. Нарешті, в Одесі в березні 2002 р. редакцією газети “Вечерня Одесса” був проведений “круглий стіл”, як це і рекомендують положення Орхуської конвенції. Все частіше засоби масової інформації сповіщають широку громадскість про стан розробки заходів по відновленню судноплавства. До цього процесу підключається народна громада Придунав’я, яка однозначно підтримує необхідність відновлення транспортного використання Кілійської дельти Дунаю, причому, більшість корінного населення вказує на гирло Бистре, природне, активне, вже самою природою пристосоване для судноплавства.

Але Президія НАНУ подала ще 15.02.2002 р. прем’єр-міністру України рішення про доцільність варіанту не по Бистрому, а по Жебріянсько-Стенцовській трасі (ЖСВ). І знову без комплексного і системного наукового обґрунтування. Хоча вже тоді йшлося про необхідність підписання Україною Європейської Хартії ландшафтного різмаїття, що вимагало саме комплексного ландшафтного, а не вузького екологічного дослідження. Трохи пізніше, 27 березня 2002 р. НАНУ ухвалює постанову № 62 від 27.03.2002 р. про те, що немає кращого варіанту, окрім Жебріянсько-Стенцовського, і також без належних наукових проробок. Вже в котрий раз дуже дивно, що НАНУ уникає виконання наукових повнокровних досліджень ландшафтних систем Кілійської дельти Дунаю.

Як на авторитетну наукову установу, то дуже дивно, що при цьому не бралися в розрахунок вже виконані ОВНС по багатьох альтернативах. “Академічні” науковці основною масою вели себе так, якби ніхто ніяких досліджень на Бистрому не проводив, і до того ж, що

немає проробок 8 альтернативних варіантів. Авторів академічної постанови не засмучувало, як вже неодноразово підкреслювалося [Шуйський, 2003а], що траса ЖСВ: 1. Знищує фізично і незворотно більше 600 га найціннішої плавневої частини заповідника; 2. Знищує унікальну екосистему піщаного пасма (гринду), що є єдиною в стадії активного зростання в Україні; 3. Відмежовуються і блокуються траси розпорошення вздовжберегового потоку наносів та шляхи подальшого формування гринду як каркасу, сітки нових дельтових утворень, а відтак цілісність дельти буде викликати побоювання; 4. Траса ЖСВ суттєво порушує умови мешкання пеліканів та осетрових риб в часи харчування та нагулу, а в перспективі — можливого гніздування птахів та відкладання ікри у риб; 5. Формується додатній осередок забруднення плавнів, Жебріянської бухти і її малих заток; 6. Фактично знищується єдина в Кілійському районі морська рекреаційна зона на березі моря; 7. Вихід із шлюзованого каналу та ковш-відстойник представляються під сильне замулення та запіщанення, типу прорвинського 80-х років минулого століття. І багато іншого. Та Стенцовсько-Жебріянський варіант викликає найбільше занепокоєння тим, що він частково чи повністю знищить Жебріянську генерацію хвильових валів — результат акумуляції Північно-західного вздовжберегового потоку наносів [Шуйський, 2003б]. Особливу цінність тут мають фітоценози [Попова, 2003]. Довго цей аспект замовчувався керівництвом ДБЗ, поки йому не нагадали, що в Румунії таких піщаних гринду налічується більше 20, і всі вони залучені до ядра заповідника. А тут НАНУ схвалює знищення єдиного в Україні пасма такої природи, бо, за їх словами, воно не має суттєвої екологічної цінності (“тільки кілька плазунів, ящірок та мух”). Де наукова логіка? Де професійний підхід? Хочеш чи ні, але з’являлося все більше впевненості в тому, що керівники ДБЗ і НАНУ застосовують непрофесійний підхід. Ця впевненість зростає, коли ці керівники стали частіше вдаватися до “стихії на товпу”, до поглядів громадських організацій, а не до наукових фактів.

Отже, в дельті Дунаю зустрілись дві протилежності. З одного боку спільнота, що спирається на наукові комплексні системні, детальні дослідження, а з іншого — люди, які, може, і болять за природу, але неспроможні за фахом виконати такі дослідження. То того ж, ці люди вже оголосили своє рішення, а відступити від нього — не дозволяла “честь мундиру”. Не даремно, що саме за ініціативою і за гроші “Дельта-лоцман” НАНУ все ж виконала систематизацію та

аналіз наукової інформації про оцінку шлюзованого каналу і гирла Бистрого. Хоча, і через півроку після постанови № 62 від 27.03.2002 р.

Після ретельного наукового аналізу екологічної ситуації [**Попередня екологічна оцінка, 2002**], авторитетна комісія НАНУ під керівництвом акад. В. Д. Романенка засвідчила: “Жебріяньське піщане пасмо нараховує 905 судинних рослин, або 95,68 % всієї флори Дунайського біосферного заповідника... Тут унікальний літорально псамофільний флористичний комплекс із значною участю степового (кучугури), бореального (плавневі біокомплекси), і неморального (прируслові гряди). *За показником видового багатства вона займає перше місце в Північному Причорномор’ї*”. Що ж виходить, що керівництво ДБЗ свідомо вибрало фізичне знищення це розмаїття заради будівництва шлюзованого каналу за Стенцовсько-Жебріяньським варіантом? До речі, коли капітан судна має вибір: яким шляхом йти, шлюзованим, чи природним, то він завжди вибере природний, такий, як гирло Бистре.

Читаємо далі в [**Попередня екологічна оцінка, 2002**]: “Жебріяньсько-Стенцовська ділянка відзначається багатством представників реліктової флори — третинних та четвертинних видів, формування яких відбувалося на прибережних територіях. До Червоної книги України внесено 13 видів, Європейського списку 3, Міжнародного списку 6, всього — 55 ендемічних видів. *Псамофітний ендемізм Жебріяньського пасма найвищий в Україні...* Трасою шлюзованого каналу “Соломонів рукав—Жебріяньська бухта” плавні і пасмо будуть розділені на дві частини. *При цьому відбудеться деградація екосистем на всіх рівнях організації.* Їх рослинний і тваринний світ є надзвичайно вразливими. *Тому тут поформувався осередок унікальної для Європи флори і рослинності.* Ніякі компенсаційні заходи не мають альтернативи. *Сам шлюзований канал веде до знищення найбільш багатой ріноманіттю частини плавні і пасма, яке за унікальністю флори і фауни як неповторний витвір природи не має ціни і не може бути компенсоване ні іншими територіями, ні будь-якими коштами...* Будівництво каналу за Жебріяньським варіантом призведе до незворотних змін в екосистемах Жебріяньського пасма. В результаті як не найцінніша ділянка ДБЗ перетвориться в малоцікавий антропогенний ландшафт”.

І чого варта після цього постанова Президії НАНУ № 62 від 27.03.2002 р.? Чого варті заяви керівників ДБЗ, що тільки шлюзований канал в Жебріяньську бухту — це єдине благо для розвитку суд-

ноплавства і збереження рослин і тварин? Більш непроглядне неучтво тяжко вигадати.

А скільки треба було часу, щоби переконати прибічників шлюзованого каналу в тому, що відновлення судноплавства Україною на своїй території відповідає основним положенням Севільської та Йоханнесбургської хартій! Спеціально для цього треба було проводити експертизу ліцензованими іноземними експертами в жовтні 2003 р. Ці експерти також підтвердили, що проект відновлення судноплавства крізь Бистре відповідає міжнародній практиці співіснування суднових шляхів та заповідників в одній гирловій області. Саме за їх ініціативою був розроблений проект створення спеціального випуску “Вісника Одеського національного університету [Попова, 2003; Шекк, 2003; Шуйський, 2003], в якому на матеріалах нових досліджень були показані переваги гирла Бистрого як оптимального водного шляху в Кілійській дельті Дунаю. Паралельно йшло активне обговорення в засобах масової інформації для інформації населенню Придунав’я і України в цілому.

Але ж “честь мундиру”! Як же керівники ДБЗ та НАНУ могли погодитися з варіантом по Бистрому, після своїх непередуманих виступів, рішень та постанов? Це означало б визнання свого непрофесіоналізму та некомпетентності. Так і не виконавши проект організації території, керівники ДБЗ і НАНУ стали звертатися до іноземної громадськості, до міжнародних екологічних організацій.

Звертання посадовців ДБЗ і НАНУ до іноземних структур і міжнародних організацій — це також свідчення про небажання виконати повноцінне наукове дослідження. Навіщо? І так добре. А тим часом “Дельта-лоцман” завершує підготовку до відкриття судноплавства по Бистрому. Відповідний проект проходить дві дуже серйозні державні експертизи в 2003 р. і 2004 р., які були виконані кращими вченими України, фахівцями із світом ім’ям з Київського, Харківського, Одеського університеті, з деяких інститутів НАНУ. Висока якість експертизи була підтверджена фахівцями Ради Європи. Але після цього, на жаль, керівництво ДБЗ і деяких інститутів НАНУ вдалося до прямої деструкції і взяло курс на закриття судноплавства на українській частині дельти Дунаю.

Втручання іноземних організацій в суверенні дії України по запобіганню гуманітарної катастрофи в Придунав’ї — це окрема сторінка “дунайської епопеї”. Можна думати, що за гроші іноземців були виконані належні і в необхідному обсязі наукові дослідження? Але як

би не так! Невідомо, що іноземці тоді думали про Україну, однак, науковий рівень більшості “фахівців”, що приїжджали в дельту Дунаю, бажав бути кращим. Що й казати, коли заїжджі “експерти” навіть не могли показати на карті, де розташована дельта Дунаю... Але галас був зчинений дуже великий. На жаль, навіть частина державних посадовців в деяких країнах “спіймалася” на цьому галасі. Той американський сенатор, який засудив екологічну катастрофу і знищення “екологічного серця” Європи, мабуть, і не чув ніколи про Україну, і тим паче — про Дунай, але туди ж. Як прикро було дивитися на пана Герхарда Шредера під час його “захисної” промови! Так і хотілося сказати: “Ну, що Ви розумієте, шановний Канцлере, в процесах дельтоутворення? Краще слідували б, щоби з Німеччини нам йшло менше бруду. Робити політику — ось це у Вас добре виходить”.

Правда, частина “протестантів” знала тоді і зараз знає, що робить. Особливо це стосується румунських посадовців і екологів, також українських різних “печенегів”, “екоправників”, “екозахисників”... Тих, кого румунські офіційні газети називають “побратимами”. Їх, як і керівників ДБЗ, не турбує величезний і різноманітний науковий матеріал, що доказує оптимальність Бистрого як суднового шляху. Та і навряд вони в ньому розуміються.

Ось дуже яскравий приклад. Під час поїздки керівників дипломатичних місій в Україні в дельту Дунаю 10.09.2004 р. громадська організація “Національна асоціація Євроберег-Україна” розповсюдила спеціальне звернення до всіх представників дипломатичних місій. Звернення має такий зміст:

О Б Р А Щ Е Н И Е

**к участникам поездки в дельту Дуная послов
и других представителей дипломатических миссий
зарубежных стран в Украине,**

г. Вилково Одесской области, 10 сентября 2004 г.

Глубокоуважаемые леди и джентльмены,

Национальная Ассоциация EUROCOAST-UKRAINA просит Вас поддержать возрождение территории Одесской области Украины вблизи реки Дунай и в дельте Дунаю. По причинам, которые не зависели от Украины и местного населения, было прекращено водно-транс-

портное использование Украинской части Дуная и ликвидирован Дунайский речной флот нашей страны. Хотя уже много столетий судоходство является традиционным занятием местного населения, и об этом говорится в различных публикациях.

Организация Дунайского Биосферного заповедника, его деятельность не остановили прогрессирующий упадок условий проживания населения и хозяйства в Дунайском районе Одесской области, как это было обещано.

Такая ситуация в начале XXI века привела к гуманитарной катастрофе в районе дельты Дуная в Одесской области Украины.

1. Здесь Украина потеряла рабочие места на торговых судах и в морских портах (более 25000 мест).

2. Инфраструктура водно-транспортной отрасли претерпела глубокую деструкцию, что привело к дополнительным потерям более 15000 рабочих мест.

3. В городах на берегу реки Дунай работоспособное население уменьшилось на 40 %.

4. 95 % работающих получают зарплату ниже официального уровня бедности, а финансирование социальных программ уменьшилось в 4 раза.

5. Смертность местного населения превысила рождаемость в 2 раза, а природная потеря населения составляет –8% в среднем за 1995-2003 годы.

6. Смертность детей до 1 года была в 3,5 раза выше, чем в среднем по всей Украине за последние годы.

7. Отсутствие необходимого финансирования крайне негативно сказалось на Дунайском биосферном заповеднике и сохранении дикой природы в нем.

Все это явилось причиной и других деструктивных последствий.

Данная катастрофа может быть преодолена возрождением судоходства на Украинской части дельты Дуная и возобновлением здесь деятельности водно-транспортной отрасли, появлением высокооплачиваемых рабочих мест, улучшением питания и медицинского обслуживания людей, отчислением достаточных средств в виде налогов для финансирования социальных программ и для совершенствования работы Дунайского заповедника и прочее. Именно такое решение проблемы является общепринятой мировой практикой. Например, в Европе показательным является опыт Великобритании, которая ре-

шила подібні проблеми в процесі виконання проектів SOLENT і THAMES ESTUARINE.

Несколько собраний місцевого населення, рішення локальних властей і властей Одеської області, Указ Президента України, експертиза 8 альтернативних варіантів судоходного пути, висновки двох національних і трьох міжнародних груп експертів рекомендували природний дельтовий рукав Быстрый в якості готового судоходного пути. Використання саме Быстрого рукава як природного водного пути є найбільш безпечним з екологічних, вигідним з соціальних, економічних показателів, що повністю відповідає Севільській стратегії біосферних резерватів. Сьогодні все готово, щоб традиційне судоходство і водно-транспортна галузь відродилися і допомогли б подолати гуманітарну катастрофу в Дунайському районі.

Однак, цьому активно заважають члени Партії зелених України напередодні президентських виборів в Україні. Причому, в цей протест втягнуті і “зелені” ряду країн Європи.

В цій зв'язі просимо зрозуміти нашу глибоку озабоченість і підтримати заходи України по ліквідації гуманітарної катастрофи в Дунайському районі за допомогою найбільш безпечного варіанта.

Члени Асоціації EUROCOAST-UKRAINA

Як не прикро про це говорити, але ніякої відповіді, взагалі ніякої реакції на це звернення асоціація не отримала. Ось і виходить, що тяжке становище населення Придунав'я — це тільки українська забота. Відповідно, будь-які рекомендації іноземців щодо відновлення ГСХ — це тільки рекомендації. А дії повинні бути тільки в інтересах України.

Наступного разу вищенаведене “Звернення” було спрямоване до Оргкомітету міжнародного наукового форуму в Абердіні, Великобританія, причому асоціація “Свроберег-Україна” була в числі організаторів цієї конференції “ЛІТОРАЛЬ-2004”. В листі супроводження було зазначено:

Chairman EUROCOAST Forum
LITTORAL-2004
Aberdeen
United Kingdom

Dear Chairman,

Разрешите выразить Вам и всем участникам международной конференции LITTORAL-2004 наше глубокое уважение и моральную поддержку.

К сожалению, представители Association EUROCOAST-UKRAINA не смогли лично принять участие в работе этого авторитетного форума. Однако, мы с Вами в благородном деле сохранения морских побережий Европы и оптимального использования природных ресурсов.

Мы также просим Вас зачитать наше “Обращение” на пленарном заседании перед всей аудиторией и одобрить его. Мы были бы глубоко благодарны Вам, если бы слова одобрения Вы выслали нам по E-mail: eurocoast@ukr.net или по факсу: +38 (048) 777-64-87.

С глубоким уважением,

Президент EUROCOAST-UKRAINA
Prof. Yuriy Shuisky

І в цьому випадку ніякої відповіді не було отримано, незважаючи на те, що асоціація є членом загальноєвропейської федерації. Коли із своїми партнерами так поступають, то що вже говорити про чиновників від екології та економіки, які приїжджають в Кілійську дельту Дунаю?

Але й іноземці нарешті розібралися, що до чого. Коли вони приїжджали до Вилково, то бачили квітучу дельту, вода текла, птахи щебетали, очерет зеленів, чаплі стояли у воді, ходулочники бігали, а дунайського оселедця на базарі було вдосталь... Дуже показовими є висловлювання керівників дипломатичних місій 26 країн в Україні у вересні 2004 р., які побували в дельті і змінили позицію з негативної на позитивну. Згодом, позитивне відношення до судноплавства крізь Бистре висловили Тобіас Салаті (регіональний координатор бюро Рамсарської Конвенції в Європі), Дітер Хінтенаус (координатор Управління рухом суден на Дунаї), Ерві Летьєр (експерт Ради Європи) та багато інших.

Під час відвідання Кілійської дельти один з візитерів, сенатор Парламенту Нідерландів, член Комісії з питань екології, сільського господарства, місцевих та регіональних проблем Парламентської Асамблеї Ради Європи, доповідач з питань європейських дельт пан Лео Платвуд спитав директора ДБЗ, де той бачить занепад екосистеми дельти, масову загибель риби і птахів. Директор почервонів і промовчав. Ось так... А пан Лео Платвуд зауважив, що не побачив наслідків катастрофічного впливу глибоководного суднового ходу на навколишнє середовище, як це йому представляли раніше ті, хто взяв курс на знищення власного українського водного сполучення Дунай - Чорне море.

Нарешті, з початком судноплавства 28.08.2004 р. по Бистрому, стало видно, що розробники і експерти проекту були праві. Виправдався прогноз екологічного стану дельти. Судна пішли по Бистрому, причому, через рік експлуатації пройшло на третину суден більше, ніж планував проект. До 60 % всіх суден були іноземними. А близько 15 % суден йшли крізь Бистре на порти Румунії. Загальний дедевейт суден, що пройшли, майже перевищив 2 млн т. Вже в травні 2005 р. Бистрим пройшло в 2,8 рази більше суден, ніж передбачено бізнес-планом 1-го етапу ГСХ, а по Бистрому стало ходити вже більше суден, ніж по Сулінському гирлу. Були налаштовані роботи по моніторингу стану екологічної системи дельти. Що тоді маємо чекати, коли до ладу увійшла б друга черга ГСХ? Що ж, практика показала ефективність відновлення судноплавства. І як при цьому можна було стверджувати [Дергачев, Демченко, 2005], що Бистрий "...ніяк не зможе бути конкурентом Сулінському каналу" в Румунії? Бачиться, треба деяким економістам скласти нові, ближчі до життя розрахунки, і не піддаватися на нікчемний галас дилетантів.

Саме дилетантській підхід спричинив припинення всіх робіт по облаштуванню ГСХ. Коли б не незрозумілий наказ Мінекології України припинити всі роботи по облаштуванню водного шляху, то результат був би ще кращим. Отже скажемо в липні по Бистрому пройшло тільки 78 % планової кількості суден. Після припинення необхідних робіт Україні було завдано не тільки матеріальних, але політичних і соціальних збитків; знову загострилася негативна ситуація в Придунав'ї.

Висновки

1. Потреба у відновленні судноплавства в Українській частині дельти Дунаю виникла у зв'язку із занепадом економіки Придунав'я, зростанням смертності населення в 2 рази порівнянно із народжуваністю, відїздом працездатного населення за межі Придунав'я, зростанням соціальної напруженості, необхідністю припинити фінансування економіки сусідньої держави на шкоду собі, отриманням Україною великої політичної шкоди.

2. Відновлення судноплавства в Кілійській дельті Дунаю по гирлу Бистрому ґрунтується на минулому досвіді, є продуманим, добре обґрунтованим, має численні аналогії в гирлах інших річок, з практично мінімізованим ушкодженням навколишньому середовищу, практично перевіреним і економічно ефективним.

3. Підхід ДБЗ і НАН України до вирішення питання про відновлення суднового шляху і організації території заповідника, співіснування яких є світовою практикою, був і залишається непродуманим, некваліфікованим і дилетантським.

4. Роль міжнародних організацій, які мають нахабство втручатися в відновлення Україною судноплавства на своїй території в дельті Дунаю, є тільки рекомендаційною, і може не нести ніяких наслідків. Жодна іноземна країна не зацікавлена в процвітанні України і в розвитку економіки України. Але при цьому треба надавати інформацію міжнародним організаціям про стан в дельті Дунаю в процесі відновлення ГСХ.

5. Треба негайно відновити роботи на гирлі Бистрому по налаштуванню ГСХ в повному обсязі, припинити всяку діяльність, яка шкодить екологічному становищу, економічним, соціальним, політичним інтересам України.

Література

1. Гидрология дельты Дуная // Отв. ред. В. Н. Михайлов. – Москва: ГЕОС, 2004. – 448 с.
2. Гидроэкология украинского участка Дуная и сопредельных водоемов // Харченко - Т. А., Тимченко В. М., Ковальчук А. А. и др. — Киев: Наукова думка, 1993. – 328 с.
3. Дергачев В. А., Демченко В. А. Геополитическая и геоэкономическая трансформация Украинского Придунавья. – Киев: МПП Гордон, 2005. – 90 с.
4. Котенко Т.І., Волошкевич О. М. Створення Дунайського Біосферного заповідника — один із шляхів вирішення екологічних проблем регіону // Екологічні проблеми басейну Дунаю в межах України: Зб. наук. праць. Відп. ред. В. Д. Романенко. – Київ: Наукова думка, 1996. – С. 102 – 111.

5. Попередня екологічна оцінка впливу будівництва та експлуатації глибоководного суднового ходу “Дунай — Чорне море” за альтернативними варіантами // В. М. - Тимченко, Ю. П. Зайцев, Ю. Р. Шеляг-Сосонко та ін. – Відп. ред. Акад. В. Д. Романенко. – Київ: НАН України, 2002. – 314 с.
6. Попова Е. Н. Флора и растительность Килийской дельты Дуная // Вісник Одеськ. нац. університету ім. І.І. Мечникова. Екологія. – 2003. – Т. 8. – Вип. 11. – С. 106 – 137.
7. Стойловский В. П. Водно-болотные угодья Азово-Черноморского региона в системе природоохранных и управленческих решения. – Одесса: Феникс, 2003. – 309 с.
8. Шекк П. В. Ретроспективный анализ и современное состояние ихтиофауны и рыбных промыслов дельты Дуная // Вісник Одеського нац. університету ім. І.І. Мечникова. Екологія. – 2003. – Т. 8. – Вип. 11. – С. 55 – 84.
9. Шуйский Ю. Д. Килийская дельта Дуная и вопросы водных путей // Проблемы экологической безопасности транспортных коридоров в Черноморском регионе: Сб. науч. трудов. Отв. ред. О. В. Недоступ. – Одесса: ОЦНТПИ, 2003а. – С. 148 – 159.
10. Шуйский Ю. Д. Гидролого-морфологические черты формирования современной Килийской дельты Дуная // Вісник Одеськ. нац. університету ім. І.І. Мечникова. Екологія. – 2003б. – Т. 8. – Вип. 11. – С. 4 – 17.

РОЗДІЛ 2. РЕАЛІЗАЦІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ І РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ПРИРОДНИХ РЕСУРСІВ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я

В. М. Клапцов,

*ведущий научный сотрудник
Российского института стратегических исследований*

ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА

Социально-экономическое развитие зависит от многих факторов, одним из которых является географическое положение региона. Расположение Украинского Придунавья благоприятствует развитию туризма. Туризм является важным источником финансовых поступлений в казну любого государства. Тем более что туризм является одной из самых динамично развивающихся отраслей мировой экономики. Мировые доходы от туризма в 1998 г. составили 444,7 млрд дол., не включая при этом прибыль от продажи авиаперевозок. В 2000 г. доходы от туризма в мире достигли примерно 620 млрд дол., согласно прогнозам, в 2020 г. доходы могут увеличиться до двух триллионов долларов. Во многих странах на долю туризма приходится от пятой части до половины валового национального продукта [1].

Удельный вес доходов от туризма в общей сумме поступлений от экспорта весьма высок (в Испании – 60 %, в Австрии – 40 %) и составляет основу государственного бюджета ряда стран. По уровню доходов туризм уступает лишь нефтедобывающей промышленности и автомобилестроению, а как источник поступлений валюты международный туризм занимает второе место в мире после товарного экспорта.

С другой стороны туризм обеспечивает занятость миллионов людей, а ведь в сфере туризма занято 60 % всей рабочей силы в мире. В 1995 г. каждое 16-е рабочее место в мире приходилось на туризм. Ведь индустрия туризма имеет очень разветвленную сеть. В этой отрасли труд в основном не механизирован, и не может быть механизирован, что позволяет привлекать трудовые ресурсы, на-

правляя их на обслуживание туристов (зарубежная практика показывает, что для обслуживания одного иностранного туриста требуется около 10 человек).

Российский туристический бизнес отстает в своем развитии от международного, и пока не является высокодоходной отраслью. Если в развитых странах доля туризма в валовом национальном продукте составляет от 5 до 15 % (в некоторых странах достигает 50 %), то в России этот показатель составляет лишь 0,01 %. Причем огромное количество туристов выезжают за рубеж, а, следовательно, наблюдается отток финансовых средств. Так, например, в первом полугодии 1995 г. российские туристы вывезли 2,5 млрд дол., а ввезено в страну было не более 800 млн дол.

В регионе Украинского Придунавья туристический бизнес также пока не является быстро развивающейся отраслью. Среди основных причин отставания от мировых стандартов как российской, так и украинской туристической отрасли видное место занимает состояние окружающей среды. Как известно, Глобальный экологический фонд, в рамках программы Исследование окружающей среды Черного моря в 1993 – 1996 года провел трансграничный диагностический анализ моря [2]. В ходе работы определялись источники-загрязняющих веществ, в результате которой было подсчитано количество загрязняющих веществ, поступающих в море от прибрежных государств. Отдельно измерялись загрязнения, поступающие из международных рек, впадающих в море.

Результаты измерений оказались плачевными. Директор-исполнитель Программы ООН по окружающей среде Клаус Топфер заявил: “Мы знали, что Черное море – водная система глобального значения – находится под угрозой, но результаты проведенного исследования показали насколько сильно пострадало море и какой риск оно представляет для людей, которые зависят от него. Результаты исследования являются предостережением мировому сообществу о том, что мы не можем пользоваться нашими водными системами бесконтрольно”.

Огромное антропогенное воздействие на Черное море связано с тем, что на территории водосборной площади бассейна моря расположены 21 страна Европы и Азии. По территории водосбора протекают такие большие реки как Дунай, Днепр, Днестр и другие, на ней находятся большие сельскохозяйственные площади, мощные индус-

триальные центры, большие города, в том числе столицы 10 государств. Поэтому бытовые и промышленные жидкие отходы, в конечном итоге, попадают в Черное море.

По степени интернационализации промышленного, бытового и сельскохозяйственного стоков Черное море занимает первое место среди всех морей. Отсутствие единого хозяина, который мог бы организовать природоохранные мероприятия моря, привело к тому, что Черное море рассматривается как “ничейный” резервуар, богатствами которого можно пользоваться бесплатно и сбрасывать нечистоты, как на бесхозную свалку. Такой подход к Черному морю поставил его на грань катастрофы. Обеспокоенность экологическим состоянием Черного моря привела к тому, что в 1992 году представителями причерноморских стран была подписана Бухарестская конвенция о защите Черного моря от загрязнения, которая была ратифицирована РФ в 1993 году [3]. Во исполнение требований Бухарестской конвенции в 1993 году Глобальным экологическим фондом была учреждена Черноморская экологическая программа. Координационный центр указанной программы был создан в 1994 году в Стамбуле. Для достижения целей настоящей Конвенции договаривающиеся стороны учредили Комиссию по защите морской среды Черного моря от загрязнения. В 1996 году в Стамбуле шесть черноморских государств подписали Стратегический план действий по реабилитации и защите Черного моря. Подписание этого документа явилось официальным согласованием странами и подтверждением необходимости взять на себя обязательства разработать общую стратегию защиты и восстановления Черного моря, управления его береговыми и морскими ресурсами на 20 лет. Тем самым правительства этих стран взяли на себя обязательства по разработке собственных, Национальных планов действий.

Согласно Стратегическому плану действий, было создано шесть центров: в городе Констанца (Румыния) – по рыболовству, в городе Варна (Болгария) – по чрезвычайным ситуациям, в Одессе (Украина) – специального мониторинга, в Батуми (Грузия) – по биоразнообразию, в Новороссийске (Россия) – по комплексному управлению прибрежной зоной, в Стамбуле (Турция) – по текущему мониторингу. В соответствии с компетенцией каждая из стран определила ряд организаций, сотрудничающих по направлениям деятельности Черноморской программы.

Но, по мнению экологов, никакой активности в работе центров не наблюдается. Так, например, Россия проводит только стандартные наблюдения гидрометеослужбы. Разрозненная работа специалистов не способствует созданию хотя бы элементарного банка данных о районах исследования, нет достоверной информации о количествах экспедиций, о периодах выполнения анализов, о методах их проведения, если таковые работы вообще кем-то проводятся. По многим позициям план пока не реализуется из-за отсутствия необходимого финансирования. Так, например, в 2002 г. на внеочередном заседании сторон Конвенции по защите Чёрного моря постоянные представители стран согласовали новые сроки выполнения программных задач на 2002-2009 годы. В числе мероприятий, срок выполнения которых был перенесён, оказались развёртывание на проектный уровень функционирования Черноморской комиссии в целом, её секретариата и вспомогательных органов с соответствующим обеспечением финансирования (на 2003 год), проведение каждые два года конференций по тематике связанной с целями Стратегического плана действий по охране Чёрного моря (на 2004 год) и другие. Судя по тому, что конференция не была проведена, по-видимому, опять возникли какие-то затруднения [4].

В соответствии с постановлением правительства России от 2 декабря 1993 года “О мерах по организации выполнения Конвенции о защите Черного моря от загрязнения” выполнение обязательств российской стороны по Бухарестской конвенции возложено на министерство природных ресурсов России (МПР). Также была создана межведомственная комиссия по Черному морю как координирующий орган по выполнению Бухарестской конвенции.

Счетная палата РФ в 2002 г. провела проверку выполнения данного постановления правительства. В материалах, представленных на коллегию, отмечается, что МПР не осуществляло должный контроль за реализацией обязательств России по Бухарестской конвенции. С 1999 по 2002 гг. не функционировала межведомственная комиссия по Черному морю. Не была разработана концепция оздоровления экологической обстановки в бассейне Черного моря на территории России, отсутствовала специальная программа защиты Черного моря от загрязнения. Вместо трех федеральных целевых программ (ФЦП) по рациональному использованию природных ресурсов Черного моря и развитию курортных регионов, правительством России

утверждена одна – ФЦП “Юг России”, которая ориентирована в основном на развитие промышленности, транспорта и сырьевой базы нефтегазодобычи в южных регионах страны. В 2004 году межведомственная комиссия по Черному морю, постановлением премьер-министра РФ, была упразднена.

Развитие зоны отдыха на российском побережье Черного моря является насущной необходимостью, так как большинству российским гражданам (и детям в том числе) кроме как на российских курортах отдыхать негде. Украина также заинтересована в развитии международного туризма. Поэтому Россия и Украина должны занять активную позицию в деле сохранения и восстановления природной среды Черного моря.

Черное море представляет собой единый природный комплекс, и последствия ухудшения его состояния будут иметь влияние на все прибрежные страны. В данной ситуации вопросы экологической безопасности отдельных стран выходят за рамки сугубо национальных проблем и обеспечение собственной безопасности не может осуществляться без должного соотношения с соседними странами.

Для создания благоприятной обстановки в этом регионе необходима принципиально новая концепция природопользования в бассейне Черного и Азовского морей, основанная на идеях совместного хозяйствования стран, связанных общими ресурсами и всецело зависящих от границ устойчивости морских экосистем. Созданный в 2001 г. в Москве, Фонд спасения Черного моря должен стать структурой международного характера, которая будет нести ответственность за экологическое состояние Азовского и Черного морей. Основной задачей этого фонда должна стать организация проектов по спасению этих морей – особенно их прибрежной зоны, пострадавшей в результате хозяйственной деятельности человека. Проекты, должны быть направлены на внедрение современных экологически безопасных технологий, модернизацию очистных сооружений в портах и прибрежных городах Черного моря, создание системы контроля за качеством морской воды.

К экстренным мерам по защите Черного и Азовского морей следует отнести разработку соглашения о квотах на стоки для всех стран бассейна. Так как огромная доля загрязняющих веществ попадают в Черное море вместе с водами Дуная, необходимо расширить количество стран-участниц Бухарестского соглашения, включив туда, поми-

мо прибрежных стран, и страны, расположенные в бассейне реки Дунай. Необходимо разработать концепцию распределения квот на сброс сточных вод для всех европейских стран, входящих в бассейн Черного моря, исходя из его ассимиляционной емкости.

Для определения квот, необходимо провести оценку воздействия на окружающую среду (ОВОС) антропогенной нагрузки на экосистему Черного моря. В этой оценке необходимо учесть также существующие и планируемые к размещению нефтяные и газовые терминалы, добычу нефти и газа на шельфе Азовского и Черного морей, состояние и тенденции развития чужеродных организмов. ОВОС покажет способность моря к самоочищению и определит возможный уровень общей нагрузки на различные участки морской экосистемы.

Необходимо разработать концепцию природопользования в бассейне Черного моря, в основу которой должна быть положена идея совместного хозяйствования регионов, связанных общими ресурсами. С этой целью государствам бассейна Черного моря необходимо закрепить законодательно новое понятие в системе природопользования – собственность природы. Необходимо признать за Черным морем право наличия собственности (по аналогии с государственной собственностью). Необходимо создать организацию, которая будет представлять интересы Черного моря в международных организациях. Таким образом, это море станет равноправным субъектом в мировой экономической системе. Данная организация может существовать за счет средств, выделяемых странами, из которых загрязняющие вещества попадают в Черное море. Новая структура международного характера должна иметь законодательное право (основанное на многостороннем соглашении) на применение штрафных санкций к странам, нарушающим экологические нормы, а полученные средства пойдут на восстановление биологических ресурсов Черного моря. Литература.

Литература

1. Крупенина Т. В., Управление персоналом, № 5, 2001.
2. Black SEA Transboundary Diagnostic Analysis. Unation publications Sales. No.97. III. B.15 I UN Plaza, new York, NY 10017 USA, 1997.-142pp.
3. Конвенция о защите Черного моря от загрязнений (Бухарест, 21 апреля 1992г.).
4. К итогам внеочередной сессии Черноморской комиссии. Сообщение пресс-службы МПР РФ. 2 февр. 2002 г.

ЗАПОБІГАННЯ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ І ЗАХИСТ ВІД ПОВЕНЕЙ В ЄВРОРЕГІОНІ „НИЖНІЙ ДУНАЙ”

Матеріали до презентації проекту

Місце реалізації проекту: Одеська область, українська частина заплави р. Дунай.

РЕЗЮМЕ: Останнім часом у зв'язку з антропогенним навантаженням на водозбори, порушенням водоохоронного режиму та кліматичними змінами кількість високих та катастрофічних паводків в великих річках неухильно зростає. Це відноситься і до Дунаю – другої за розміром річки Європи.

Підвищення водності Дунаю та незадовільний стан протипаводкових споруд уздовж української ділянки ріки підвищують ризик затоплення господарчої інфраструктури та прибережних населених пунктів під час катастрофічних повеней. Обумовлюють занепокоєння місцевого населення.

Комплекс протипаводкових споруд захищає від шкідливої дії вод міста Рені, Ізмаїл, Килія, Вилкове, а також 16 тис. га сільськогосподарських угідь, 10 км. транзитного газопроводу Росія-Румунія-Туреччина, 10 км ЛЕП Молдова-Румунія-Болгарія, автодороги місцевого та державного призначення. Крім того, тут розташовані водно-болотні угіддя міжнародного значення озера Кугурлуй і Картал, та частина Дунайського біосферного заповідника.

Попередні дослідження, здійснені Одеським обласним виробничим управлінням водного господарства (Облводгосп) показали, що існуючі протипаводкові споруди, які були побудовані більш ніж 40 років тому, в даний час не забезпечують гарантований захист територій та населення від затоплення при високих і катастрофічних паводках. З загальної довжини дамб (215 км) менш ніж половина (106 км) відповідає всім необхідним стандартам і не потребує реконструкції. Понад 30 км дамб знаходяться в зруйнованому стані, а на протязі 52 кілометрів не відповідають вимогам через їхню недостатню висоту.

З метою створення умов для безпечного проживання населення української частини дельти ріки Дунай шляхом удосконалення системи контролю над паводками і попередження надзвичайних ситуацій в

регіоні Одеським Облводгоспом в партнерстві з Радою повіту Тульча (Румунія), Радою графства Корнуолл (Велика Британія) і Центром регіональних досліджень (Україна, м. Одеса) за фінансової підтримки Європейської Комісії через програму „ТАСИС – прикордонне співробітництво” було розпочато спільний проект „Запобігання надзвичайних ситуацій і захист від повеней в Єврорегіоні „Нижній Дунай”.

Цільова група проекту: органи влади і управління водного господарства регіонів-членів Єврорегіону “Нижній Дунай”; Комісія з навколишнього середовища і надзвичайних ситуацій і Координаційний центр Єврорегіону “Нижній Дунай”; райони і місцеві громади Ренійського, Болградського, Ізмаїльського і Килійського районів, облуправління по надзвичайних ситуаціях, комітет земельних ресурсів, облуправління сільського господарства.

ЗАДАЧІ ПРОЕКТУ:

Загальною задачею проекту є розробка і здійснення мір і належної практики управління для попередження негативного впливу повеней і захисту від них з урахуванням економічних, екологічних і соціальних факторів в Єврорегіоні “Нижній Дунай”.

Специфічні задачі проекту:

- Здійснення комплексної оцінки ризиків при катастрофічних повенях, включаючи оцінку стану протипаводкових споруд в Українській частині дельти Дунаю, зонування, картування і створення списку потенційно небезпечних об’єктів у заплаві Нижнього Дунаю та у районі Придунайських озер;

- Створення сучасної транскордонної системи попередження надзвичайних ситуацій і попередження про паводки, включаючи створення центра раннього оповіщення про паводки та інформування населення про паводкову ситуацію в заплаві Дунаю;

- Планування заходів для зниження ризику для життя і здоров’я населення, матеріальних цінностей і майна, водних і наземних екосистем, включаючи водно-болотні угіддя міжнародного значення, при катастрофічних паводках у заплаві Нижнього Дунаю;

- Реалізація заходів щодо зниження ризику для життя і здоров’я населення, матеріальних цінностей і майна, водних і наземних екосистем, включаючи водно-болотні угіддя міжнародного значення, при катастрофічних паводках у заплаві Нижнього Дунаю, у т. ч. удосконалення гідрологічного менеджменту Придунайських озер під час катастрофічних повеней, вибір модельної території і розробка моделі відновлення ВБУ з метою використання його паводкової ємності. Ці

заходи також включають у себе створення центру раннього оповіщення про паводки й інформування населення про паводкову ситуацію в заплаві Дунаю;

- Поліпшити доступ широкої громадськості до інформації про стан протипаводкових споруд уздовж української частини Дунаю і ризику затоплення території, що дозволить утягнути більш широке коло громадськості в здійснення мір, націлених на зниження ризику затоплення та збереження, і відновлення ВБУ. А також буде сприяти виконанню Орхуської Конвенції (Aarhus Convention) в Україні і Румунії;

- Вивчення й адаптація позитивного досвіду, накопиченого в країнах ЕС (Великобританія і Німеччина) у сфері попередження надзвичайних ситуацій і захисту від паводків. У тому числі здійснення обміну досвідом між партнерами мережі Syscleau у рамках INTERREG III C;

- Сприяти реалізації базових принципів Європейської водної директиви і Посібника зі стійкого запобігання паводків (Конвенція ООН про захист і використання транскордонних рік і озер міжнародного значення).

ОСНОВНІ СТРИМУЮЧІ ФАКТОРИ:

- Брак бюджетних коштів для здійснення заходів, спрямованих на ефективний захист від паводків.

- Нерозвиненість і слабка технічна оснащеність системи міждержавного оповіщення про надзвичайні ситуації (паводки, руйнування гребель і водоймищ, скидання неочищених стічних вод) уздовж Дунаю.

- Обмежений доступ місцевого населення до інформації про стан протипаводкових споруд уздовж української частини Дунаю.

- Брак досвіду в області стійкого управління ВБУ і використанні їх ресурсів для зниження інтенсивності повеней.

Проект відповідає положенням Угоди про добросусідство між Україною і Румунією (2 червня 1997) – Стаття 8 (стосовно транскордонного співробітництва між прикордонними громадами і владою в Україні і Румунії), Стаття 16 (стосовно співробітництва в галузі охорони навколишнього середовища і запобігання стихійних лих); Програми соціально-економічного і культурного розвитку Одеської області на період до 2010, прийнятої Одеською обласною радою (Рішення № 123-XXIII від 24 грудня 1999); Програми проти-паводкових заходів стабілізації берегової лінії Української ділянки р. Дунай і комплексу гідротехнічних споруд на Придунайських озе-

рах на період 2001-2005 (2001 р.). Тема проекту відповідає основним напрямкам діяльності проекту Державної програми стійкого розвитку Українського Придунав'я. Проект цілком відповідає меті і задачам Регіональної комплексної програми захисту населених пунктів і сільськогосподарських угідь в Одеській області від руйнівних впливів вод у 2001-2005 р. і прогноз до 2010 р. (Рішення облради № 338-XXIII від 7 серпня 2001 р.).

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ДІЯЛЬНОСТІ:

1. Стартова робоча зустріч і семінар в Одесі. У ході зустрічі координатори і менеджери проекту з України, Румунії, Великобританії і Німеччини погодять перелік дій і графік роботи з проекту, питання фінансового менеджменту, приймаючи до уваги вимоги Європейської Комісії і законодавства України.

2. Оцінка ризиків при катастрофічних повенях, включаючи оцінку стану протипаводкових споруд в Українській частині дельти Дунаю, зонування, картування і створення переліку потенційно небезпечних об'єктів у заплаві Нижнього Дунаю й у районі Придунайських озер.

3. Навчальна поїздка до Великобританії "Позитивний досвід у сфері здійснення заходів для зниження ризику паводків і запобігання надзвичайних ситуацій".

4. Підготовка звіту "Оцінка ризиків при катастрофічних повенях у заплаві Нижнього Дунаю". Він повинний сприяти прийняттю обґрунтованих управлінських рішень в галузі територіального планування і захисту від затоплення на районному й обласному рівні.

5. Підготовка комплексного плану заходів щодо зниження ризику паводків у заплаві Нижнього Дунаю, включаючи розрахунок вартості реконструкції гідротехнічних споруд, включаючи:

- Розрахунок вартості реконструкції системи протипаводкового захисту в українській частині заплави Дунаю.

- Підготовка рекомендацій зі створення протипаводкових польдерів і відновленню ВБУ.

- Підготовка рекомендацій зі зміни статусу землекористування і переносу потенційно небезпечних об'єктів і зони затоплення, включаючи зонування потенційно затоплюваних територій відповідно до їх господарського використання.

- Підготовка рекомендацій для Одеської облради по регулюванню діяльності в зонах з підвищеним ризиком затоплення.

- Підготовка рекомендацій з гідрологічного менеджменту Придунайських озер у період повеней.

6. Створення центру раннього оповіщення про паводки й інформування населення про паводкову ситуацію в заплаві Дунаю в м. Ізмаїлі на базі управління водного господарства:

- розробка концепції створення центру з залученням фахівців з Одеського облводгоспу, Департаменту водних ресурсів і протипаводкового захисту повіту Тульча, Центру регіональних досліджень, Координаційного центру і Комісії з навколишнього середовища і надзвичайних ситуацій Єврорегіону “Нижній Дунай”, включаючи німецьких і британських експертів проекту;

- обговорення концепції створення офісу з основними стейкхолдерами в регіонах членах Єврорегіону “Нижній Дунай”. Розробка фінальної версії створення центру з урахуванням коментарів українських, румунських і молдавських експертів;

- набір персоналу для центру: 4 співробітника, включаючи керівника і 3-х фахівців, які будуть обрані на конкурсній основі;

- персонал центру пройде тренінг під час робочих зустрічей з німецькими і британськими експертами і двох семінарів в Одесі та Ізмаїлі. Посібники і матеріали по плануванню ризиків і захисту від паводків будуть передані в центр;

- створення офісу для центру раннього оповіщення про паводки.

7. Обмін досвідом і знаннями. Представники регіональних управлінь по водному господарству будуть ознайомлені з досвідом Німеччини і Великобританії по створенню системи раннього оповіщення про повені та організацію міжсекторного співробітництва в області протипаводкового захисту.

8. Тренінг персоналу. Представники управлінь водного господарства з регіонів членів Єврорегіону “Нижній Дунай”, а також співробітники Координаційного центра і члени Комісії з навколишнього середовища і надзвичайних ситуацій Єврорегіону познайомляться з англійським і німецьким досвідом і новими технологіями в забезпеченні захисту території від затоплення.

9. Семінар в Ізмаїлі “Оцінка ризику катастрофічної повені”,

10. Заключний семінар “Попередження надзвичайних ситуацій і зниження ризику паводків”.

11. Участь у конференції в рамках мережі Sysleau INTERREG III C.

12. Підготовка і видання інформаційного буклету “Як діяти у випадку повені”.

13. Створення веб-сайту проекту.

14. Робота з засобами масової інформації.

15. Підготовка проміжних і фінальних звітів

16. Моніторинг і оцінка проекту

17. Аудит проекту

ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ ПРОЕКТУ:

У ході проекту будуть підготовлені і передані в Одеську облраду, профільні управління облдержадміністрації та комісії Єврорегіону “Нижній Дунай” документи, перераховані в розділі “Основні напрямки діяльності” пп. 4-9.

Буде створений **центр раннього оповіщення про паводки й інформування населення про паводкову ситуацію в заплаві Дунаю** в м. Ізмаїлі на базі управління водного господарства.

Тренінг персоналу. Представники управлінь водного господарства з регіонів членів Єврорегіону “Нижній Дунай”, а також співробітники Координаційного центру і члени Комісії з навколишнього середовища і надзвичайних ситуацій Єврорегіону познайомляться з англійським і німецьким досвідом і новими технологіями в забезпеченні захисту територій від затоплення і управління надзвичайними ситуаціями.

Обмін досвідом і знаннями. Представники регіональних управлінь по водному господарству будуть ознайомлені з досвідом Німеччини і Великобританії по створенню системи раннього оповіщення про повені і організацію міжсекторного співробітництва в області протипаводкового захисту і управління надзвичайними ситуаціями.

ПАРТНЕРИ ПО ПРОЕКТУ:

№	Назва	Країна	Роль у підготовці і наступному виконанні проекту
1	Одеська облрада Облводгосп	Україна	Ведучий партнер / координатор проекту
2	Рада повіту Тульча	Румунія	Основний партнер
3	Рада графства Корнуолл	Англія	Основою партнер
4	Центр регіональних досліджень	Україна	Додатковий партнер - менеджер проекту

ЗАГАЛЬНА ВАРТІСТЬ ПРОЕКТУ – 329 250 ЄВРО.

Грант Європейської Комісії про лінію програми TACIS CBC MPF – 253 300 ЄВРО

Інші джерела фінансування – кошти Одеського обласного виробничого управління по водному господарству, Ради повіту Тульча, Ради графства Корнуолл, Центру регіональних досліджень.

М. П. Малюта

Консалтингова компанія “Екоінвест”

ПРО ВПРОВАДЖЕННЯ ЕТИЧНИХ СТАНДАРТІВ ЄВРОРЕГІОНУ “НИЖНІЙ ДУНАЙ” В ЕКОЛОГІЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ УКРАЇНИ

Україна вкотре марно декларує свої стратегічні наміри щодо вступу в СОТ. Проте добре відомо, що важливими важелями СОТ є міжнародні стандарти екологічного менеджменту. Розвинутий в Євро-регіоні “Нижній Дунай” незалежний моніторинг стану довкілля, збір та аналіз державних статистичних даних за цими стандартами мають на меті широке впровадження ринкових засад в місцеве самоуправління окремими ландшафтами та покращення ефективності чинного державного екологічного менеджменту.

Консолідація зусиль на сам процес захисту довкілля загалом лягає на бізнесові структури, місцеве самоврядування та волонтерів громадських організацій, які фінансово захищені приватними екологічними фондами та замовленнями страхових компаній.

Стратегічна ж концепція України [1] щодо посилення фіскальних заходів та санкцій, монополізації вертикалі влади на управління діяльністю в ландшафтних парках (законопроект в ВР- друге читання) та в управлінні регіональними водними ресурсами не співпадає з Європейською стратегією підтримання повноцінного місцевого менеджменту. Латентна економічна невизначеність ситуації з боку Влади України з екологічного та медичного страхування досі затягує населення та бізнес в етичні відносини феодального минулого, загрожує тотальною корупцією та зволікає з впровадженням ринкових механізмів глобального регулювання клімату в Єврорегіоні “Нижній Дунай” згідно Кіотському протоколу.

Інвестори особливу увагу звернули на вульгарну екологічну етику в Одещині на прикладі, що виник внаслідок незаконної передачі Дунайського біосферного заповідника (ДБЗ), створеного за тимчасовим

Указом Президента України, в монопольне розпорядження НАН України. Бездіяльність НАНУ в цьому ландшафті негайно призвела до значних втрат чисельності зникаючих видів птахів через необмежене полювання високоповажних чиновників в найбагатшому з заповідних ландшафтів Європи, через замовчування неузгодженого перерозподілу стратегічних ресурсів прісної води в протоках нижньої течії Дунаю та наступним окислення скинутих румунами важких металів на висушених територіях до токсичної валентності.

Не можна назвати екологічним менеджментом сталого розвитку заходи, що провокують перетворення ДБЗ з найбагатшого міжнародного центру заповідної справи в зону браконьєрського знищення осетрових під прикриттям наукового вилову і на подальший шлях місцевих бюджетів до залежності від тіньового сектору економіки. Тіньова сторона НАН України в ДБЗ з дезорганізації відтворення рідкісних та вимираючих видів риби і повної відсутності звітності за структурою, що відповідає вимогам Рамсарської конвенції та районування за Севільською Угодою, знайшла свої світліни не лише в рибних рядах на Привозі, але й в конфлікті між НАН України та ДП “Дельта-лоцман” і на загрозливому фоні сучасної епідемії “пташиного грипу” в Придунав’ї.

На жаль, в згаданому конфлікті згоріли дійсно інноваційні та здатні до конкуренції проекти профілактики “пташиних хвороб”, які навіть до конкурсу не були прийняті. Реальна загроза інкубації в ДБЗ хвороб перелітних птахів, які несуть небезпеку для здоров’я людей (пташиний грип, сальмонела і др.) на територію всієї східної та південної Європи виникла давно. Але НАН України, яка була уповноважена проводити науковий моніторинг цієї проблеми, насправді замовчувала факти про дійсні причини загрози, поки вона не досягла обсягів епідемії.

Лише власна ініціатива керівництва ДП “Дельта-лоцман” дозволила Україні саме сьогодні підтримувати відносно сталий стан карантину з ядром епідемії “пташиного грипу” в ДБЗ. Це досягається шляхом впровадженням на Українській ділянці судового ходу Дунай-море деяких етичних стандартів Єврорегіону “Нижній Дунай” щодо суворого районування кордонів між інфікованою дикою фауною і антропогенною діяльністю місцевого населення.

Зважаючи, що ДБЗ вже став об’єктом підвищеної небезпеки, зараз невідомо яка страхова компанія наважиться взяти на себе страхові ризики цивільного, екологічного та страхування життя людей в

Україні внаслідок розповсюдження інфекції саме з території цього ландшафту. Тому терміново виникає необхідність вжиття нових законодавчих заходів з коригування всієї системи екологічного менеджменту в Україні до вимог стандартів ЄС та стимулювання впровадження прибуткових інноваційних проектів щодо подальшого розвитку міжнародного глибоководного судового ходу Дунай-море. Проте головні критерії такого менеджменту, такі як участь капіталу в управлінні каналом та захист прав міноритарних інвесторів в корпоративному управлінні екологічним спадком, досі не впроваджуються владними силами в економіку України. Тому корупція не зникає.

З набранням чинності Закону України про ратифікацію Кіотського протоколу виникла також проблема з валідації викидів парникових газів (ЕПГ) на розгалужених Одеських територіях Єврорегіону “Нижній Дунай”. Ситуація ускладнюється несанкціонованою порубкою лісосмуг, некерованим зростанням цін на пальне та на якісне водопостачання.

Прозоре ж вирішення цих проблем в ЄС надійно досягається ринковим шляхом [2], основні елементи якого відтворює представлена на малюнку № 1 організаційна діаграма.



Мал. 1. Узагальнена організаційна діаграма та основні елементи прозорого ринку лімітів ЕПГ, які необхідні для впровадження в Одеській частині Єврорегіону “Нижній Дунай”

Відкритий первинний ринок лімітів ЕПГ дозволяє по-справжньому оцінити природні ресурси та екологічну ренту не за корупційними тарифами з подвійним дном, а на відкритому аукціоні за участі громадських фондів та експертів.

Основними принципами етичності поведінки на екологічному ринку є:

- право приватної власності на ліміти ЕПГ;
- невідчужуваність, конфіденційність, професійна компетентність та вміння прийняти відповідальне рішення, безпристрасність, незалежність та надійність висновків аудиторів і громадських експертів (їх компетентність підлягає обов'язковій акредитації еко-аудиторською палатою);
- прозорість депозитарію лімітів ЕПГ з державного екологічного фонду;
- достатній розмір суспільного Фонду взаємного страхування ризиків ЕПГ для участі в аукціонах;
- взаємопорозуміння суспільного менеджменту з державним екологічним фондом при розподілі доходів від аукціонів на впровадження інноваційних проектів та заходів екологічної безпеки.

В якості зразка можливого взаємопорозуміння пропонуються тези відкритого меморандуму, щодо подолання певних еколого-соціальних проблем міста Одеси.

МЕМОРАНДУМ

про порозуміння та співпрацю між адміністрацією міськвиконкому, Консалтинговою компанією “Екоінвест” та НГО ІЗППС на проведення експерименту з впровадження ринку екологічної ренти та рефінансування методичного забезпечення заходів з перинатальної профілактики СНІДУ

Опис етичної проблеми:

Стан епідемії СНІДУ в м. Одесі перевищує показник 1 % населення. Проте кошти 50 тис грн., які закладено в бюджет міста на подолання проблеми в межах міста не відповідають критеріям моніторингу та допомоги населенню з профілактики СНІДУ.

В Одеському регіоні проблемами *профілактики СНІДУ* переймаються державні установи, громадські організації самих хворих та міжнародні організації. До 2005 року цей напрямок координувала

міжнародна організація “Лікарі без кордонів”. Порівняльна ціна впровадження антиретровірусної терапії через волонтерів і через державні заклади має співвідношення 1:3. Ефективність впровадження цього напрямку через державні установи ще менша.

Фахівці громадської організації ІЗППС працюють в вузькому напрямку консультацій з вибору нагальних проблем інформаційно-методичної допомоги пологовим будинкам регіону щодо вивчення напрямків епідемії ВІЛ-інфекції на Півдні України та інформаційної допомоги **вагітним**, які вражені ВІЛ-інфекцією. Волонтери вважають, що давно настав час створення регіонального консультативного буклету “**Шляхи до народження здорової дитини**”, як надійного засобу агітації жінок-споживачів ін’єкційних наркотиків та експозиційної допомоги волонтерам.

Гострота проблеми вчасного надання якісної інформації про основи народження абсолютно здорової дитини від ВІЛ-інфікованої вагітної наростає з ліквідацією консультаційної мережі “Лікарі без кордонів”. Лише волонтери громадських організацій самих хворих на СНІД не можуть компенсувати цю втрату. Останні, знають дорогу до жінок-споживачів ін’єкційних наркотиків, але без методичної та інформаційної допомоги добре поставлена робота захлинеться, як це вже сталась з громадським екологічним рухом.

Основні закордонні Фонди-*донори* при розподілі грантів вважають, що *кошти* необхідно надавати демократичним шляхом *саме через НГО хворих на СНІД*.

З погляду розвинутої демократії це безперечно вірно. Проте в нашій країні склалася парадоксальна ситуація:

- Донори мають кошти, але не дають їх на методичну роботу;
- Держава повинна розвивати та координувати методичну роботу, але не має коштів.

Безвихідь з цієї ситуації буде посилюватись разом з впровадженням дорогої страхової медицини.

Місія проекту “Екоінвест”: Самим заробити кошти на *методичне забезпечення заходів з перинатальної профілактики СНІДУ* шляхом надання послуг міському самоуправлінню з покращення наповнення бюджету шляхом створення та впровадження системи збирання екологічної ренти через аукціони.

Ідея проекту: В бюджет міста терміново необхідно зібрати прогнозовані екологічні збори. Але бізнесові кола, які проводять неком-

пенсовану емісію парникових газів в суспільний котел, не спішать зі сплатою екологічних податків та отримують за рахунок експлуатації доквілля надприбутки. Така етика загалом спонукає вразливу молодь до наркоманії, як *явища підсвідомого протесту проти свавілля*. Міжнародні

Київські угоди дозволяють ринковими засадами врегулювати цю несправедливість.

Для реалізації запропонованого Проекту міська Рада повинна надати дозвіл на проведення експерименту з термінового надходження екологічних зборів за ЕПГ в бюджет міста.

Послуга Консалтингової компанії “Екоінвест” полягає в тому, що саме вона розробляє Проект і пропонує суспільству впровадити “Заходи щодо зменшення ЕПГ” за винагороду на своє авторське право. Винагороду пропонується отримати не з бюджету, а з маржі отриманої на аукціонах лімітів ЕПГ. Наступним кроком “Екоінвест” передає необхідну долю коштів на рахунок НГО ІЗППС за методичне забезпечення заходів з профілактики СНІДу, як благодійний внесок з отриманого прибутку.

Згода на отримання детального опису менеджменту “Проект проведення експериментальної апробації заходів щодо зменшення ЕПГ в містах” надається за електронною адресою: E-mail ecoinvest@paco.net.

ВИСНОВКИ:

1. Стратегія екологічного менеджменту ЄС в Єврорегіоні “Нижній Дунай” надійно захищена сталими традиціями етичних стандартів прав на майнову та інтелектуальну власність. Основою чинних міжнародних стандартів ISO 19011:02 та ISO 14001:05 є академічна матриця законів природи, яка фільтрує потреби бізнесу через моральні та нормативні засади суспільства.

2. Вимоги щодо умов подолання Україною бар’єрів СОТ стосуються також належного впровадження в Єврорегіоні “Нижній Дунай” стандартів міжнародного екологічного менеджменту.

Посилання:

1. Чабаненко П. Н. “Эффект новой стратегии”, Одесский экологический журнал, № 1, 2005. – стор.4-5.
2. “Зміна клімату та бізнес”, Міжнародна конференція по проектах спільного впровадження в Україні, 3-5 жовтня 2005 року, Київ, Україна

ОПТИМАЛЬНІ ШЛЯХИ ЗБЕРЕЖЕННЯ БІОРОЗМАЇТТЯ В УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ ДЕЛЬТИ ДУНАЮ У ЗВ'ЯЗКУ З БУДІВНИЦТВОМ ГСХ “ДУНАЙ-ЧОРНЕ МОРЕ”

Безумовно, що при здійсненні такого масштабного проекту, як будівництво глибоководного суднового ходу неможливо уникнути шкоди біорозмаїттю, її можна лише мінімізувати. Останнє забезпечується як завдяки жорсткому контролю за безумовним виконанням чинного природоохоронного законодавства, так і взаємним пошуком компромісних взаємоприйнятних рішень. Ситуації, коли до екології відносились за залишковим принципом, коли спочатку приймалося те чи інше рішення, а потім екологам пропонувалось зробити його “обґрунтування”, завжди закінчувалась серйозними проблемами. Не стало виключенням і здійснення варіанту будівництва судового ходу через гирло Бистре.

Говорячи тому про оптимальні шляхи збереження біорозмаїття, необхідно зробити висновки із вже існуючого негативного досвіду та запропонувати рекомендації для усунення недоліків і їх врахування в ході реалізації інших варіантів судового ходу, не обмежуючись лише територією Дунайського біосферного заповідника (далі ДБЗ).

На наш погляд, найбільш важливими шляхами збереження біорозмаїття по їх пріоритетності, є наступні:

Врахування статусу найбільш цінних територій на всьому протязі будівництва ГСХ

Звичайно, такі території є об'єктами природно-заповідного фонду. В нашому випадку, крім території ДБЗ, це ще і регіональний парк “Ізмаїльські острови” загальною площею 1400 га, куди входять острови Татару, Великий Даллер та Малий Даллер.

Окрім цих об'єктів сюди відносяться і території, зарезервовані Указом Президента України № 79 від 1994 р. для майбутнього заповідання, а також зимувальні ями для риби, відновлювальні ділянки для дичини, тощо.

Подібні території створювались в місцях з найбільшим біорозмаїттям, тому уникнення їх пошкодження дуже важливе як для його збереження, так і для упередження порушень законодавства і мінімізації збитків. Наприклад, на території ДБЗ функціонує порт Усть-Дунайськ, з'єднувальний канал, по якому проходили щорічно тисячі

суден, працював до 1999 року канал по гирлу Прорва і ніяких проблем не виникало. Вони розпочались тоді, коли судоходним каналом по гирлу Бистре була розрізана навпіл зона суворої охорони. Це було грубим порушенням як законодавства України, так і більше десятка конвенцій і міжнародних угод, підписаних Україною. Все це, а також загроза повторення прецеденту в інших заповідниках України, і викликало таку велику хвилю протестів проти будівництва. Досить сказати, що проти нього виступили з листами більше ніж 64 тисячі чоловік з 92 країн світу. Факт припинення робіт наказом № 199 від 07.06.2005 р. Міністра охорони навколишнього природного середовища України П. М. Ігнатенко вже говорить сам за себе.

Оптимізація днопоглиблювальних робіт та відвалу ґрунтів

Ці процеси, звичайно, є головними негативними екологічними факторами при будівництві каналів. В нашому ж випадку Дунай це ще і найкаламутніша ріка Європи. Вона виносить в море щорічно до 60 млн. мі твердих наносів, в зв'язку з чим потрібно здійснювати при каналі у активній зоні дельти великі об'єми днопоглиблювальних робіт. Нагадаємо, що на судноплавному шляху по гирлу Прорва ці обсяги розпочались з декількох сот тисяч мі і досягли 4 млн. мі на рік. Цей ґрунт вивозиться в море і скидається, тому велике значення має правильний вибір морського звалища ґрунтів. Його потрібно вибирати, з одного боку, в місцях мінімального біорозмаїття, а з другого, відстань між звалищем та місцем виконання робіт з економічної точки зору не може бути надто великою. В нашому випадку значних негативних наслідків від вибору місця звалища не було.

Технологія проведення днопоглиблювальних робіт в баровій частині

На барі гирла Бистре це відбувалось методом подвійної перевалки. Суть цієї процедури зводилась до того, що одне судно М-30 розпушувало ґрунт, а позаду його підбирав німецький землесос "Mobius". Але ж це не суша, і домінуюча північно-південна вздовж берегова течія зносила значну частину ґрунту, в результаті чого за декілька місяців сусідня коса Пташина збільшилась на 2,7 км і фактично заблокувала гирло Восточне. Проте за роботу за такою технологією "Дельта-Лоцман" була спершу оштрафована Інспекцією Чорного моря на "астрономічну" суму в 100 гривень, а потім цю технологію узаконили.

Як показує світовий та вітчизняний досвід, береговий відвал ґрунтів приносить меншу шкоду природному середовищу, ніж скидання його на морські чи річкові звалища. При відповідній рекультивації берегові відвали ґрунту на дельтових ділянках можуть навіть викону-

вати певну позитивну роль, наприклад, як стації переживання для різних видів тварин під час повеней та інше. Єдине, що необхідно обґрунтовано підходити до вибору місць таких берегових звалищ. Наприклад, свого часу ми рекомендували під час проведення робіт між містами Вилкове і Кілія заливати пульпою наявні міждамбові ділянки вздовж р. Дунаю. Проте в порушення чинного законодавства ґрунт почали скидати у верхині острова Єрмаків, заблокувавши при цьому надходження води на острів. В результаті цього, незважаючи на велику повінь 2005 року, острів залишився без промивки з загрозою осолонцювання.

Великі збитки рибному господарству були завдані непродуманими і несанкціонованими відвалами на територіях за межами заповідника (на – 40-60 км Дунаю). Це призвело до замулення проток між островами Катенька та Машенька, Великий та Малий Даллер, Кислицького рукава р. Дунай, замуленню традиційних ділянок рибного промислу, втраті нерестовищ, зменшенню рибних запасів та обсягів виліву риби.

Дотримання термінів проведення робіт і повне їх припинення у період державної нерестової заборони

Як у 2004, так і в 2005 роках днопоглиблювальні роботи проводились в нерестовий період, коли по Дунаю в масі скочувалась молодь цінних промислових видів риб, особливо дунайського оселедця, який потужною течією Дунаю виноситься на барову частину.

В розроблених документах по оцінці впливу на навколишнє природне середовище при будівництві каналу було чітко записано, що ці роботи будуть припинятися не тільки під час нересту риби, але й під час гніздування птахів. Насправді, вони проводились у безпосередній близькості до коси Пташина, на якій в липні 2004 року птахи покинули 1380 гнізд рябодзьобого крячка та 120 гнізд річкової крячки.

З позитивного ж треба відзначити, що в 2005 році “Дельта-Лоцман” виставила обмежуючі буї і підходів суден до коси Пташиної не фіксувалося. Проте сторожкі птахи змістили місця гніздування у більш віддалену центральну частину коси, яка виявилась набагато нижчою за рівнем і шторм зруйнував значну частину гнізд.

Перерозподіл стоку між рукавами дельти в результаті днопоглиблення та розкриття бару в морській частині дельти

Цей фактор був головним негативним екологічним наслідком у результаті будівництва Кіровського судноплавного каналу в дельті Волги. Фактично судноплавний шлях грає роль дренажної канами в дельті і призводить до відмирання більш дрібних гирл. У варіанті суднового ходу в гирлі Бистре також заплановано будівництво струєв-

ідштовхуючої дамби. Дійсно, після відкриття бару течія по гирлу Бистре настільки посилилась, що в русло почали падати дерева. Ось чому вже є варіант одамбування частини Бистрого на вигинах гирла. Будівництво таких дамб дійсно може допомогти уникнути певних негативних наслідків. Проте в даному випадку, коли канал по гирлу Бистре, на нашу думку, взагалі позбавлений сенсу, то і робити таку дамбу не потрібно.

Швидкість руху суден

З точки зору збереження біорозмаїття це пов'язано з необхідністю зменшення хвильового удару та розмиву берегів.

Разом з тим обмеження необхідні і Мінтрансу, так як хвилі розмивають береги каналу і викликають скид продуктів розмиву в його ложе. До речі, це був один із головних мотивів, чому сусіднє румунське Сулинське гирло майже на всьому протязі забрано в камінь. Тому за обмеженням швидкості суден в 7 вузлів слідкує як заповідник, так і Мінтранс, і тут великих проблем не виникало.

Шлюзовані варіанти каналу

З точки зору збереження біорозмаїття принциповим в дотриманні цього критерію є те, що в такому варіанті хоч і виникає необхідність досить великих, але все таки разових виїмок ґрунту при будівництві. Щорічні ж обсяги днопоглиблювання у шлюзованому варіанті будуть на порядок менші і досягатимуть приблизно 200-300 тис. мі. Тому будь-які варіанти шлюзованого каналу (Базарчук – Жебріянівська бухта, Дунай – Сасик – Чорне море, 6-ий кілометр Дунаю – порт Усть-Дунайськ та інші) є найбільш оптимальними.

Необхідність розробки узаконених методик підрахунку збитків для всіх компонентів екосистеми

Це пов'язано з тим, що відповідальні чиновники, приймаючи рішення, часто беруть до уваги лише розрахунки збитків у грошовому еквіваленті. При цьому вони виходять з простої логіки, що якщо немає узаконених методик підрахунків, то немає і збитку. Завдяки цьому Мінтранс та інші відомства уникають компенсації збитків. Наприклад, є чітка узаконена методика розрахунку збитків рибному господарству при знищенні кормової бази риб, чи місць нересту, а для птахів аналогічна методика відсутня.

Необхідність забезпечення якісної незалежної експертизи та моніторингу

Це давня та болюча проблема, так як часто виконавці робіт повністю залежать від замовника, який і “замовляє музику”. Досить

привести такий яскравий приклад по процедурі затвердження проекту каналу Дунай-Чорне море через гирло Бистре.

Коли висококваліфіковані фахівці з 9 факультетів Київського Національного університету ім. Т. Г. Шевченка відмовились давати позитивну екологічну експертизу проекту судноплавного шляху по гирлу Бистре, керівництво тодішньої Мінприроди забрало всі документи та перевезло їх в Харківський університет. На протязі кількох днів тут була отримана необхідна позитивна експертиза, причому все це було зроблено силами не фахівців у цій галузі.

Вже давно назріла необхідність створення незалежного фонду, який би фінансував експертизи для того, щоб замовник не зміг впливати на їх зміст. Теж саме відноситься і до проведення моніторингу.

Шляхи оптимальної компенсації територіям, яким нанесена шкода

Потрібно намагатись максимально компенсувати шкоду біорозмаїттю як з точки зору його збереження, так і з точки зору використання природних ресурсів. Підхід, свого часу продекларований представниками Мінтрансу щодо їх готовності компенсувати шкоду в грошовому виразі, але щоб їх не турбували щодо охорони природи, безумовно є хибним. В кінці кінців, образно кажучи, люди споживають рибу, птахів, а не паперові асигнації. Разом з тим надзвичайно важливо, щоб заплановані заходи були реальні, а не перетворились в черговий довгобуд чи відмивання коштів. Наприклад, як компенсація за шкоду, заподіяну природному середовищу, головний замовник будівництва каналу через гирло Бистре держпідприємство “Дельта-Лоцман” вже перерахувала біля 1,6 млн. гривень. Заявлено, що оптимальним шляхом компенсації рибному господарству є будівництво осетрового заводу, вартість якого складає біля 30 млн. гривень. Це знову може перетворитись у чергове довге будівництво, не кажучи вже про деякі інші негативні аспекти цього будівництва.

З іншого боку, компенсація збитків деяким об’єктам біоти може бути досить віддалена від конкретного місця робіт. Наприклад, враховуючи рухливість птахів і досить швидке опанування ними нових стацій мешкання, можна створити їх за декілька десятків кілометрів від гирла Бистре, наприклад, в Стенцівсько-Жебриянівських плавнях. Тому цей підхід цілком прийнятний при визначенні шляхів компенсації збитку для ділянок, розташованих вище по Дунаю, шляхом проведення таких робіт на придунайських озерах.

Організація більш активної співпраці між Україною та Румунією

У результаті узгодження спільних підходів та критеріїв можуть бути визначені точки звалищ ґрунтів у місцях з найменшим біорозмаїттям, обмін накопиченим досвідом, зустрічі експертів і таке інше. В румунсько-українському транскордонному біосферному резерваті “Дельта Дунаю” таке співробітництво проходить інтенсивно. Достатньо згадати розробку та офіційний випуск спільного трьохстороннього молдавсько-румунсько-українського менеджмент – плану для охороняємих територій євро регіону Нижній Дунай. Безумовно, ми досить чітко розуміємо, що екологам співпрацювати набагато легше, ніж транспортникам, які є конкурентами. Але не можна зрозуміти екстреміські заклики у такій важливій справі як, наприклад, розподіл обсягів водного стоку. З одного боку, в румунській пресі з’являлись заклики зробити новий канал напроти гирла Бистре у залив Мусура для перехоплення частини водного стоку. З іншого боку, спеціалісти Мінтрансу України закликають розривати з тою ж метою барові ділянки напроти цілого ряду українських дунайських гирл. На наш погляд, необхідно серйозне обговорення цієї проблеми за участю спеціалістів-гідрологів, прояснення ролі природних факторів в існуючому перерозподілі стоку на користь Румунії та ролі штучних факторів (спорудження румунської дамби на Ізмайльському Чаталі, спрямлення русел, розкриття барів та інше).

Після цивілізованого обговорення та вирішення цього питання довжиною тієї ж струмонаправляючої дамби на Ізмайльському Чаталі можна як водопровідним краном відрегулювати стік до узгоджених показників. Разом з тим як одна, так і інша сторона намагаються інколи розіграти еколого-політичну карту.

Необхідність забезпечення безумовного доступу громадськості до екологічної інформації та колективного обговорення і прийняття рішень з приводу варіантів будівництва

На наш погляд, це дуже важливий пункт для забезпечення колективного контролю за збереженням біорозмаїття та запобігання вузьковідомчого підходу до вирішення проблем судового ходу Дунай-Чорне море. Досить сказати, що в Алма-Аті, де 25 – 27 травня 2005 р. відбулася друга зустріч країн, які є сторонами Орхуської Конвенції (Конвенція про доступ інформації, участі громадськості у процесі прийняття рішень та доступ до правосуддя з питань, які стосуються оточуючого середовища), більш як 30 країн визнали порушенням Україною її міжнародно-правових зобов’язань через будівництво каналу Дунай-Чорне море по гирлу Бистре.

РОЗДІЛ 3. ГЕОПОЛІТИЧНИЙ, ГЕОЕКОНОМІЧНИЙ І ЕТНОПОЛІТИЧНИЙ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я

В. В. Демченко,

учений секретарь регионального филиала НИИСД в г. Одессе

ТЕНДЕНЦИИ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ УКРАИНСОГО ПРИДУНАВЬЯ.

Прежде чем начать свой доклад я считаю необходимым дать определение нескольких ключевых понятий, наиболее часто употребляемых о различных трансформациях некоторого географического пространства.

Под **геоэкономической трансформацией** региона подразумевается переход от одной системы международных отношений к другой с качественными изменениями геополитического и геоэкономического пространства. **Применительно к государству – это переход от автаркии к открытому обществу, от плановой государственной экономики к рыночным отношениям.** Например, переход от советского геополитического пространства к новой рыночной системе, как правило, сопровождается противоречивыми процессами становления капиталистических отношений.

Что мы подразумеваем, когда говорим о **трансформации международных экономических отношений.** Их основой в настоящее время являются валютно-финансовые отношения, тогда как в прошлом лидировали, соответственно, торговля и производство. В современном мире наблюдается бегство капитала от производства. Центром новых экономических отношений вместо завода и фабрики становятся банк. **Для региона – это переход от преимущественно внутренней политики к политике межрегионального сотрудничества, когда регион рассматривается как субъект международных межрегиональных отношений.**

Основными принципами геоэкономической трансформации являются следующие:

- 1) геополитический принцип;

- 2) принципы европейского регионализма (регионалистики), включая принципы субсидиарности;
- 3) трансграничного сотрудничества, включая преференциальные, традиционные, партнерские модели развития и еврорегионы;
- 4) принципы геотранспортной и геодемографической трансформации.

Оценить геоэкономическое положение Украины по отношению к сопредельным странам Восточной и Центрально-Восточной Европы и ведущим государствам Западной Европы позволяет анализ макроэкономических показателей. В качестве главного макроэкономического показателя используется **показатель производства валового внутреннего продукта на душу населения**. Важное значение имеет платежный баланс государства, характеризующий внешнеэкономическую деятельность в целом с учетом внешней торговли и движения капиталов (инвестиции, внешний долг). Основными показателями открытости экономики государства являются уровень транснационализации и объем иностранных инвестиций. В странах Восточной Европы, где относительно слабо развит фондовый рынок капитала, особое значение имеют прямые иностранные инвестиции.

Социальная трансформация исследуется на основе интегрального показателя, отражающего индекс человеческого развития.

Трансформация считается завершенной, когда достигается уровень макроэкономических показателей дореформенного периода.

После распада социалистического “лагеря” странам Центрально-Восточной Европы, включая бывшие советские прибалтийские республики, удалось в конце 90-х годов преодолеть экономический спад и в 2004 году они стали членами ЕС. Страны Восточной Европы пока не смогли восстановить уровень развития начала 90-х годов. Поэтому в геоэкономическом положении образовались три Европы: Западная Европа, ЦВЕ и Восточная Европа.

В первые годы независимости Украине не удалось реализовать намеченные планы европейской интеграции, и по макроэкономическим показателям у нас увеличился разрыв со среднеевропейским уровнем.

В зависимости от макроэкономической трансформации страны меняется геоэкономическое положение региона. Если трансформация двух соседних государств проходит с одинаковыми темпами, это положительно сказывается на развитии приграничных регионов. Например, при одновременном вступлении сопредельных стран в ЕС. И, наобо-

рот, если одно государство успешно осуществляет интеграцию, а другое отстает в этом процессе, это отрицательно сказывается на развитии приграничного региона другой страны. Таким образом, если нашим государством не будут предприняты эффективные шаги в направлении присоединения к Европейскому Союзу, дисбаланс в развитии приграничных регионов Украины и Румынии будет увеличиваться.

Развитие приграничных регионов, относительно часто менявших статус, обусловлено геополитическими факторами. В экономически слабом государстве эти территории являются повышенными источниками политического и экономического сепаратизма. Они часто рассматриваются деловыми кругами как зоны неблагоприятного инвестиционного климата.

Для Украины особое значение приобретает геоэкономическая трансформация приграничных регионов под воздействием внутренних и внешних факторов развития. Здесь в значительной степени проявляются экономические и другие формы воздействия соседних государств.

В настоящее время процесс трансформации Украинского Придунавья, также как и Украины не завершен.

Следует выделить следующие тенденции геоэкономической трансформации Украинского Придунавья:

1. Ухудшилось геополитическое положение региона в связи с нерешенными проблемами в украинско-румынских и украинско-молдавских отношениях. Украинско-румынские проблемы сконцентрированы вокруг нерешенного вопроса делимитации черноморского шельфа и юридического статуса острова Змеиный. В украинско-молдавских отношениях острыми остаются проблемы непризнанной Приднестровской республики, прозрачных, существование которых создает криминогенную обстановку на юге Украины.

Все страны Юго-Восточной Европы входили раньше в советское геополитическое пространство, а в настоящее время Румыния и Болгария являются членами НАТО и кандидатами на вступление ЕС, в то время как Украина и Молдова оказались в серой зоне Европы с неопределенными перспективами на евроинтеграцию. В результате Украинское Придунавье сегодня граничит со страной, принадлежащей военно-политическому блоку НАТО и с Молдовой, которая является беднейшей страной Европы и имеет проблемы с непризнанной Приднестровской республикой.

2. Ухудшилось геотранспортное положение региона, вначале в связи с распадом СЭВ и последовавшим за ним резким снижением традиционных грузопотоков, а потом и военными конфликтами на Балканах и утратой судоходного выхода в Черное море.

2. Утрачена союзная специализация региона. Дунайское пароходство было частью союзной, а не региональной специализации, которое обеспечивало внешнеторговые связи бывшего Советского Союза в Юго-Восточной и Центральной Европе.

Геоэкономическое положение Украинского Придунавья существенно ухудшилось из-за войны на Балканах. Разрушенные мосты стали преградой для прохождения судов и кроме того Сербия вынуждена была ввести дополнительные сборы за прохождение судов, которые используются для восстановления мостов. Не смотря на обещания Запада оказать финансовую помощь Белграду в восстановлении мостов, этот процесс идет очень медленно. За последние годы из-за падения грузоперевозок на Дунае многие грузы были переориентированы на железнодорожный транспорт. Особенно отрицательное воздействие конфликт на Балканах оказал на деятельность крупнейшей украинской судоходной компании – Украинского Дунайского пароходства.

За последнее десятилетие Украина утратила функции главного коммуникационного узла на Нижнем Дунае, уступив первое место соседней Румынии. Несмотря на экономические трудности, Румыния завершила грандиозный проект, начатый в недавнем прошлом по созданию крупнейшего и современного коммуникационного узла в Юго-Восточной Европе. Параллельно с завершением строительства канала Рейн – Майн – Дунай введены в эксплуатацию румынские каналы Чернавода – Констанца-Юг, пропускной способностью до 100 млн. тонн в год, и Меджидия – Новодари. Констанца стала основными дунайскими воротами Центрально-Восточной Европы. Кроме того, имеется выход в Черное море через глубоководное Сулинское гирло, ведутся дноуглубительные работы на Георгиевском гирле. За последние двадцать лет в инфраструктуру торгового судоходства вложено свыше трех миллиардов долларов. Румыния успешно проводит политику открытости, приватизации крупных судоходных компаний.

К сожалению, на украинском участке нижнего Дуная условия судоходства за этот же период существенно ухудшились. Созданный в середине 50-х годов судоходный канал Прорва из-за прекращения

дноуглубительных работ заилился и украинские судовладельцы стали терпеть убытки из-за высоких ставок канальных сборов при прохождении по румынскому Сулинскому гирлу. После частичного восстановления проводки судов Прорве в конце 90-х годов проблема глубоководного канала для морских судов остается нерешенной.

Вызывает особую тревогу, что транспортный коридор “из варяг в греки” и черноморский кольцевой обходят стороной крупнейшие украинские порты на Черном море и Дунае, на которые приходится 70 % грузооборота страны. Основной маршрут в Юго-Восточной Европе проходит через Будапешт и Кишинев в обход Украинского Придунавья. В этой связи промедление с реконструкцией и модернизацией транспортных коммуникаций в Украинском Придунавье, отсутствие кардинальных шагов в решении проблем зависимости от влияния Молдовы на транспортное сообщение с регионом, как и создание искусственных нормативных препятствий для деятельности основных транспортных предприятий Придунавья грозит Украине вместо форпоста евроинтеграционных процессов иметь на юго-западных границах государства периферийный. Слабо развитый регион.

Происходит геодемографическая трансформация, обусловленная падением уровня жизни, безработицей (трудова миграция).

Большое влияние на геополитическое и геоэкономическое положение Украинского Придунавья оказывает гагаузская проблема. В связи с усилением тенденции объединения Молдавии с Румынией турки-гагаузы выступают за автономию. Гагаузская проблема осложняется острыми социально-экономическими и экологическими факторами. Еще в 1989 г. была принята Декларация о самопровозглашенной Гагаузской республике. Для решения этой проблемы молдавский парламент в 1994 г. предоставил Гагаузии особый статус автономии и право на самоопределение, если произойдет объединение Молдавии с Румынией. Светская Турция оказывает финансовую помощь Гагаузии в том числе решение экологических проблем, включая строительство водоводов и орошение засушливых земель. Гагаузская молодежь получает высшее образование в турецких университетах. Но гораздо более важное значение имеет румынско-молдавская национальная проблема и румынская экспансия в регионе. Вывод напрашивается такой: вместо конфронтации должно быть взаимовыгодное сотрудничество!

Таким образом, приграничные регионы, которые в историческое время часто меняли политический статус, являются источником

потенціального сепаратизма, поэтому для предотвращения этой тенденции центральная власть должна уделять повышенное внимание социально-економічному розвитку регіонів. Підрауваєється не тільки державні капітальні вложення в розвиток соціальної і комунікаційної інфраструктури, но також і створення благоприятного інвестиційного клімату, який можливо тільки при рішенні всіх існуючих проблем с сусідніми країнами. Поэтому, успішне соціально-економічне розвиток Українського Придунав'я буде залежати від рішення всього комплексу проблем в відношенні с сусідніми країнами, включаючи етніонаціональні проблеми, проблеми делімітації державних границь, чорноморського шельфа і острова Змеїний.

Ю.І. Мельник

незалежний експерт

АКТУАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ ПРИКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ В КОНТЕКСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ГЕОПОЛІТИЧНОГО ПРОСТОРУ ЄВРОПИ

У цій доповіді я хотів б зосередити увагу на статусі Одеської області і, зокрема, Українського Придунав'я у процесах трансформації, що мають місце на європейському континенті, чинниках, що впливають на цей статус та напрямках державної політики щодо посилення позицій України на Дунайському водному шляху (7 міжнародний транспортний коридор).

Всім нам відоме виключне географічне розташування як України, так і окремих її регіонів, зокрема й Одеської області. Географічне розташування, фактично, є нашим стратегічним ресурсом, особливо у забезпеченні комунікативних зв'язків між різними геополітичними регіонами. Але сам факт географічного розташування ще не виводить (не здатний вивести) нашу державу зі стану перехідного періоду на сталий шлях розвитку. Для цього треба докласти певних зусиль, у тому числі через розуміння необхідності уваги до стратегічних ресурсів розвитку, до яких ми безумовно можемо віднести території з прикордонним статусом. Незважаючи на те, що ця категорія територій є у загальнодержавному вимірі периферійною, саме вони є провідниками зовнішнього і, особливо, євроінтеграційного курсу держави.

Спадщина, яку Україна отримала від СРСР не була тим базисом, з якого можна було фактично виходити на нові, більш сучасні параметри розвитку. Радянська влада відзначалася достатньо прохолодним ставленням до територій, наближених до кордону. Тобто питання економічного розвитку таких територій було навіть не на другому плані. Відповідно після розпаду СРСР і зміною конфігурації та статусу кордонів значення прикордонних територій та уся сукупність проблем, пов'язаних з ними вийшли на перший план. Проте Українське Придунав'я у певному сенсі було винятком. Такий стратегічний ресурс як р. Дунай сприяв формуванню потужного морегосподарського комплексу, який забезпечував зв'язки як по лінії Ради Економічної Взаємодопомоги, так і з країнами Західної Європи та Близького Сходу. Проте розпад РЕВ та низка геополітичних акцій у Європі – війни у колишній Югославії і т. п. вплинули на економічний стан підприємств регіону, а значить і на соціальне становище місцевого населення. Окрім цього вплинула конкурентна боротьба, що посилювалася між придунайськими країнами, зокрема між Україною та Румунією, щодо забезпечення дунайських транспортних процесів та транзиту у сполучення море – річка.

У цьому випадку ми повинні згадати, що технологічно підприємства морегосподарського комплексу – Українське Дунайське пароплавання та порти були налаштовані на забезпечення стикування перевезень у сполученні «річка – море», за рахунок чого і отримували пристойні валютні надходження. На той час УДП було одним з найголовніших транспортних операторів басейну, який мав усю номенклатуру транспортних засобів. Тобто на кінець 80-х років статус регіону був більш ніж вагомим.

Проте відомі події у Дунайському басейні та млява політика української держави щодо підтримки морегосподарського потенціалу – стратегічного ресурсу держави - зробили свою справу. Враховуючи певну монопрофільність господарства та залежність регіону від роботи портів, пароплавання та СРЗ, почали набирати оберти процеси стагнації, які проявилися у відповідних показниках. Регіон з, фактично, полюсу розвитку почав перетворюватися на «глухий кут» країни, маючи на другому березі річки набираючого оберти конкурента – Румунію. Враховуючи віддаленість та транспортну ізолюваність регіону по відношенню до головних ділових центрів держави та столиці тенденція стала набирати потенціал стратегічної загрози. Україна втрачала головний ресурс, відновити який в умо-

вах жорсткої конкурентної боротьби, протидії і маніпуляцій економічних суперників дуже складно.

Трансформація геополітичного простору в Європі протягом 90-х років ХХ та вже у нинішньому столітті на порядок денний висуває вимогу своєчасного реагування української влади на ці події. Окрім геополітичної сторони проблеми важливий вплив на статус України в регіоні здійснює економічний чинник, який проявляється у посиленні конкуренції та боротьбі за, так звані, економічні ніші, які займають або втрачають економічні агенти на відповідних ринках. Втрати української сторони є суттєвими і для відновлення та посилення своєї присутності необхідно здійснювати рішучі та продумані кроки, враховуючи міжнародну законодавчу базу та необхідні обсяги інвестицій. Для цього необхідно зосередитися на реалізації стратегічних проектів у регіоні, перш за все у сфері транспортної інфраструктури та енергетичної безпеки, які повинні бути представлені у вигляді цілісної концепції розвитку регіону. Нажаль можна констатувати, що Комплексна програма розвитку Українського Придніпров'я на 2004 – 2010 роки такою не стала.

Державна політика конкурентоспроможності, яка втілюється у тому числі у розвиток економіки та інфраструктури прикордонних територій, повинна бути чіткою, твердою, послідовною, у певному сенсі жорсткою і, що особливо важливо системною. Головним напрямком роботи повинно стати об'єднання зусиль економічних суб'єктів у протистоянні з закордонними конкурентами, вироблення спільних дій та заходів, спрямованих на завоювання ринків товарів і послуг. Процес повинен бути підкріплений увагою держави до удосконалення транспортної інфраструктури, особливо тієї, що розташована на маршрутах міжнародних транспортних коридорів та має безпосередній вихід до держкордону.

У зв'язку з цим звернемо увагу на проблему транспортної ізоляваності південної частини Одеської області, яка обумовлює певну її анклавність та впливає на інтенсивність і надійність транспортного сполучення з рештою території держави. Наведемо стисло характеристику цієї проблеми і напрямки роботи щодо її розв'язання в контексті формування цілісного плану реалізації стратегічних проектів на Південному-Заході України.

Наші аргументи щодо необхідності реалізації цих проектів, зокрема будівництва мосту через Дністровський лиман у створі Овідію-

поль – Білгород-Дністровський та залізничної гілки територією України у напрямку до Рені, такі.

Реалізація зазначених проєктів, як і більшості проєктів щодо розбудови транспортної інфраструктури Одеської області, знаходиться у контексті розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів – 7-ого Дунайського та 9-ого. Головною метою цих проєктів є залучення транзитних вантажів, збільшення обсягів роботи підприємств транспортного сектору і підвищення їх доходності, а також надання імпульсу для розвитку прилеглих територій і, зокрема, економічного зміцнення прикордонних територій. Особливу увагу привертає задністровська частина Одеської області. Головним завданням є комунікаційна інтеграція цього регіону з рештою території держави шляхом розвитку надійного транспортного сполучення та забезпечення ефективних суспільно-господарських зв'язків. Одним з основних елементів, що надає цілісності та певної завершеності запланованому процесу інтеграції є створення універсального (автомобільно-залізничного) мостового переходу довжиною 4,5 км з відповідним розвитком інших комунікаційних компонентів. Географічне розташування території регіону і, зокрема, проблема функціонування транспортних шляхів навколо Дністровського лиману об'єктивно обумовлює будівництво такої споруди з урахуванням екологічних аспектів проблеми. На даний момент один шлях (автомобільно-залізничний) проходить через рекреаційну зону Кароліно-Бугазької коси і підйомний міст у Цареградському гирлі на виході з Дністровського лиману. У перспективі проїзд цією територією транзитного та іншого вантажного транспорту має бути заборонено. Ця територія має виключні можливості щодо розвитку рекреаційно-курортного господарства світового рівня, тому нехтувати такою нагодою недоцільно. До того ж під час підйому мосту переривається рух транспорту на значний час, що негативно впливає на довкілля та самопочуття подорожуючих.

Другий шлях проходить через с. Паланка територією Республіки Молдова, що обумовлює затримку руху автомобільного транспорту на прикордонно-митних постах, особливо транзитного. До того ж на цьому маршруті немає залізничного сполучення, вкрай необхідного для південного регіону. Необхідно відмітити, що землі, якими проходить зазначений автошлях є цінними з точки зору природоохоронної діяльності, про що неодноразово нагадувала екологічна громадськість.

Таким чином, обидва маршрути мають певні обмеження щодо перспектив розвитку великомасштабних перевезень як з екологічних

міркувань, так і щодо можливостей підтримки необхідних швидкостей, надійності та безпеки руху, а також забезпечення достатнього навантаження великовантажного транспорту на дорожнє покриття, що є основними умовами залучення транзитних вантажопотоків. Одночасно зазначимо, що на будівництво мосту не передбачається фінансування з державного та місцевих бюджетів, окрім виділення коштів на підготовку техніко-економічного та екологічного обґрунтування і проведення конкурсу на відбір проекту будівництва. Будівництво універсального мостового переходу передбачено декількома державними програмами – Комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004 – 2010 роки (постанова Кабінету Міністрів України від 31.3.2004 р. 428), розвитку автомобільних доріг загального користування на 2005 – 2010 роки (постанова Кабінету Міністрів України від 3.8.2005 р. 710).

Щодо питання посилення транзитних функцій території регіону зазначимо, що наявні транспортні магістралі та об'єкти транспортної інфраструктури не відповідають і у подальшому не будуть відповідати сучасним та перспективним вимогам ефективного забезпечення транспортного процесу. Вкрай важливим є у контексті реалізації проекту розбудови національної мережі МТК створення ефективного сухопутного зв'язку між задністровською частиною Одеської області та рештою території держави.

Як вже відмічалось необхідно передбачити як захід розроблення техніко-економічного обґрунтування проекту мостопереходу через Дністровський лиман у створі Овідіополь – Білгород-Дністровський, проведення екологічної експертизи та, за наявності позитивних висновків, оголошення конкурсу на розроблення проекту та подальшу його реалізацію, створивши для цього необхідні законодавчі умови та заявити про гарантійні зобов'язання ініціаторів проекту.

Існування розвиненого морегосподарського комплексу в регіоні Українського Придунав'я, посилення конкурентних позицій нашої держави на Дунаї, ефективний розвиток економіки та територіальних громад регіону без такого мосту буде складним, особливо з урахуванням активізації прикордонного співробітництва. До того ж будівництво зазначеного об'єкту безумовно має забезпечити використання виробничих потужностей вітчизняних підприємств. Деякі з них вже озвучували свою заінтересованість до цього проекту. Як масштабна акція будівництво мосту має підтвердити для широкого загалу громадськості, у тому числі для потенційних інвесторів, конструктивність позиції державної влади України щодо розвитку периферійних територій.

Взаємопов'язаною проблемою є необхідність розвитку надійного залізничного сполучення у регіоні із містом та портом Рені. Враховуючи можливість появи конкурента з боку молдовської сторони - терміналу в Джурджулештах - доцільно передбачити будівництво залізниці по українській території. Слід зазначити, що взагалі це нонсенс, коли порт з проектною потужністю 14,5 млн. тонн фактично не має прямого залізничного сполучення. Основною проблемою є об'єктивність та реалістичність кошторису будівництва. Для довідки: Молдова змогла за 1 рік побудувати 40-кілометрову залізничну вітку Рєвака – Кеінарь в обхід Придністров'я, а Україна не здатна чи?.. Цікаво, що цей проект коштував сусідній країні \$25 млн., в нашій країні вартість будівництва постійно зростає (дійшло вже до \$125-150 млн.). Одним з мотивів відмови вітчизняних посадовців є економічна недоцільність проекту, проте оминається увагою проблема нормального функціонування порту, його залежність від залізничного шляху та тарифної політики країн-сусідів. Але ніхто з них чомусь не враховує, що реалізація проекту має велике соціальне-економічне значення для місцевого населення.

У геостратегічному відношенні реалізація намічених заходів здатна послабити вплив сусідніх країн на суспільно-політичне становище регіону та сформувати систему безпеки від загроз та викликів, що існують для держави на цьому напрямі зовнішньої політики.

В. В. Макух

науковий співробітник регіонального філіалу НІСД у м. Одесі

ЧОРНОМОРСЬКИЙ РЕГІОН У ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСАХ УКРАЇНИ (ДОСВІД ОЧЕС)

Важливим фактором зростання економіки Півдня України в цілому і Одещини стає ОЧЕС. Особливістю ОЧЕС порівняно з іншими субрегіональними угрупованнями є те, що на відміну від останніх в Декларації про створення організації наріжним каменем діяльності стало не торгове, а виробниче співробітництво. До чинників, що сповільнюють співробітництво рамках ОЧЕС можна віднести слабку компліментарність господарств країн, що входять до угруповання, низьку питому вагу і обмежену номенклатуру продукції оброблювальної промисловості. Окрім того, виходячи з географічного розподілу то-

варних потоків можна зазначити, що зовнішня торгівля країн-учасниць ОЧЕС у значній мірі орієнтується на економічно розвинені країни-члени ОЕСР. Так, у Росії товарообіг з регіоном ОЧЕС останніми роками залишається стабільним і складає близько 15-16 % від загального (2/3 доводиться на Україну); для України цей показник дорівнюється 11-12 % (88 % за рахунок Росії); для Туреччини - 7 %; Греції - 3 % в імпорті і 9 % в експорті; Болгарії - 32 %; Молдови - 80 %.

Географія ОЧЕС не обмежується Чорноморським регіоном, а охоплює широкий простір від Балкан до Центральної Азії, від Балтії до арабських країн. Це свідчить про значну зацікавленість у створенні нової субрегіональної системи економічного співробітництва, яка об'єднала б країни Європи, Азії та Північної Африки, незважаючи на їх цивілізаційну різноманітність та різницю у рівні розвитку. Для України створення такої системи відкриває нові перспективи зовнішньополітичної діяльності, які можна позначити як південно-східний вектор зовнішньої політики. Держави регіону входять до різних політичних та економічних угруповань (НАТО, СНД, ГУУАМ, ЄС), проводять глибокі соціально-економічні перетворення, пов'язані зі змінами в менталітеті та загальних схем орієнтацій населення [1].

У перспективі, для активізації зовнішньоекономічних зв'язків України з іншими країнами світу можна використовувати розвиток відносин з різними міжнародними регіональними угрупованнями. На цей момент це можна зробити шляхом взаємодії на інституційному рівні економічних угруповань, в яких бере участь Україна, зокрема організації ЧЕС.

Так, у своєму робочому документі спеціальна група ОЧЕС по вивченню шляхів і способів поглиблення внеску ОЧЕС у зміцнення безпеки і стабільності в регіоні представила рекомендації по можливій взаємодії між ОЧЕС і іншими відповідними міжнародними, регіональними і національними структурами. Ці рекомендації передбачають: підготовку переглянутої версії Платформи співробітництва між ОЧЕС і ЄС, що включає також додаткові положення про вимірювання безпеки ОЧЕС; консультації з ОБСЄ, Радою Європи, Економічною Комісією ООН для Європи, Європейською Комісією і Радою ЄС (офіс Верховного представника по загальній зовнішній політиці і безпеці), Організацією Економічного Співробітництва і Розвитку, НАТО, іншими відповідними міжнародними, регіональними і субрегіональними організаціями і окремими міжнародними фінансовими

інститутами з метою загальної презентації ОЧЕС. Актуальним також є вивчення можливих шляхів співробітництва; регулярний обмін інформацією з інститутами ОБСЄ, структурами і місіями на місцях, а також з іншими міжнародними організаціями, що мають певні зобов'язання у галузях безпеки і стабільності, у галузі міжнародних відносин в країнах ОЧЕС, розвиток спільних проектів у Чорноморському регіоні з аналогічними інститутами Європи та інших континентів [2].

Одним із завдань ОЧЕС є створення зони вільної торгівлі на території країн-учасниць, що може бути здійснене у руслі формування європейського економічного простору. Беручи до уваги юридичні зобов'язання деяких країн-учасниць ОЧЕС перед ЄС і бажання більшості стати повноправними членами Євросоюзу, будь-яка конструктивна дія по створенню зони вільної торгівлі в Чорноморському регіоні стає, таким чином, можливою тільки в рамках діалогу ЧЭС-ЄС. Зона вільної торгівлі ОЧЕС може стати свого роду «проміжною» ланкою, яка підготує країни-учасниці до інтеграції до розширеної Європи. Таким чином, реалізація проекту створення зони вільної торгівлі ОЧЕС повинна сприяти входженню даної організації до більш масштабного економічного простору.

Країни-учасниці ОЧЕС завжди розглядали створення зони вільної торгівлі в Чорноморському регіоні як істотний компонент Євро-Чорноморського співробітництва, в якому ОЧЕС виступала би як підсистема, що доповнює ЄС. Для цього у будь-якому випадку мають бути враховані наявні угоди між ЄС і країнами-учасницями ОЧЕС, а саме: членство в ЄС Греції; участь в митному союзі з ЄС Туреччини; Європейські угоди Болгарії і Румунії; Угоди про співробітництво і партнерство, що припускають можливість створення в перспективі двосторонніх зон вільної торгівлі між ЄС та Україною, Росією та Молдовою, а також Угоди з торгівлі і економічного співробітництва ЄС з Албанією. Європейська комісія неодноразово підкреслювала, що створенню зони вільної торгівлі в Чорноморському регіоні має передувати приєднання відповідних країн-учасниць ЧЭС до ВТО.

Найвідоміші галузеві економічні проекти ОЧЕС пов'язані з транспортною інфраструктурою і енергетикою. У першому випадку при створенні відповідної транспортної інфраструктури ОЧЕС тісно співробітничав з ЄС, що є підтвердженням прагнення організації чорноморських держав внести свій внесок до будівництва нової європейської архітектури. Їх реалізація сприятиме створенню в Чорно-

морському регіоні високоефективної і надійної транспортної системи, включення її до транс-європейської мережі комунікацій, забезпечивши вантажоперевезення між країнами Європи, Азіатського континенту і державами Близького і Середнього Сходу. Важливим є і реалізація завдань так званої „Європейської транспортної політики», яка спрямована на створення дев'яти транспортних коридорів, що проходять по європейській території.

Ряд країн ОЧЕС у питаннях транспортної політики намагається просувати національні схеми розвитку транспортних мереж у регіоні. Для України, зокрема, доцільно реалізувати схеми, які зберегли б направлення вантажопотоків з Росії на Іллічівськ.

Можна стверджувати, що інтеграційні процеси в рамках ОЧЕС хоч і повільно, але все ж таки набирають силу. За деякими оцінками, ОЧЕС має всі шанси у недалекому майбутньому стати провідним комунікаційним мостом між Азією, Близьким Сходом і Європою [3].

Завдяки своєму географічному розташуванню Чорноморський регіон в недалекій перспективі має стати головною ланкою, що пов'язує добре інтегровану енергосистему європейських країн з енергосистемами країн Азії. Важливу роль в реалізації цього проекту мають виконувати транспортні магістралі, що пролягають через територію України. Україна зацікавлена в маршруті транспортування каспійської нафти з порту Супса до українського порту „Південний» з подальшим використанням трубопровідної системи „Дружба».

Країни-учасниці ОЧЕС погодились вивчити технічну можливість і економічну доцільність створення нової взаємозв'язаної енергосистеми в рамках міждержавного проекту. Вони рекомендували державним організаціям і енергетичним компаніям заснувати енергетичну асамблею ОЧЕС з метою розробки і здійснення регіональної концепції розвитку енергетики.

Одним з завдань ОЧЕС є створенні зони вільної торгівлі на території країн-учасниць, що може бути здійснене, на думку учасників угруповання, в руслі загального напрямку формування європейського економічного простору. Беручи до уваги юридичні зобов'язання деяких країн-учасниць ОЧЕС перед ЄС і бажання більшості інших стати повноправними членами Євросоюзу, будь-яка конструктивна дія по створенню зони вільної торгівлі в Чорноморському регіоні стає, таким чином, можливою лише в рамках діалогу ОЧЭС-ЄС [4].

Україна як одна з провідних держав Організації ЧЕС, надає особливе значення цьому регіональному об'єднанню, як одному з важ-

ливих механізмів просування європейських інтеграційних інтересів нашої країни. У цьому контексті важливим є активне залучення української сторони до процесів регіонального співробітництва, зміцнення двосторонніх взаємовідносин з іншими країнами-учасницями, реалізація економічних проектів шляхом використання можливостей ОЧЕС. Україна в рамках співробітництва в ОЧЕС зацікавлена в забезпеченні своєї участі в проектах, які стосуються розвитку спільного ринку енергоносіїв, транспортної інфраструктури, прикордонного співробітництва.

Успішний розвиток ОЧЕС багато в чому залежить від характеру та інтенсивності взаємодії по лінії ОЧЕС – ЄС, від забезпечення необхідного рівня координації і співробітництва між ОЧЕС і ЄС [5].

Для України важливо здійснити комплексну концептуальну оцінку своїх економічних інтересів в ОЧЕС, визначити прийнятний рівень інтеграції у структури цієї організації, практичні шляхи досягнення очікуваних результатів та можливі наслідки. Проте, майбутнє України пов'язане не лише з Чорноморським регіоном і тому важливо не помилитися у визначенні економічної стратегії і тактики взаємодії з цією організацією. Необхідно також виробити системи пріоритетів у стосунках з державами регіону в межах ОЧЕС, знайти прийнятні шляхи узгодження інтересів країн-членів ОЧЕС з іншими міжнародними структурами, відповідні механізми подолання політичних протиріч, а зрештою – місце у світовій економічній системі [6].

Досить ефективно можна використовувати співробітництво в рамках ЧЕС для прискорення процесу синхронізації енергосистем країн Східної і Західної Європи; для стикування транс'європейських і азійських транспортних магістралей; послідовного нарощування зусиль по збільшенню фінансування з метою реалізації регіональних проектів, що забезпечують економічний ріст в країнах ОЧЕС. Реалізації цих планів має сприяти налагодження взаємодії країн ОЧЕС з Євросоюзом, орієнтовану на вироблення «чорноморського виміру» політики Євросоюзу і її реалізацію на користь населення країн регіону. Так само можна розвивати співробітництво ОЧЕС і ЄС в транспортній, енергетичній сферах, у сфері інформаційних технологій, в охороні навколишнього середовища [7].

У контексті політики просування на схід, ЄС з успіхом розширює співробітництво з Організацією Чорноморського економічного співробітництва. Важливою подією стала Третя Євро-Середземноморська конференція, під час якої представники Греції передали Раді

ЄС із загальних питань документ «Платформа співробітництва між ОЧЕС і ЄС», прийнятий міністрами закордонних справ держав-членів ОЧЕС. Рада повідомила, що на майбутню зустріч міністрів закордонних справ ОЧЕС будуть запрошені Головуючий в Раді ЄС і представник Європейської комісії [8].

Найбільшу зацікавленість до здійснення чорноморської інтеграції висловлюють місцеві органи влади територій, які прилягають до Чорного моря. Але для поглиблення інтеграції їм необхідно збільшити в своїх регіонах виробництво експортних товарів, яке повинно перевищувати середній українській рівень. В рамках ОЧЕС Україна може з успіхом реалізувати проекти щодо модернізації нафтопереробних заводів, здійснювати наукові дослідження з іноземними фірмами з використання нетрадиційних джерел енергії, технічного переозброєння металургійних підприємств та виробництва електронної техніки.

Література

1. Деловой вестник, 2004, 07 (122). – С.16.
2. Чечо М. Региональное измерение стабильности и безопасности – перспектива региона ЧЭС // http://gska2.rada.gov.ua:7777/pls/mpz/docs/230_Dopovid_Regionalnyj_vymir_stabi.doc
3. Алла Язькова, Алексей Куприянов. Черноморский узел// <http://www.senat.org/integ4/txt8>.
4. <http://www.ukraine.ru/elections2004/swit/blackseaeconom.html>
5. <http://www.edc.spb.ru/conf2002/danko.htm>
6. Стратегічні інтереси України в країнах чорноморського регіону та проблеми національної безпеки. – Київ, 2001. – Сс.47-52.
7. Ответы официального представителя МИД России М. Л. Камынина на вопросы СМИ в связи с предстоящим празднованием Дня ЧЭС // http://www.mid.ru/brp_4.nsf/sps/1715425838BD2988C32571960044A80F
8. <http://aes.org.ru/BACK/rus/e13.htm>

Т. С. Стародуб,

головний консультант Національного інституту проблем міжнародної безпеки при РНБО України

УКРАЇНСЬКЕ ПРИДУНАВ'Я У ГЕОПОЛІТИЧНОМУ ТРИКУТНИКУ УКРАЇНА-РУМУНІЯ-МОЛДОВА

Територія країн, які утворюють Придунайський субрегіон (Україна, Молдова та Румунія), як невід'ємну частину Карпатсько-Дунайського регіону, є особливою зоною зіткнення різних груп інтересів.

Країни Придунайського субрегіону відчують схожі проблеми подальшого реформування та включення в європейський геополітичний та цивілізаційний простір. Для даного субрегіону характерне особливе коло проблем, які значною мірою відмінні від проблем центральноєвропейських та тим більш західноєвропейських.

Регіон Українського Придунав'я (Болградський, Ізмаїльський, Кілійський, Ренійський райони Одещини) відрізняється своїм особливим геополітичним і гео економічними положенням і, завдяки цьому, позначений у різних регіональних та міжнародних проектах – економічних, транспортних, екологічних, політичних. На Нижньому Дунаї стикаються і перетинаються різноманітні інтереси не лише України, Молдови та Румунії, але й багатьох інших країн, зокрема західноєвропейських, балканських, Туреччини та Росії.

Адекватне розуміння ситуації в регіоні може ґрунтуватись на аналізі таких ключових питань:

- будівництво каналу Дунай-Чорне море в українській частині дельти – один з головних пріоритетів регіональної політики України у Придунав'ї;

- позиції геополітичних потуг щодо будівництва ГСХ “Дунай – Чорне море”;

- місце України та Українського Придунав'я, зокрема в зовнішній політиці Румунії та Молдови.

Канал Дунай – Чорне море в українській частині дельти: реалії функціонування та можливі шляхи подолання конфлікту інтересів.

З точки зору економічної безпеки проект ГСХ повністю відповідає національним інтересам України. По-перше, проект є конкурентоспроможним і економічно вигідним, по-друге, реалізація проекту забезпечить прискорення соціально-економічного розвитку придунайського регіону, по-третє, реалізація проекту забезпечить збільшення надходжень до державного та місцевих бюджетів, по-четверте, реалізація проекту забезпечить відновлення втрачених вантажопотоків та укріплення позицій України як провідної транзитної держави в Дунайсько-Чорноморському регіоні.

Румунія, а також деякі європейські країни та організації виступають проти реалізації проекту ГСХ “Дунай-Чорне море”, мотивуючи свою позицію будівництвом ГСХ у зоні Дунайського біосферного заповідника та порушення Рамсарської Конвенції й Севільської стратегії для біосферних резерватів. Насправді, причини є суто економічні, вони полягають у зростаючій конкуренції за дунайські вантажопотоки.

Можливі шляхи вирішення проблемних питань, що стосуються будівництва ГСХ “Дунай-Чорне море”, бачаться у знятті неузгодженостей з міжнародними правовими нормами і законодавством ЄС та включенні ГСХ “Дунай-Чорне море” в українській дельті Дунаю до європейської водної транспортної мережі; а також в укладанні певних дво- та багатосторонніх домовленостей, що компенсували б потенційні втрати України та регіону українського Придунав'я від неповного втілення проекту.

Вирішення питання легітимізації проекту та включення ГСХ “Дунай-Чорне море” в українській дельті Дунаю у європейську водну транспортну мережу має дві складові: 1) визнання проекту міжнародною спільнотою екологічно безпечним; 2) набуття українським ГСХ статусу міжнародного водного транспортного шляху.

Виходячи з цього, пропонується:

- ініціювати розробку та реалізацію концепції моніторингу за станом р. Дунай з метою гармонійного поєднання розвитку цінних природних комплексів та їх раціонального використання, зокрема, транспортного комплексу Придунайського регіону України;

- створити робочу групу, до складу якої входили б представники української та румунської сторін, до компетенції якої входила б розробка природоохоронних заходів збереження р. Дунай в рамках транскордонної заповідної зони; діяльність даної групи має узгоджуватись з роботою природоохоронних організацій ЄС та Міжнародного комітету захисту р. Дунай, що дозволить виконувати зобов'язання, які взяла на себе Україна, підписавши низку міжнародних документів, зокрема, Конвенцію про співробітництво з захисту та сталого розвитку використання р. Дунай та Конвенцію про оцінку впливу на оточуюче середовище в транскордонному контексті;

- *скористатися підтримкою Туреччини*, позиція якої щодо будівництва ГСХ є позитивною /Туреччина використовуватиме український канал “Дунай-Чорне море” для контейнерних перевезень у Європу. Питання будівництва каналу навіть внесене до національної програми розвитку портів Туреччини, яку розробило японське агентство міжнародного співробітництва. Відповідно до цієї програми планується підключити ВАТ “Українське Дунайське пароплавання”, яке на теперішній момент здійснює лінійні перевезення Ізмаїл-Стамбул, а також річні перевезення вверх по Дунаю/;

- звертаючи увагу європейської спільноти на вирішення екологічних проблем Дунайського басейну, українській стороні слід підкреслити важливість співпраці в рамках Конвенції про оцінку впливу на оточуюче природне середовище у транскордонному контексті (Конвенція Еспо), зокрема, у вирішенні проблеми забруднення шкідливими виробництвами румунської сторони, з метою втілення нового аспекту українсько-румунського співробітництва, зокрема, у галузі очищення вод Дунайського басейну, можливо, запропонувати Міністерству охорони навколишнього середовища розробити концепцію очищення Дунаю, узгодивши її імплементацію з Міжнародним комітетом захисту р. Дунай та Європейською комісією. Тим більше, що вирішення даного питання дуже важливе як для української сторони, так і для румунської. Наша держава акцентуватиме увагу на проблемі очищення річки, нівелюючи розгляд проблеми ГСХ “Дунай-Чорне море”, що позитивно впливатиме на її імідж в Придунайському регіоні, а Румунія, вирішуючи спільно з Україною в рамках Міжнародного комітету захисту р. Дунай, екологічні проблеми, налагоджуватиме стосунки з придунайськими країнами та європейською спільнотою в цілому, що сприятиме виконанню Румунією вимог ЄС та сприятиме її входженню до цієї організації. Слід зазначити, що екологічні проблеми Придунайського регіону є частиною спільної сільськогосподарської політики країн ЄС;

- *скористатися позитивною оцінкою Росії* щодо будівництва ГСХ “Дунай-Чорне море” та заручитися її підтримкою при лобюванні своїх національних інтересів під час переговорів на регіональному або на міжнародному рівні.

Місце України та Українського Придунав'я, зокрема у зовнішній політиці Румунії та Молдови можна простежити, досліджуючи конкретні документи та історичні факти останніх 14 років. Зокрема, протягом першої половини 90-х рр. минулого століття Румунія відмовлялась визнавати результати референдуму про незалежність України в тих районах, на територію яких вона претендувала, та закликала етнічних румун – мешканців цих районів – бойкотувати референдум. 14 жовтня 1991 р. з'явилась декларація членів “Конвенції щодо встановлення демократії у Румунії”, в якій стверджується, що “Північна Буковина та район Герца є священною землею для Румунії” [1]. *В заяві румунського парламенту Північна Буковина та деякі райони Одеської області проголошувались “румунськими те-*

риторіями". Заява супроводжувалась закликами до парламентів та урядів інших держав, які збиралися визнати незалежність України, не поширювати юрисдикцію України на спірні території. У квітні 1993 р. Румунія направила МЗС України ноту, в якій, посилаючись на факт розпаду колишнього СРСР, проголосила неправомірним Договір про режим радянсько-румунського державного кордону від 27 лютого 1967 р. У 1994 р. Румунія в односторонньому порядку підтвердила своє рішення щодо його денонсації.

В румунських ЗМІ висвітлюються питання захисту своєї меншини в Україні крізь призму обґрунтування територіальних зазіхань та втручання у внутрішні справи України. Великодержавницькі ідеї ввійшли до програм політичних партій, які отримали підтримку впливових лідерів рухів, громадських організацій, та стали невід'ємним елементом політичної боротьби.

Протягом 1995-1997 рр. намір Румунії інтегруватися в НАТО сприяв тому, що Бухарест з 1995 р. висловив готовність розпочати переговорний процес [1]. З самого початку переговорів румунська сторона прагнула внести у текст договору положення, які б дозволяли в майбутньому повернутися до перегляду існуючих кордонів, статусу та належності прикордонних територій. Зокрема, Бухарест наполягав на включенні в преамбулу міждержавного договору тези про засудження Пакту Молотова – Ріббентропа та його наслідків, спрямовуючи зусилля для доведення нелегітимності укладених у післявоєнні роки договорів та змін, які сталися напередодні Другої світової війни. Однак принципи вимоги НАТО відносно відповідності кандидатів на вступ до Альянсу критеріям членства в цій організації спонукали румунське керівництво до формулювання конструктивнішої позиції на переговорах. Протягом переговорного процесу акцент в українсько-румунських відносинах було перенесено на захист інтересів румунської меншини в Україні та визначення статусу острову Зміїний.

Підписання 2 червня 1997 р. президентами обох країн масштабного Договору про відносини добросусідства і співробітництва між Україною та Румунією не призвело до позитивних змін у розвитку українсько-румунських відносин [1]. Чергове погіршення українсько-румунських відносин було пов'язано з поширеними твердженнями більшості політичних сил Румунії про те, що базовий договір між двома країнами був підписаний поспішно, під впливом самміту НАТО в Мадриді 1997 р. *Румунському суспільству нав'язувалась думка про*

несправедливість, яка має бути вирішена у майбутньому. В результаті радикальна партія “Велика Румунія”, яка виступала за відтворення Румунії в кордонах 1940 р., за результатами виборів у 2000 р. отримала в парламенті до 30 % місць та створила другу за кількістю фракцію. Відносини між країнами настільки загострилися, що змусили МЗС України виступити з різкою заявою, в якій відзначалась необґрунтованість звинувачень румунської сторони на адресу України щодо недотримання положень базового договору. 27-28 травня 1999 р. відбувся перший офіційний візит Президента Румунії Е. Константінеску в Україну. В Румунії поширюються заклики звернутися до Ради Європи з приводу забезпечення прав та свобод діаспори в Україні (135 тис.) [2].

17-18 травня 2001 р. у Бухаресті відбулося чергове засідання українсько-румунської міжурядової Комісії з питань осіб, які належать до української меншини в Румунії та румунської – в Україні [2]. Одним з практичних результатів засідання стала домовленість про відновлення діяльності робочих експертних груп з метою моніторингу реального становища меншин. Протягом цих трьох років різка зміна ситуації в світі внаслідок подій на Балканах, на Близькому Сході призводить до збільшення геостратегічного значення Румунії як союзника НАТО. Збільшена увага НАТО до Румунії визначила готовність румунського керівництва до конструктивного діалогу відносно укладання Договору про режим державного кордону. Тому тільки десятий раунд переговорів, який відбувся на початку жовтня 2001 р., був оцінений українськими та румунськими дипломатами як “конструктивний”, а переговори вперше не супроводжувались антиукраїнською компанією в румунському друку. Тим не менш в діяльності Бухаресту чітко простежувалось бажання затягнути переговори з зазначеного питання до Празького самміту НАТО. Румунська сторона доклала максимум зусиль, щоб шляхом дипломатичних хитрощів продемонструвати Заходу нормалізацію відносин між двома країнами, надати проблемі не територіальний, а “технічний” характер. Тільки в грудні 2001 р. вперше в історії українсько-румунських відносин відбувся візит керівника українського уряду А. Кінаха до Бухаресту. 23-24 січня 2002 р. у Києві відбувся 11-й раунд українсько-румунських переговорів щодо режиму державного кордону, співробітництва та взаємної допомоги з прикордонних питань та про делімітацію континентального шельфу і виключних економічних зон України й Румунії в Чорному морі [2]. Водночас намічені на кінець травня 2002 р. в Києві

переговори з питань Договору про режим державного кордону та Угоди про делімітацію континентального шельфу та виключних економічних зон в Чорному морі не відбулися. Після отримання запрошення на Празькому самміті стати членом НАТО стан українсько-румунських відносин знову погіршився. *Бухарест приймає рішення щодо реалізації низки румунських законодавчих актів, що спрямовані на пропагування та надання подвійного громадянства окремим категоріям громадян України. Всупереч існуючим між країнами домовленостям, свідомо порушуючи норми українського законодавства Румунія фактично забезпечила собі механізм здійснення власного впливу на регіони компактного проживання румунської спільноти в Україні.*

Протягом 2003-2005 рр. відбулось чергове загострення відносин. Під час візиту державної делегації України до Румунії на чолі з Головою Верховної Ради В. Литвиним восени 2003 р у румунських ЗМІ була розгорнута антиукраїнська компанія. Критично висвітлювались підписані угоди, поширення в свідомості населення тези про “захоплені Україною історичні землі”, прояв неповаги до України як держави, її історії, її сьогодення, до її керівництва. Обсяги та зміст публікацій були настільки резонансними, що змусили МЗС України виступити з нотою протесту. Але ситуація не змінилась в кращий бік. Минулого року під час виборів знову активно використовувалось “українське питання”.

Виходячи з цього, пропонується за будь-якого порушення з боку румунської сторони щодо перегляду належності територій або порушення українського законодавства з питань громадянства надає Україні право звернутися до міжнародної спільноти з тим, щоб остаточно вирішити проблемні питання, але вже на багатосторонньому рівні та за участі третьої сторони.

Останнє погіршення українсько-румунських відносин пов'язано з поданням Румунією документів до Міжнародного суду в Гаазі 15 серпня 2005 р. відносно демаркації кордонів з Україною та статусу острова Зміїний, який Румунія вважає скалою.

Документи були подані Румунією в рамках позову, який вона вислала ще в вересні минулого року. Саме тоді румунська сторона посилалась на те, що двосторонні переговори ні до чого не приводять [3].

МЗС Румунії пояснило це тим, що були вислані юридичні обґрунтовування, з точки зору Бухареста, можливості демаркації в Чорному морі, однак детальної інформації МЗС Румунії не надав, посилячись на конфіденційність доповіді.

Україна може у відповідь найближчим часом, також, всупереч запевненням у необхідності вирішення питання без суду, вислати свої аргументи в Гаагу. /до 19 травня 2006 р./ Відповідно до міжнародної практики, такі судові розбирання продовжуються декілька років, а рішення арбітрів – кінцеві та обов'язкові для виконання.

Протягом багатьох років дві країни вели спір навколо острова Зміїний. Румунія висловила претензії відносно острова, а Україна в свою чергу звинуватила Румунію у зазіханні на державні кордони України. Нині Румунія стверджує, що острів Зміїний – це скала і не відноситься до континентального шельфу, а Україна вважає, що це острів і стверджує зворотнє.

Слід зазначити, що попередні два режими не змогли вирішити цю проблему, тому сьогодні Українська влада має всі шанси покращити ситуацію, скориставшись зближенням України та Румунії останнім часом у європейському та євроатлантичному напрямку, а також у питанні ГУАМ.

При вирішенні проблем делімітації кордону з Румунією слід особливу увагу приділити можливому сприянню Румунії з боку ЄС, який може цілком підтримати фактично свого нового члена.

Дипломатичні відносини України з Республікою Молдова встановлено 10 березня 1992 р. Основи взаємин закладені базовим Договором про добросусідство, дружбу та співробітництво, підписаним у Кишиневі 23 жовтня 1992 р. 23 жовтня 1998 р. підписано Договір про співробітництво на 1998-2007 рр. [2].

Співробітництво Молдови з Україною зосереджено на вирішенні проблем, пов'язаних з регулюванням питань кордону, та з участю України у врегулюванні Придністровського конфлікту. Питання кордону регулюється Договором про державний кордон від 18-19 серпня 1999 р. Додатковий протокол до цього Договору передбачає можливість корекції кордону шляхом взаємного обміну територіями. У серпні 1998 р. представниками України, Румунії та Молдови під час зустрічі в м. Галац (Румунія) був утворений новий євро регіон “Нижній Дунай”, до якого входять прилеглі області трьох країн. Діяльність євро регіону зосереджена на розробці проектів прикордонного співробітництва, зокрема спорудження поромних переправ через Дунай. Прикордонне співробітництво між трьома країнами отримало поштовх із утворенням ще одного євро регіону – “Верхній Прут” [2].

9-10 липня 2001 р. у Києві підписано низку угод, передусім про режим експлуатації восьмикілометрової ділянки автотраси Одеса-Рені

в районі молдовського села – Паланка. Ця угода є складовою частиною українсько-молдовського договору про державний кордон. 12 липня 2001 р. парламент Молдови ратифікував договір про державний кордон з Україною, який прокладає шлях до врегулювання суперечливої проблеми щодо обміну невеликими ділянками території [2].

Наприкінці листопада 2001 р. Україна висловила протест щодо заяв вищих офіційних осіб Молдови на адресу України, в яких висувалися безпідставні звинувачення в пособництві нелегальним вантажоперевезенням з території Молдови та в невиконанні раніше досягнутих домовленостей щодо створення спільного митного і прикордонного контролю між двома країнами.

Україна – більш ніж будь-яка інша країна зацікавлена у якнайшвидшому врегулюванні *придністровського конфлікту* і є тим гравцем, який володіє серйозними засобами впливу на обидві сторони. Керуючись необхідністю захисту національних інтересів, в ході врегулювання конфлікту українська сторона виходить з необхідності верховенства спільних європейських цінностей. Саме вони покладені в основу українського плану „До врегулювання через демократизацію”.

Висновок. Проблемні питання розвитку Українського Приднінав'я і надалі посідатимуть особливе місце у відносинах України з Румунією та Молдовою. Окрім протиріч у рамках трикутника країни мають спільні інтереси щодо економічного співробітництва як на двосторонньому рівні, так і в рамках ОЧЕС. Справжнім випробуванням для стосунків став “пташиний грип”. Україна, Румунія і Молдова створили спільну комісію із запобігання вірусу “пташиного грипу” в цих країнах. Фахівці трьох країн провели спільну зустріч в Одесі, на якій скоординували дії у боротьбі із вірусом.

Збалансована політика України, Молдови та Румунії в царині національної та регіональної безпеки значно зміцнює Чорноморський регіон, але подальший розвиток відносин між країнами багато в чому залежатиме від подальшого врегулювання Придністровського конфлікту, рішення Міжнародного Суду стосовно делімітації континентального шельфу та виключних економічних зон між Україною та Румунією та від того, наскільки швидко відбудеться процедура міжнародного визнання ГСХ “Дунай-Чорне море”, певною мірою ще і від того, які політичні сили домінуватимуть в парламенті України після виборів, що мають відбутися у наступному році.

Література

1. Парфенов О. О. Україна – Румунія: острова преткновения. // Україна і світ сьогодні. № 1 (320), 2005-01-14. <http://uwtoday.com.ua/index.php?page=full&id=1656>
2. Абетка української політики: Довідник. Вип. 6 / Авт.-упоряд.: М. Томенко (кер. кол.), Л. Бадешко, В. Гребельник та інші. – К.: Смолоскип, 2003. – 364 с.
3. Коментар Прес-служби МЗС України щодо внесення Румунією Меморандуму у справі про делімітацію континентального шельфу та виключних економічних зон між Україною та Румунією до Міжнародного Суду ООН. Поточний архів МЗС. При дослідженні проблеми будівництва ГСХ “Дунай-Чорне море” застосовувались такі джерела:
1. Захист Дунаю – спільна справа для Європи <http://www2.dw-world.de/ukrainian/umwelt/1.115985.1.html>
2. Українська коаліція “За дикую природу”. № 65 від 03.02.05. Новини кампанії щодо спасіння Дунайського біосферного заповідника. <http://www.seu.ru/projects/dunay/chronika/newsfb05.htm>
3. Стаття Міністра закордонних справ України Костянтина Грищенка “Відновлення українського судноплавства на Дунаї: міфи і реальність” <http://www.mfa.gov.ua/information/print.shtml?publication/tit.html>
4. Дунайська комісія (довідкова інформація). Поточний архів Департаменту економічного співробітництва МЗС Російської Федерації <http://www.in.mid.ru/ns-direcon.nsf/fc2e4121e6d9ec5343256a0c003fb7d2/78fe9178d4faba9c43256b8400381ae8?OpenDocument>
5. Росія підтримує будівництво каналу Дунай – Чорне море <http://foreignpolicy.org.ua/ua/headlines/foreign/bilateral/index.shtml?id=3631>
6. Відновлення ГСХ “Дунай-Чорне море” на українській ділянці дельти Дунаю <http://mtu.gov.ua/international/danube/general.html>

Hajdú, Zoltán,

*doctor of Hungarian Academy of Sciences, Centre for Regional Studies,
Hungarian Academy of Sciences, Pécs*

NEW GEOPOLITICAL POSSIBILITIES FOR CO-OPERATION IN THE DANUBE RIVER BASIN, WITH SPECIAL ATTENTION FOR HUNGARY

Introduction

The collapse of the former socialist block has formed a new geopolitical situation for Central and Eastern Europe. The end of the “Cold War” and the end of the “Divided Europe” has given new possibilities for co-operation in the Danube River Basin as well.

Between 1997-2001 the Hungarian Academy of Sciences was running a special research on the strategical problems and regional development of Danube Basin. The project was led by Glatz, Ferenc the President of Hungarian Academy of Sciences.

Results of researches were published in two volumes, with the title: A magyarorsz6gi Duna-v6lgy ter6letfejleszt6si k6rd6sei. Glatz, Ferenc (ed.) Magyarorsz6g az ezredfordulyn. Strat6giai kutat6sok a Magyar Tudom6nyos Akad6mia6n. Ter6letfejleszt6s. 6ssze6ll6ntotta: D6c6inyi, Zolt6n – Hajd6, Zolt6n. Budapest, 2002, Magyar Tudom6nyos Akad6mia, I-II.

In the last decade different international research programs and projects (ESPON, VISION PLANET, CADSES, ESTIA etc.) were running including in some ways the „Danube-problem”.

The importance of the river

The Danube is the second longest (2850 km) and greatest river (after the Volga) in Europe. The watershed (water catchment) area of the Danube is 817 000 km², and divided between many countries (Figure 1). We can say that the watershed area of the Danube is „Balkanized” on a high level. (It is divided between 17 countries.) In many aspects the Danube Basin is the most fragmented and at the same time the Danube is the most international river in the world.

The Danube has been an important international waterway for centuries, as it remains today. The river is a major source of inland water transportation in the territory of European Union, after the Rhine. Because of Danube-Main-Rhine channel (opened in 1992) the river is a very important element of commercial transport and water tourism. The Danube is the only major river in Europe to flow from West to East. The river first of all connects Central and South-Eastern-Europe and the Black Sea.

The Treaty of Paris signed in 1856, and in the treaty it was recommended that an European Commission is installed to control the delta area of the Danube. The Convention regarding the Regime of Navigation on the Danube signed in 1948, in Belgrade. The „Belgrade Convention” is providing for free navigation on the river in accordance with the interests and sovereign rights of the partner countries.

The Danube flows through eight countries of which: Germany, Austria, Slovakia, Hungary, Serbia, Romania, Bulgaria, and Ukraine, and because of Sava river is very important for Slovenia, and Bosnia and Herzegovina, as well as for Moldova near at the delta.

On her way the Danube flows through national capitals (Vienna, Bratislava, Budapest, Belgrade), and very important for Bucharest to. The Danube on this way is an economic axe between these cities.

According to the new geopolitical situation eleven countries (Germany, Austria, Slovakia, Hungary, Croatia, Serbia and Montenegro,

Romania, Bulgaria, Moldova, Ukraine and Russia undertake to maintain their sections of Danube in a navigable condition.

The Danube forms a part of the state borders of Germany, Austria, Slovakia, Hungary, Croatia, Serbia, Bulgaria, Romania, Moldova, and Ukraine. The river forms state borders and bilateral connections on a long stretch and on some triple borders (Austria – Slovakia – Hungary, Hungary – Croatia – Serbia, Serbia – Bulgaria – Romania, Romania – Moldova Ukraine were formed on, or near the river. (Altogether the Danube is a state border in 996 km length.)

The Danube Water Basin is home of nearly 100 million people, with different history, languages, cultures etc. The level of economic development is very different not just between countries, but between different regions of the given countries.

Importance of the Danube for Hungary

All territory of Hungary is a part of the Danube Water Basin, and it gives the 11,7 % of the total watershed area. At the Budapest the average discharge of the Danube is 2350 m³/s. The river is one of the most characteristic geographical landscape-elements of the country.

Between Austria, Slovakia and Hungary on a short stretch the river forms a triple border. It is not just a given possibility for interstates co-operation, but for Vienna, Bratislava and Győr, Danube is one the basic elements of intercity co-operation. This part of the common border is the territory of very intensive co-operation.

The second triple state border of Hungary (Hungary, Croatia, Serbia) is much more different from the upper stretch. After 1990 this triple border turned to be very problematic because of Yugoslav crises.

Between Slovakia and Hungary the river forms state border in 183 km length. Because of special historical processes on the both banks of the river are living mostly Hungarians. The question of Hungarian minorities living in Slovakia caused problems for decades, but after the common joining to European Union the level of discussion was decreased.

Hungary is a land-locked state, for this reason the Danube there is a great importance in the life of the country. The international regimes (1856, 1921, 1948) established new situations to safeguard free navigation on the Danube. Budapest turned to be the headquarters of the International Danube Commission.

The Csepel International Danube Port between the two wars period was developed to be one of the most interesting and important ports of the river. The traffic of the port in some years reached 2.5 million tons.

The amount of goods transportation on the whole Danube increased to about 100 million tons in 1987. Because of changing Yugoslav situation between 1991-1999 (civil wars, UN sanctions, NATO war against the former Yugoslavia etc.) the volume of transport dropped dramatically. (In 1994 the water transport was about 20 % of the former value.)

In 1994, and 1997 the Danube itself turned to be a Pan-European traffic corridor (No. VII), and on this way its importance was growing very rapidly. (From 1992 Danube is a part of the trans-European waterway from Amsterdam to Black Sea, about 3500 km). In 2004 the Second Danube Summit was taken in Belgrade, focusing on intermodal and logistics connections along the corridor.

As a consequence of the consolidation after 2004 over vessels flying flags over 30 countries have been registered on the Hungarian part of the Danube. In the summer of 2005 the section of Novi Sad was completely cleared and opened for international traffic.

Environmental and geopolitical problems of hydroelectric project of Gabčíkovo-Nagymaros

Different countries (Germany, Austria, Romania-Yugoslavia) have built dams and hydroelectric power stations on the Danube in the 1960'-1970'. The common Hungarian-Czechoslovakian big Gabčíkovo-Nagymaros hydroelectric project was launched in 1977. Originally two major dams were supposed to be built, one at Gabčíkovo and the second at Nagymaros. (In 1989 – because of environmental and economic problems, Hungary abandoned the common project.)

In 1992 Czechoslovakia diverted her border river with Hungary onto her own territory. Slovakia became independent country in 1993. The two governments took the dispute to the International Court of Justice. In 1997 the International Court of Justice ruled that implementing the diversion of the Danube was illegal, and that the 1977 original treaty is still in effect. After the decision of International Court of Justice started new discussions between the two countries, but they couldn't reach new agreement. The question is „floating” between the two neighbouring countries.

Danube as a green corridor

In Hungary, along its path, the Danube (directly and indirectly) is a source of drinking water for about 3 million people. (Most of the drinking water comes from the ground sources, not far from the banks of the Danube.)

In 1994 the countries through which the Danube flows formed an organisation (Commission for the Protection of the Danube River) to

better protect the river. The main aim of the international organisation is to protect and improve the water quality of river. (Turning the Danube Back to Blue.) While progress has been made, but large stretches of the Danube are dirty. (Fertilizers, chemicals and untreated sewage have all taken their toll on the river.)

On a longer perspective Danube can be (and should be) an ecological corridor. Her flora and fauna are very rich, and in some cases unique. For every country along the river is an eminent interest of environmental protection of the Danube. In the case of the real „Global Warming” the Danube can get a new value.

Tourism

Development of water tourism, with special attention for cruisers is very important for Hungary. Cruising season on the Danube starts in the first half of April and finishing at the end of October. The water tourism is very important especially for Budapest, but running by international firms. The Hungarian participation is very weak in the transport activity.

The ecological tourism can be the second important branches of tourism along the river Danube. The river gives good possibilities for recreation and leisure. Fishing is a hobby activity first of all along the river, but can be very important for a special tourism.

С. М. Гакман,

Заступник директора-начальник науково-дослідного відділу Чернівецького регіонального центру перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників державних органів, органів місцевого самоврядування, державних підприємств, установ та організацій; член української частини групи експертів Змішаної українсько-румунської міжурядової комісії з питань забезпечення прав осіб, які відносяться до національних меншин

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ІНСТИТУЦІЙНИ ІНФРАСТРУКТУРИ ЄВРОРЕГІОНІВ “ВЕРХНІЙ ПРУТ” ТА “НИЖНІЙ ДУНАЙ”: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ

В сучасних міжнародних відносинах надзвичайно важливим стає регіональне співробітництво, зокрема єврорегіони, що служить як європейській інтеграції в цілому, так і економічному розвитку окремих регіонів країни, в т. ч. територій, депресивних первісно за своїм потенціалом та у силу прикордонного розташування.

Євро регіони “Верхній Прут” та “Нижній Дунай”, членами яких є прикордонні адміністративно-територіальні одиниці України, Республіки Молдова та Румунія, мають наступні особливості:

Вони створювалися за ініціативи центральних органів влади країн-учасниць (у текст українсько-румунського базового політичного договору було включено пункт про сприяння створенню двох євро регіонів “Верхній Прут” та “Нижній Дунай”).

До складу євро регіонів входять прикордонні адміністративно-територіальні одиниці, в яких проживають етнічні групи, що мають за лінією кордону основну частину свого етносу (або “історичну Батьківщину”), де вони виступають як титульна нація. Тобто вказані євро регіони є одночасно і етно регіонами.

Якщо в Євросоюзі євро регіони створюються на території 10-15 кілометрів вглиб кожної з держав, що співпрацюють, у нашому випадку глибина євро регіонів набагато більша.

Якщо в державах Євросоюзу головна мета євро регіонів – економічне зростання територій, завдання вищевказаних євро регіонів “Верхній Прут” та “Нижній Дунай” охоплюють і економічні, і екологічні, і національно-культурні, і соціально-психологічні, і фінансові сфери.

Інституційні структури євро регіонів “Верхній Прут” та “Нижній Дунай” дуже схожі. Складаються вони з ради євро регіонів, до складу яких входять керівники адміністративно-територіальних одиниць-членів євро регіонів, секретаріату (євро регіон “Верхній Прут”), або координаційного центру (євро регіон “Нижній Дунай”) та робочих комісій зі сфер діяльності. Відрізняється структура євро регіонів, в основному, кількістю комісій (в євро регіоні “Верхній Прут” – 4, в Євро регіоні “Нижній Дунай” – 7) та їх галузевим напрямком. Проте є деякі принципові відмінності. Так, структура Євро регіону “Верхній Прут” відзначається наявністю у його складі екологічного євро регіону. Статут Євро регіону “Верхній Прут”, припускає крім членства і нову категорію “партнер Євро регіону”. Ним може стати “адміністративно-територіальна одиниця країни Європейського Союзу або іншої країни, що має угоду про партнерство або протоколи про співробітництво чи побратимство з подібними адміністративно-територіальними одиницями зі складу Євро регіону “Верхній Прут”, проте не є суміжною.

Структури євро регіонів “Верхній Прут” та “Нижній Дунай” утворені виходячи, в основному, з інтересів регіональних органів влади і нездатні виконувати функції незалежного посередника для пере-

січних громадян, які бажають брати участь у транскордонному співробітництві і розвитку міжетнічної співпраці. На жаль, вони складаються лише з державних службовців і не мають у своєму складі депутатів різних рівнів та представників неурядових організацій. Доречною була б також транскордонна фундація, яка б підтримала ініціативи громадських організацій та органів місцевого самоврядування, на зразок тієї, що була втілена у проєкті інституту Схід-Захід створенням у 1995 р. Фонду Карпатського Єврорегіону (з 2000 р. – Карпатська фундація). Карпатська фундація виконує функцію посередника між великими міжнародними фондами, зацікавленими у розвитку громадянського суспільства, транскордонного співробітництва, міжетнічної співпраці, відродженні сільських громад регіону та місцевими громадськими організаціями, органами місцевого самоврядування, які пропонують інноваційний підхід до згаданих проблем.

М. А. Гоманюк

*старший викладач кафедри філософії та соціології Херсонського
Національного технічного університету*

КАНАЛ «ДУНАЙ – ЧОРНЕ МОРЕ» В КОНТЕКСТІ УКРАЇНСЬКО- РУМУНСЬКИХ ВІДНОСИН

На думку ряду аналітиків підписаний в минулому році Договір між Україною та Румунією про режим україно-румунського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань не поставив остаточної крапки в історії територіальних суперечностей між цими державами. І це стосується не тільки більш значущої проблеми делімітації континентального шельфу в північно-західній частині Чорного моря. З відновленням в українській частині Нижнього Дунаю судноплавства по глибоководному судновому ході (ГСХ) «Дунай – Чорне море» перелік україно-румунських прикордонних проблем збільшилася ще на один невеличкий, але прикрий пункт - нової якості набула проблема визначення лінії державного кордону в дельті Дунаю.

У всьому світі річкові кордони між державами в більшості випадків проходять по середині головного навігаційного фарватеру (принцип головного навігаційного фарватеру). Проте на нижній дільниці Дунаю кордони було встановлено за іншими принципами, а саме за принципом триметрової ізобари. Відновлення ГСХ на

Кілійському гирлі Дунаю викликало різні тлумачення питання де саме проходить державний кордон. Українська сторона притримується думки, що територіальні води починаються на глибині 3 метри. Акваторія, що має глибини більше ніж 3 метри вважається судноплавною частиною загального користування. Після прокладення ГСХ українська сторона змушена була позначити межі ГСХ відповідними навігаційними знаками. В свою чергу румунська сторона межі ГСХ де-факто визнала кордоном міжнародних вод. Ситуація наразі регулюється на рівні прикордонних відділків, проте це не заважає виникненню конфліктних ситуацій під час виконання виробничих завдань на Дунаї.

За проходження кордону між Україною та Румунією в нижній частині Дунаю саме на основі принципу ГНФ довгий час боролися румунські дипломати, адже це давало додаткові можливості для перегляду лінії кордону. Ще до будівництва ГСХ «Дунай – Чорне море» глибини в прикордонному Кілійському рукаві дельти Дунаю періодично змінювалися, що слугувало приводом для дискусій щодо проходження лінії україно-румунського кордону. В результаті Румунія довгий час претендувала на низку українських островів на Дунаї.

Певні корективи в цьому питанні вносила господарча діяльність людини в дельті Дунаю. Як свідчать дослідження, втручання людини в гідрологічні процеси в дельті Дунаю призводили та призводять до істотних змін. Природні та антропогенні зміни в одній частині передаються на всю систему. Дельта Дунаю є надзвичайно динамічною системою – втручання людини в окремих ділянках призводить до змін в системі взагалі. Рівновагу в дельті Дунаю порушено, це може створити нові прикордонні проблеми на Нижньому Дунаї.

Будівництво судноплавних каналів ті інших гідротехнічних споруд по обидва боки Дунаю призводить до перерозподілу води між головними гирлами і, відповідно, до територіальних змін в дельті – утворюються нові острови, змінюється берегова смуга. Такий перерозподіл вже спостерігався після побудови Сулинського каналу. На думку фахівців, й після побудови Георгієвського каналу в румунській гирла буде уходити значно більше води. Свій внесок в гідрологічні процеси в дельті Дунаю внесе й український ГСХ.

В цьому сенсі набувають нового значення деякі положення договору про режим українсько-румунського кордону. Хоча договір було прийнято, проблемні питання залишилися. Деякі експерти дали негативну оцінку договору про режим держкордону, оскільки деякі його статті стосовно лінії кордону, прикордонних вод і діяльності змішаної

комісії не відповідають національним інтересам України. Мова йде про те, що в проекті договору закладені юридичні умови, з яких Румунія може розпочати дискусію навколо можливих варіантів уточнення проходження держкордону. В договорі остаточно не зафіксовано координати кордону, вважається, що в майбутньому може виникнути необхідність їх зміни внаслідок природних змін берегової смуги. В договорі вказується, що «якщо буде констатовано наявність певних об'єктивних ознак внаслідок природних явищ, не пов'язаних з людською діяльністю, які спричиняють необхідність зміни цих координат, Змішана прикордонна комісія укладе нові Протоколи». Проте визначити «природність» цих змін довести буде доволі важко. На подібний камінь спотикання потратили сторони під час обговорення екологічних проблем, що можуть виникнути внаслідок будівництва ГСХ. Звичайно, припустити, що румунська сторона повністю тримає під контролем природні зміни в дельті Дунаю, було б перебільшення, але існуючі тенденції свідчать, що підстав для цього у румун все ж таки більше. Принаймні було більше до початку відбудови українського ГСХ. Погоджуючись з тим, що в даний час в нижній частині Дунаю кордони залишаються незмінними, деякі українські експерти вважають, що Бухарест добивається того, щоб в майбутньому при зміні берегових ліній прикордонних рік можна було б переглянути існуючу лінію кордону. В цьому сенсі відновлення ГСХ якщо не зменшує шанси Румунію на зміни берегової лінії на її користь, то вносить додаткові, непідконтрольні Румунії фактори. Тому дії Бухаресту, скеровані на перешкоди в будівництві каналу можна аргументувати не тільки загрозою диверсифікації транспортних шляхів на Дунаї і, відповідно, загрозою для транспортної монополії Румунії, але й можливими прикордонними ускладненнями та змінами на Нижньому Дунаї не на користь Румунії.

В українській пресі часто йде мова про те, що тільки бажання вступити в НАТО та ЄС примусило Румунію піти на тимчасову відмову від територіальних претензій до своїх сусідів, в тому числі і до України. Румунія звертає увагу на проміжний характер договору: попереду переговори з делімітації континентального шельфу та виключних економічних зон. Проміжний характер договору може торкатися й лінії кордону в пониззі Дунаю. Довгий час це питання взагалі не обговорювалося, хоча конфліктні ситуації з'являлися знову і знову. Тільки 2-3 лютого 2005 р. на україно-румунській зустрічі експертів та фахівців було підтверджено, що судноплавний шлях по Кілійському гирлу, там де проходить державний кордон, є спільним шляхом судноплавства

обох держав, де правила судноплавства визначаються спільно. На зустрічі було прийнято рішення про початок робіт по підготовці спільних правил судноплавства на Кілійському гирлі.

Насамкінець хотів би зазначити, що питання відновлення роботи ГСХ – це не тільки питання функціонування транспортного коридору, це питання виживання міст Придунав'я, адже транспортна галузь є основою їх економіки. Занепад її може призвести до соціальної катастрофи в регіоні, до дестабілізації всього Південноукраїнського прикордоння.

В. О. Шевченко,

заступник директора регіонального філіалу НІСД у м. Одесі

РЕГІОНАЛЬНІ ПРОЦЕСИ В КОЛІ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ТЕНДЕНЦІЙ

Окрема проблема має шанс на успішне її вирішення тільки за умови врахування всього того чим вона зв'язана з іншими. Це положення є вірним і для соціально-економічних процесів, в тому числі регіональних. Врахування його забезпечує системний підхід, котрий гарантує учасників процесу від помилок та розчарувань. В доповідях що прозвучали на конференції дана всебічна характеристика цілого кола проблем, з якими стикається українське Придунав'я. В доповнення до того, що уже проаналізовано я хотів би звернути увагу присутніх на необхідність врахування геополітичних процесів, які завжди були дієвим фактором здійснення чи не здійснення тих чи інших намірів. Відомо, що судноплавство по Дунаю історично було важливим моментом міждержавних відносин. Уже в Паризькому трактаті 1856 року, який закріпив підсумки Кримської війни, питання вільного судноплавства вирішується цілим рядом статей. Так в статті 15 цього документу записано: “Договаривающиеся стороны, с взаимного согласия, постановляют, что правила, определенные Актом Конгресса Венского для судоходства по рекам, разделяющим разные владения или протекающим чрез оные, будут впредь применяемы вполне к Дунаю и устьям его. Они объявляют, что сие постановление отныне признается принадлежащим к общему народному европейскому праву и утверждается их взаимным ручательством.

Судоходство по Дунаю не будет подлежать никаким затруднениям и пошлинам, кроме тех, которые именно определяются нижеследующими статьями. Вследствие сего не будет взимаемо никакой

платы собственно за самое судоходство по реке и никакой пошлины с товаров, составляющих груз судов. Правила полицейские и карантинные, нужные для безопасности государств прибрежных сей реке, должны быть составлены таким образом, чтобы оные сколь можно более благоприятствовали движению судов. Кроме сих правил, свободно-му судоходству не будет постановляемо никакого рода препятвий.[1]

І хоча Лондонська конвенція на вимогу Росії відмінила деякі статті трактату, як такі що не виконувались окремими державами-підписантами, принцип безперешкодного судноплавства по Дунаю залишився непорушним за умови сплати мита [2].

Нині використання р. Дунай регулюється цілим рядом міжнародних та двосторонніх договорів серед яких “Белградська конвенція” (1948 г.), “Конвенція про режим судноплавства на Дунаї”, декларація Роттердамської конференції міністрів транспорту та інші. Основна ідея існуючих документів полягає в тому, щоб забезпечити максимально сприятливі умови судноплавства з урахуванням інтересів всіх держав, економічних та екологічних чинників. Виходячи з цього проекти розвитку транспортної складової українського Придунав'я, повинні враховувати це. Думається, що проблема будівництва каналу в українській дельті Дунаю не можуть бути вирішені без Росії й інших потужних міжнародних гравців, оскільки така проблема базується на дії економічних, соціальних, технічних, гідрологічних та екологічних факторів. Слід також додати, що монопольне положення в будь-якій сфері економіки не є прийнятним. Не є виняток і ситуація на Дунаї. Отже, пропозиції щодо реалізації будівництва каналу будуть. Втім, що Росія захищена в такому проекті опосередковано говорить позиція Департаменту економічного співробітництва МЗС Російської федерації, щодо роботи Дунайської комісії. “Российская линия в ДК направлена на закрепление в многоплановом порядке политико-экономического присутствия России в Дунайском регионе. Она базируется на том, что Дунай является оптимальным водным коридором для транспортировки наших грузов, а наличие прохода Дунай-Майн-Рейн в принципе делает возможным речные перевозки вплоть до Северного моря, а в обратном направлении – до черноморских портов, избавляя страну от транспортных издержек, связанных с сухопутным транзитом (например, через территорию Украины). Как показывают расчеты, после 2000 года наши перевозки по этой трансевропейской магистрали, соединяющей 17 государств Европы, могут составить порядка 16-20 млн. тонн в год. Роль России в дунайском регионе может существенно усилится после урегулирования проблемы статуса и режима Каспийского моря и оживле-

ния связей по линии экономического сотрудничества в области разработки месторождений нефти, строительства, туризма, охраны окружающей среды, рыболовства и транспортных перевозок грузов по Волго-Донскому каналу к портам Черного моря и далее через Дунай в Европу. Активизировать роль России предполагается прежде всего за счет привлечения инвестиций или ресурсов третьих стран, в том числе не имеющих прямого выхода к дунайскому водному пути, но имеющих реальную заинтересованность к получению доступа в Дунайский бассейн с целью транспортировки грузов и расширения экономических связей по линии Запад-Восток и Восток-Запад [3].

В контексті світових глобальних процесів співробітництво України, Росії та західноєвропейських держав по Дунаю могло б складовою частиною стратегії майбутнього. Мова йде про зміну геостратегічної ситуації в планетарних масштабах.

Як відомо в XIX столітті і першій половині XX століття геополітичну картину визначала вісь Західна Європа – Росія. Підтвердженням цього послугує не тільки дипломатична активність у вказаному векторі, але й військова, пов'язана із кровопролитними світовими війнами. Друга половина двадцятого століття пройшла під знаком глобального протистояння США і Радянського Союзу в політичній, економічній, дипломатичній, ідеологічній і військово-технічній сферах. Таке протистояння опиралось на американську геополітичну модель. Реальним проявом цієї боротьби стала гонка озброєнь і численні локальні конфлікти де США та СРСР виступали не як безпосередні учасники, а як донори конфліктуючих сторін. Розпад радянського Союзу призвів до формування і функціонування однополярної моделі світового устрою, яку ряд науковців називають тимчасовою, оскільки на їх думку уже в найближчі два-три десятиліття з'являться нові серйозні центри глобального впливу.

Виходячи із темпів росту населення та економічного зростання такими центрами називають перш за все Китай та Індію. Отже, іншим державам чи угрупованням, тим хто складає першу десятку самих розвитих держав світу, необхідно буде сприймати нові сили як відчутну реальність. В зв'язку з цим виникають питання: “ Як будуватимуться міжнародні відносини в цьому уже недалекому майбутньому?”

Відомий сучасний політолог С. Хантінгтон, аналізуючи тенденції світового розвитку, відмічає надзвичайний вплив на міжнародні стосунки цивілізаційного чинника, який відіграватиме чи то роль загострення ситуації, чи то її врівноваження. Із співвідношення сил на світовій арені можливі дві альтернативи відносин: чи то повне підпо-

рядкування цінностям домінуючого суб'єкта; чи формування балансу сил з тим, щоб розбудувати систему врахування інтересів кожного і пошуку взаємоприйнятних компромісів.

В цьому контексті вбачається, що найбільш вірогідними учасниками міжнародного балансу сил в майбутньому можуть бути: США, Японія, Європа і Росія, Китай, Індія.

Для України надзвичайно важливою є позиція Росії та Західної Європи як суб'єктів майбутнього балансу сил. Сила Західної Європи в її організації, дисципліні, науковому, та культурному потенціалі. Слабкість Західної Європи в сталій тенденції падіння приросту населення. Росія має гігантський територіальний ресурс і такий же ресурс природних копалин. Але Росія відстає в питаннях технології, організації та дисципліни. Не менш гостро перед росіянами стоїть демографічна проблема. Таким чином, постає завдання виходу із тих аспектів кризи, які загрожують вказаним спільнотам та державам. Захід своїм впливом зможе допомогти Росії в технологічному прориві, а також в демократизації і впорядкуванні суспільного життя, набутті істинно громадських стандартів. Це ж в повній мірі відноситься і до позитивного впливу західної Європи на Україну. Росія компенсує Європі нестачу енергетичних ресурсів. Є також значні взаємовигідні компенсаторні механізми відносин Росії та України.

Свої сильні сторони Росія теоретично може використати як в східному векторі, так і в західному. Проте, враховуючи співвідношення сил, певну культурологічну близькість, більш привабливим з точки зору відстоювання національних інтересів для Росії є західний курс. Таким чином, стратегічні інтереси України і Росії співпадатимуть, отже уряди обох держав повинні сприяти їх загальному руху до цілісної Європи. Такий курс реально відповідатиме й інтересам США, оскільки до числа традиційних союзників не ситуативно, а системно приєднається Росія. Виходячи із цього регіональна розбудова об'єктивно повинна йти по шляху євро інтеграційних процесів.

Література

1. Парижский трактат. Париж, 18/30 марта 1856 г. <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/FOREIGN/paris.htm>
2. Циркулярная депеша министра иностранных дел России А. М. Горчакова к представителям России при дворах держав, подписавших Парижский трактат 1856 года. Царское Село, 19/31 октября 1870 г. <http://www.hist.msu.ru/ER/Etext/FOREIGN/grchakov.htm>
3. Дунайская комиссия. Справочный материал. <http://www.mid.ru/ns-dipecon.nsf/>

ВИСТУПИ УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ В ХОДІ ОБГОВОРЕННЯ ДОПОВІДЕЙ

Незалежний експерт **Любов Івановська** у своєму виступі торкнулася питання врахування етно-політичного чинника в проектах соціально-економічного розвитку регіону Українського Придунав'я, в якому проживають і співіснують кілька численних етносів (болгари, молдовани, гагаузи, українці і росіяни). Деякі з них складають значну частку їх обласної і навіть загальнодержавної кількості. Водночас відчутно зменшується кількість етнічних українців і росіян.

Основною причиною можливого загострення етнополітичної ситуації є суттєві соціально-економічні та екологічні проблеми регіону. На їх подолання спрямована урядова Програма комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2010 роки. Проте, вона поширюється лише на п'ять районів поліетнічної території, що прилягають до узбережжя Чорного моря та Дунаю, а в трьох інших районах - Таругинському, Арцизькому та Саратському, які складають єдиний етнічний організм даної території, заходи господарського підйому Програмою не передбачені.

Демографічне навантаження регіону залишається досить високим. Українське Придунав'я фактично перебуває в зоні підвищеної етнополітичної конфліктності, котра входить до, великої євразійської дуги етнополітичної нестабільності», що простягається від Північної Ірландії до Шрі-Ланки. За цих умов не можна відкидати можливість розіграшу, етнополітичної карти» з використанням її найуразливішого – мовного аспекту - певними політичними силами всередині країни. Тому на керівні посади в місцевих органах державної влади бажано призначати осіб, які є представниками того етносу, який чисельно переважає на даній території.

Дані управління освіти й науки обласної державної адміністрації свідчать про певні позитивні зміни в мовній ситуації, що склалась у школах. Співвідношення учнів, які навчаються українською і російською мовами, стало набагато ближчим до співвідношення чисельності українського і російського населення Придунав'я. Однак проблемним залишається забезпечення шкіл кадрами, підручниками, наочною інформацією.

З метою збереження і розвитку національних культур, традицій, звичаїв представники різних етносів об'єднуються в національно-культурні товариства та асоціації, які діють як в Одесі, так і на території

Українського Придунав'я. На даний час в Одесі нараховується сім періодичних видань, які публікуються мовами національних меншин.

Підсумовуючи сказане, Л. Івановська підкреслила, що державна політика в будь-якій сфері в поліетнічному регіоні має здійснюватися з врахуванням етнопонаціонального фактору, який безпосередньо впливає на розвиток соціальних процесів у суспільстві в цілому, визнаючи їх характер.

На думку с. н. с. ШРЕЕД НАНУ, к. т. н. **Анатолія Крісілова**, в Придунав'ї рівень безробіття серед молоді складає 25 %, високим є також показник прихованого безробіття. Зважаючи на полінаціональний характер регіону, значна частина молоді отримує освіту в навчальних закладах Болгарії, Румунії та Молдови. Свого часу для підготовки місцевих фахівців була розроблена відповідна освітня програма, розрахована на 2 роки. Для її реалізації з державного бюджету треба було виділити 7 млн. грн., але реально було виділено лише 3,5 млн. грн. на 4 роки.

За словами А. Крісілова, свого часу був розроблений інтегральний показник оцінки добробуту населення в регіоні за двома десятками показників: питома вага доходів на кожного мешканця, рівень смертності, рівень криміногенної ситуації, рівень загальної та дитячої захворюваності тощо. По цих показниках в кінці 90-х років Придунав'я виглядало на фоні Одеської області як цілком благополучний регіон. Однак за станом на 2004 рік ситуація змінилася на гірше: по усім негативним показникам регіон є самим неблагополучним.

Співробітник Одеського обласного виробничого управління по водному господарству **Людмила Миронова** у своєму виступі представила управління водним господарством як чинник національної безпеки і пріоритетне завдання Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я. Зокрема, доповідачка привернула увагу присутніх до тих напрямків діяльності, які здійснює Одеське обласне управління по водному господарству як для реалізації конкретних положень Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я, так і для забезпечення принципів сталого розвитку у водному господарстві Одещини. За її словами, згідно з новим принципом басейнового управління, Облводгосп активно реформує свою діяльність. Зокрема, відбувається зміна функцій управління водними ресурсами та контролю за їх використанням. Відбувається розширення моніторингу, удосконалення системи управління басейнами річок Дунай, Дністер, малих річок Причорномор'я. Доповідачка звернула увагу присутніх на ті проблеми, які заважають в повній мірі реалізувати принцип басейнового управління в нашому регіоні. По-пер-

ше, це те, що на Одещині ще не реалізується цей принцип на практиці через складності його запровадження; по-друге, затримка і неповне фінансування існуючих програм („Про захист населених пунктів від шкідливого впливу вод», програми з меліорації, програми по будівництву водогонів тощо). Доповідач наголосила на тому, що для підвищення ефективності басейнового управління водними ресурсами регіону необхідно створення регіонального центру управління в Одесі.

На думку доктора **Золтана Хайду**, наукового радника Центру регіональних досліджень Угорської академії наук, Дунай – це простір для співпраці, а не конфліктів. Дунай – це артерія торгівлі між країнами ЄС. Дунай завжди був транс'європейською рікою, на якій Угорщина відіграла важливу роль. За останні роки вся угорська дунайська флотилія була приватизована. Ще у 1977 році разом із Словаччиною Угорщина планувала побудувати дамбу, але плани змінилися і тепер слід повернутися до реалізації цього проекту. Проти будівництва виступають „зелені», але іншого виходу немає. На Дунаї в останні роки інтенсивно розвивається водний туризм. Ним активно займаються фірми з Німеччини, Швейцарії, Австрії. Треба його розвивати й Угорщині, але позначається брак капіталу на розвиток туристичної діяльності. У 2004 році до Угорщини, із числа усіх круїзних суден, зайшло 20 % українських.

Виступ директора управління регіонального розвитку, європейської інтеграції і зовнішніх зв'язків Ради повіту Тульча (Румунія) **Октавіана Мотока** мав здебільшого інформаційно-презентаційний характер. Зокрема, у виступі були представлені: хронологія запровадження та реалізації Програми добросусідства „Україна-Румунія», основні структурні напрямки діяльності у рамках цієї програми. Зокрема, до сфер діяльності, за якими буде розвиватися співпраця між нашими країнами віднесені: туризм, транскордонне економічне співробітництво, розвиток спільної інфраструктури (в першу чергу, транспортної), людський розвиток (люди до людей), удосконалення управління транскордонними процесами. Основна ідея виступу - зазначена програма, яка буде реалізовуватися протягом 2004-2006 року створює додаткові можливості для розвитку міждержавної (міжрегіональної) співпраці і важливо щоб і Україна і Румунія повною мірою скористалися цією можливістю. У цьому сенсі регіон Українського Придунав'я завдяки своєму розташуванню буде безпосередньо залучатися до реалізації Програми добросусідства.

Про негативний вплив придністровського конфлікту на ситуацію в Українському Придунав'ї говорив у своєму виступі незалежний експерт **Артем Филипенко**. Говорячи Якщо говорити про сьогоднішню

ситуацію, то все більшого значення набуває опосередкований економічний вплив, який з кожним роком посилюється. Придністровська республіка не є міжнародно визнаною державою, але де-факто має всі ознаки державного утворення, має власну валюту, проводить власну економічну політику. Не слід забувати і те, що створення незвіданої ПМР позбавило Молдову третини промислового потенціалу, частину залізничних станцій, зокрема, такого потужного залізничного вузла, як Бендери. Нарешті, в руках придністровського керівництва опинилася Молдавська ДРЕС. У економічних стосунках між Тирасполем та Кишиневом існує напруження, яке час від часу переходить у протистояння, зокрема, у „митні війни». Прямо або опосередковано ця політика відбивається і на соціально-економічній ситуації в Українському Придунав'ї.

Після того, як у серпні 2004 року в Придністров'ї було створено державне унітарне підприємство „Залізниця Придністров'я», яке вийшло зі складу Молдавської залізниці, у Молдові була побудована і здана в експлуатацію 42-кілометрова ділянка Ревака – Кенарь. Очевидно, що за певних умов цей проект може змінити конфігурацію транспортних потоків у регіоні в цілому і на 9-му міжнародному транспортному коридорі, зокрема. Конфлікт між Молдовою та Придністров'ям навколо залізниці відразу відбився на економіці українських підприємств. Молдавська залізниця, як відомо, тривалий час була господарчим стрижнем транспортної системи Придунав'я, вона є основною транспортною артерією, яка пов'язує порт Рені з Україною.

Не менший вплив на ситуацію в Придунав'ї має і політика Молдови. У сфері енергетики. Молдавська ДРЕС, яка постачає електроенергію через підстанцію „Вулканешти» сьогодні знаходиться під контролем незвіданої ПМР. Відключення з тієї чи іншої причини високовольтної лінії 400 кВт Молдавська ДРЕС-Вулканешти може призвести до вимкнення електроенергії у приднаунських районах Одеської області і, як результат, до не передбачуваних економічних та екологічних наслідків.

За словами А. Филипенка, причиною певних проблем для Українського Придунав'я може стати і будівництво Молдовою спорудження нафотерміналу, вантажопасажирського порту та нафтопереробного заводу поблизу населеного пункту Джурджулешти у місці впадання р. Прут у р. Дунай. Будівництво цього об'єкту значно активізувалося після того, як у жовтні 2004 року президент Молдови В. Воронін відвідав з офіційним візитом Азербайджан. В результаті цього візиту в якості інвестора було визначено азербайджанську нафтову компанію «AzPetrol», яка має

намір інвестувати в проєкт 250 млн. дол. Пропускна спроможність нафтового терміналу, завершити який планується протягом 5 років з моменту підписання угоди, становитиме 2 млн. тон. Таким чином, молдавський багатоцільовий порт поблизу Джурджулешти однозначно складе конкуренцію для українського порту Рені, який до цього є найпотужнішим українським портом на Дунаї. З іншого боку, будівництво НПЗ на території Молдови, створює конкуренцію для українських переробників нафти. Будівництво і подальша експлуатація нафтогерміналу поблизу села Джурджулешти також являє певну потенційну екологічну загрозу для навколишнього середовища Придунайського регіону України.

Виступ А. Филипенка доповнила експерт Інституту демократії імені Пилипа Орлика **Наталія Беліцер**, яка наголосила на тому, що величезні арсенали російської зброї на території ПМР (100 га складів поблизу Ковбасна, близько 20 тис. тон зброї і військової техніки) становить велику загрозу для всього регіону. Адміністрація ПМР не дозволяє військовим інспекторам ОБСЄ провести інспекцію цих складів. За словами Н. Беліцер, значна частина цієї зброї і боєприпасів внаслідок недбалого зберігання стала непридатною для транспортування. За деякими даними, на цих складах зберігається зброя з хімічними і радіоактивними компонентами. Якщо ця зброя вибухне, то це може призвести до масштабної економічної катастрофи в регіоні. Нещодавно президент Молдови заявив, що російська зброя з арсеналів в ПМР потрапила в руки терористів в Іраку і Чечні.

Консультант проєкту Євросоюзу REGIONAL CAPACITY BUILDING INITIATIVE (RCBI) **Наталія Келару** у своєму виступі зазначила, що проєкт RCBI охоплює держави, які межують з ЄС, а саме – Росію, Беларусь, Україну і Молдову. Мета проєкту полягає в наданні сприяння широкому колу місцевих організацій отримати інформацію про Програми сусідства з ЄС для планування, розробки, імплементації і оцінки різноманітних місцевих проєктів. Зокрема, програма сусідства „Україна – Румунія» передбачає такі заходи: розвиток туризму, транскордонного економічного співробітництва, транспорту і прикордонної інфраструктури, покращення транскордонного екологічного контролю. Н. Келару наголосила, що проєкт RCBI передбачає також співпрацю з широким колом місцевих інституцій: регіональними органами державної влади; неурядовими організаціями, зокрема екологічними; керівництвом регіональних митних служб, а також з торгівельно-промисловими палатами, бізнесовими організаціями, профспілками, навчально-тренувальними закладами, які могли б взяти участь в програмах сусід-

ства. RCBI проводить широку кампанію по залученню потенційних учасників до реалізації програм сусідства. Зокрема, RCBI надає сприяння в посиленні ефективності діяльності різноманітних регіональних інституцій і організацій шляхом проведення семінарів, консультацій і тренінгів. Зокрема, було створено спеціальний веб-сайт для надання різноманітної консультативної інформації в підготовці різноманітних проектів. У разі, якщо запропоновані проекти заслуговують на підтримку з боку донорів і спонсорів, інформацію про них можна отримати в офісі RCBI у Кишиневі, по вул. А. Матеевічі, 65. В офісі працюють два співробітники: пані Наталія Келару (Mrs. Natalia Chelaru, <Natalia.Chelaru@rcbi.info>) і пан Жан Вільлем (Mr. Jan Willem Richelmann, <Jan-Willem.Richelmann@rcbi.info>).

Пропозиції та рекомендації учасників круглого столу

Обговоривши проблеми представлені в програмі конференції її учасники відмічають, що Українське Придунав'я на сьогоднішній день представляє регіон з гострим економічним, соціальним та екологічним становищем, що може стати причиною соціального вибуху. З метою недопущення негативного розвитку ситуації учасники конференції пропонують:

- центральній та місцевій владам докласти зусиль для реалізації комплексної програми розвитку Українського Придунав'я, зосередивши увагу на втілення в життя конкретних проектів з чітко визначеними термінами їх виконання. Включити практику недофінансування, або часткового фінансування, оскільки вона створює підґрунтя для різного роду зловживань, формує безвідповідальність, знижує міжнародний авторитет держави;

- ініціювати розробку та реалізацію концепції моніторингу за станом річки Дунай з метою гармонійного поєднання розвитку цінних природних комплексів та їх раціонального використання, зокрема, транспортно-господарського комплексу Придунайського регіону України;

- створити робочу групу із представників української та румунської сторін, до компетенції якої входила б розробка природоохоронних заходів із збереження р. Дунай в рамках транскордонної заповідної зони. Діяльність цієї групи має узгоджуватись з роботою природоохоронних організацій ЄС та Міжнародного комітету захисту р. Дунай, що дозволить виконувати зобов'язання, які підписавши низку міжнародних документів взяла на себе Україна, зокрема, Конвенцію про співробітництво з захисту та сталого розвитку використання р. Дунай та Конвенцію про оцінку впливу на навколишнє середовище в транскордонному контексті;

- скористатися в реалізації ГСХ підтримкою Туреччини, яка має намір використовувати український канал «Дунай-Чорне море» для контейнерних перевезень у Європу;

- враховуючи позицію Європейської комісії щодо недотримання Україною демократичних процедур залучення громадськості до процесу прийняття рішень та нанесення збитків природі внаслідок будівництва каналу та відсутність відповідей України на питання, що були поставлені Секретаріатом Орухзької конвенції 17 грудня 2004 р., розробити концепцію подальших дій України щодо обґрунтування своєї позиції з урахуванням національних інтересів та встигнути її проголосити до винесення рішення відносно невиконання ст. 6 Конвенції;

- звертаючи увагу європейської спільноти на розв'язання екологічних проблем Дунайського басейну, українській стороні слід підкреслити важливість співпраці в рамках Конвенції про оцінку впливу на оточуюче природне середовище у транскордонному контексті (Конвенція Еспо), зокрема, у вирішенні проблеми забруднення шкідливими виробництвами румунської сторони, з метою втілення нового аспекту українсько-румунського співробітництва, зокрема, у галузі очищення вод Дунайського басейну;

- запропонувати Міністерству охорони навколишнього середовища України розробити концепцію очищення Дунаю, узгодивши її імплементацію з Міжнародним комітетом захисту р. Дунай та Європейською комісією, маючи на увазі, те, що екологічні проблеми Придунайського регіону є частиною спільної сільськогосподарської політики країн ЄС;

- доручити Міністерству охорони навколишнього середовища України дослідити вплив розв'язання Дунайської проблеми на румунсько-болгарські відносини та визначити можливість підписання угоди між Румунією та Україною у галузі водних ресурсів, аналогічної угоді, що була підписана між Румунією та Болгарією, основні положення якої розкривали б систему двостороннього та міжнародного моніторингу за екологічним станом річки та проблему транскордонного захисту водних ресурсів;

- скористатися позитивною оцінкою Росії щодо будівництва ГСХ «Дунай-Чорне море» та заручитися її підтримкою при лобюванні своїх національних інтересів під час переговорів на регіональному або на міжнародному рівні.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
ВІТАЛЬНЕ СЛОВО ДИРЕКТОРА ОДЕСЬКОГО ФІЛІАЛУ НІСД Воловича О. О.	4
ВСТУПНЕ СЛОВО НА ВІДКРИТТІ КОНФЕРЕНЦІЇ (Тарас Михальнюк)	5
РОЗДІЛ І. СУЧАСНИЙ СТАН СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я	
<i>О. Г. Топчієв</i> ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ СТАЛОГО СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я	7
<i>О.Е. Рубель</i> НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ АНАЛИЗА ВОЗМОЖНОСТЕЙ РАЗВИТИЯ УКРАИНСКОГО ПРИДУНАВЬЯ	14
<i>І. В. Студенніков</i> ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА В РАМКАХ ЄВРОРЕГІОНУ „НИЖНІЙ ДУНАЙ»	16
<i>В. М. Ткаченко</i> ЗАСТОСУВАННЯ ЦІЛЬОВИХ ПРОГРАМ ЯК КОМПЛЕКСНОГО ІНСТРУМЕНТУ РОЗВИТКУ РЕГІОНУ	18
<i>В. В. Винников</i> ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИНТЕГРАЦИИ ТРАНСПОРТНО- КОММУНИКАЦИОННОЙ СТРУКТУРЫ РЕГИОНА В СИСТЕМЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ	23
<i>Л. В. Хомич</i> МОРЕГОСПОДАРСЬКИЙ КОМПЛЕКС УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я: АНАЛІЗ СТРУКТУРИ ЗАНЯТОСТІ	27
<i>Н. А. Гармаш</i> “ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНЗИТНОЙ ПОЛИТИКИ ДУНАЙСКИХ ПОРТОВ В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ В ЕВРОПЕЙСКУЮ ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ”	32
<i>К.І. Сизов</i> ПЕРЕДУМОВИ СТВОРЕННЯ ГСХ „ДУНАЙ-ЧОРНЕ МОРЕ”	39
<i>Ю. Д. Шуйський</i> ПРО СТАН ГЛИБОКОВОДНОГО ВОДНОГО ШЛЯХУ КРИЗЬ КЛІЙСЬКУ ДЕЛЬТУ ДУНАЮ ПО ГИРЛУ БИСТРЕ	50
РОЗДІЛ 2. РЕАЛІЗАЦІЯ СТАЛОГО РОЗВИТКУ І РАЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ ПРИРОДНИХ РЕСУРСІВ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я	
<i>В. М. Клапцов</i> ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА	64

<i>О. А. Дьяков</i> ЗАПОБІГАННЯ НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЙ І ЗАХИСТ ВІД ПОВЕНЕЙ В ЄВРОРЕГІОНІ „НИЖНІЙ ДУНАЙ”	70
<i>М. П. Малюта</i> ПРО ВПРОВАДЖЕННЯ ЕТИЧНИХ СТАНДАРТІВ ЄВРОРЕГІОНУ “НИЖНІЙ ДУНАЙ” В ЕКОЛОГІЧНИЙ МЕНЕДЖМЕНТ УКРАЇНИ	76
<i>О. М. Волошкевич</i> ОПТИМАЛЬНІ ШЛЯХИ ЗБЕРЕЖЕННЯ БІОРОЗМАЇТТЯ В УКРАЇНСЬКІЙ ЧАСТИНІ ДЕЛЬТИ ДУНАЮ У ЗВ’ЯЗКУ З БУДІВНИЦТВОМ ГСХ “ДУНАЙ- ЧОРНЕ МОРЕ”	82

РОЗДІЛ 3. ГЕОПОЛІТИЧНИЙ, ГЕОЕКОНОМІЧНИЙ І ЕТНОПОЛІТИЧНИЙ ЧИННИКИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ’Я

<i>В. В. Демченко</i> ТЕНДЕНЦІЙ ГЕОЕКОНОМІЧЕСКОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ’Я	88
<i>Ю.І. Мельник</i> АКТУАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВНОЇ ПІДТРИМКИ ПРИКОРДОННИХ ТЕРИТОРІЙ В КОНТЕКСТІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ГЕОПОЛІТИЧНОГО ПРОСТОРУ ЄВРОПИ	93
<i>В. В. Макух</i> ЧОРНОМОРСЬКИЙ РЕГІОН У ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСАХ УКРАЇНИ (ДОСВІД ОЧЕС)	98
<i>Т. С. Стародуб</i> УКРАЇНСЬКЕ ПРИДУНАВ’Я У ГЕОПОЛІТИЧНОМУ ТРИКУТНИКУ УКРАЇНА- РУМУНІЯ-МОЛДОВА	103
<i>Hajdъ, Zoltъn</i> NEW GEOPOLITICAL POSSIBILITIES FOR CO-OPERATION IN THE DANUBE RIVER BASIN, WITH SPECIAL ATTENTION FOR HUNGARY	112
<i>С. М. Гакман</i> ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА ІНСТИТУЦІЙНІ ІНФРАСТРУКТУРИ ЄВРОРЕГІОНІВ “ВЕРХНІЙ ПРУТ” ТА “НИЖНІЙ ДУНАЙ”: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ	116
<i>М. А. Гоманюк</i> КАНАЛ «ДУНАЙ – ЧОРНЕ МОРЕ» В КОНТЕКСТІ УКРАЇНСЬКО-РУМУНСЬКИХ ВІДНОСИН	118
<i>В. О. Шевченко</i> РЕГІОНАЛЬНІ ПРОЦЕСИ В КОЛІ ГЕОПОЛІТИЧНИХ ТЕНДЕНЦІЙ	121
ВИСТУПИ УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ В ХОДІ ОБГОВОРЕННЯ ДОПОВІДЕЙ	125

Наукове видання

**СТАН І ПЕРСПЕКТИВИ
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ
УКРАЇНСЬКОГО ПРИДУНАВ'Я:
ПРОБЛЕМИ І ВИКЛИКИ**

Матеріали міжнародної конференції

Видано за авторською редакцією

Здано до набору 20.09.06. Підписано до друку 30.11.06. Формат 60x84/16.
Папір офісний. Друк на дуплікаторі. Обл.- вид. арк. 6,84 . Ум.-друк. арк. 6,91 .
Зам. № 1106-04.

Видано і віддруковано ПП «Фенікс»
(Свідоцтво ДК № 1044 від 17.09.02).
м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25. Тел. 8(048) 7777-591.

