

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-консультативний центр
заочної освіти
Кафедра менеджменту
природоохоронної діяльності

ДИПЛОМНИЙ ПРОЕКТ
рівень вищої освіти: «спеціаліст»

на тему: Економіко-екологічні проблеми Дунайського регіону України та
шляхи їх вирішення

Виконала студентка 1 курсу групи У- 61
спеціальності 073 Менеджмент
Лук'янчук Ольга Олексіївна

Керівник асистент
Соколовська Валентина Олегівна

Консультант д.е.н., професор
Рубель Олег Євгенович

Рецензент д.е.н., проф.
ШРЕЕД НАНУ
Бутенко Анатолій Іванович

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Навчально-консультативний центр заочної освіти

Кафедра менеджменту природоохоронної діяльності

Рівень вищої освіти спеціаліст

Спеціальність 073 Менеджмент

(шифр і назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

“ 13 ” березня 2017 року

З А В Д А Н Н Я
НА ДИПЛОМНИЙ ПРОЕКТ СТУДЕНТУ

Лук'янчук Ользі Олексіївні

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Економіко-екологічні проблеми Дунайського регіону України та шляхи їх вирішення

керівник роботи асистент Соколовська Валентина Олегівна

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом вищого навчального закладу від “13” березня 2017 року №61«С»

2. Строк подання студентом роботи 7 червня 2017 року

3. Вихідні дані до роботи Законодавчі та нормативні акти, дані статистичного обліку, спеціальна наукова література та періодичні видання

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)

1 Інтегральний потенціал Дунайського регіону як база економічної безпеки і сталого розвитку України

2 Проблеми та перспективи соціально-економічного розвитку Дунайського регіону

3 Розвиток рекреаційно-туристичної діяльності в Дунайському регіоні України

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

1 Методи економіко-екологічного аналізу в застосуванні до Стратегічної екологічної оцінки

2 Цілі Дунайської Стратегії ЄС

3 Виклики та можливості Дунайського регіону відповідно до Дунайської стратегії ЄС

4 Актуальні проблеми розвитку сільського туризму

5 Основні перешкоди розвитку водного туризму в українській частині Дунайського регіону

6 Характеристика потенціалу рекреаційно-туристичних територій

7 Функціонально-галузева структура рекреаційного кластера

6. Консультанти розділів проекту

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
2	Д.е.н., професор Рубель О.Є.		

7. Дата видачі завдання 13 березня 2017 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту	Термін виконання етапів роботи	Оцінка виконання етапу	
			у %	за 4-х бальною шкалою
1	Робота з літературними джерелами	13.03.17-22.03.17	97	відмінно
2	Робота над розділом 1 «Інтегральний потенціал Дунайського регіону як база економічної безпеки і сталого розвитку України»	23.03.17-14.04.17	96	відмінно
3	Робота над розділом 2 «Проблеми та перспективи соціально-економічного розвитку Дунайського регіону»	15.04.17-4.05.17	98	відмінно
4	Робота над розділом 3 «Розвиток рекреаційно-туристичної діяльності в Дунайському регіоні України»	5.05.17-25.05.17	96	відмінно
5	Оформлення роботи	26.05.17-7.06.17	98	відмінно
	Інтегральна оцінка виконання етапів календарного плану (як середня по етапам)		97	відмінно

Студент _____ Лук'янчук О.О.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник проекту _____ Соколовська В.О.
(підпис) (прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1 ІНТЕГРАЛЬНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ ЯК БАЗА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ І СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ...7	
1.1 Економіко-екологічні завдання розвитку Дунайського регіону в Україні.....	7
1.2 Економіко-екологічні основи впровадження Стратегічної екологічної оцінки природоперетворювальних проектів і програм.....	11
1.3 Запровадження елементів стратегічної екологічної оцінки економіко-екологічної діяльності в рамках Плану дій Стратегії ЄС щодо Дунайського регіону.....	16
РОЗДІЛ 2 ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ СОЦІАЛЬНО- ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ.....	31
2.1 Основи формування економіки конвенцій у Дунайському регіоні..	31
2.2 Особливості формування Європейської Стратегії розвитку Дунайського регіону.....	33
2.3 Соціально-економічний розвиток і безпека життєдіяльності українського Придунав'я.....	45
2.4 Проблеми та перспективи розвитку транспортних комунікацій українського Придунав'я.....	58
РОЗДІЛ 3 РОЗВИТОК РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ДУНАЙСЬКОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ.....	67
3.1 Оцінка стану й тенденції розвитку рекреаційно-туристичної діяльності в Придунайському регіоні.....	67
3.2 Формування регіонального рекреаційно-туристичного кластеру як шлях підвищення конкурентоспроможності українського Придунав'я.....	78
3.3 Економіко-екологічна кластеризація в Європейській стратегії для Дунайського регіону.....	89
ВИСНОВКИ.....	98

ВСТУП

Регіон 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, із одного боку, й помітна депресивність соціально-економічного розвитку, наявність кризових ситуацій, і проблем, з іншого.

Оскільки Дунай протікає територією п'ятнадцяти європейських держав і є найбільш інтернаціональною рікою світу, регіон має багато спільних труднощів, а також перспектив, над якими варто працювати спільно.

Дунай має для України не тільки економічне, а й політичне значення.

Активна участь України в Стратегії ЄС для Дунайського регіону сприятиме підвищенню конкурентоспроможності її регіонів, прискоренню євроінтеграційних процесів та наближенню рівня життя населення прикордонних регіонів до середньоєвропейського.

Реалізація Дунайської стратегії, співпраця між нашою країною та країнами-учасниками Стратегії відкривають нові перспективи для розвитку регіонів України.

Розвиток транскордонного співробітництва є одним із основних пріоритетів державної регіональної політики та операційних цілей, визначених Державною стратегією регіонального розвитку на період до 2020 року.

У 2016 році Уряд України затвердив Державну програму розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки, якою одним із пріоритетних завдань визначено розвиток співробітництва в Дунайському регіоні.

Україна долучилася до реалізації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону ще у 2011 році, чітко визначивши цілі та проекти, які відповідали пріоритетам Стратегії.

У дунайського судноплавства, зокрема і в українській частині Дунаю, є значний резерв. Однак його розвиток стримується внутрішніми чинниками.

Частка дунайського судноплавства в загальному обсязі перевезень внутрішніми водними шляхами Європи поки що становить близько 10%, що свідчить про наявність значних резервів. Однак дунайський судноплавний шлях часто не витримує конкуренції з залізничним і автомобільним транспортом через нерозвиненість інфраструктури, нерівномірність розвитку її окремих елементів, наявність перекатів і вузьких місць, що міліють, коли немає дощів.

Поставлене Дунайською стратегією завдання усунути наявні вузькі місця, забезпечити цілорічне судноплавство й розвиток терміналів у дунайських портах для зв'язку внутрішніх водних шляхів із залізничним та автомобільним транспортом вимагає серйозних фінансових уливань, а отже, і підвищення координації діяльності урядів і парламентів країн Дунайського регіону.

Розвиток транспорту є тільки одним із ключових напрямів Дунайської стратегії, яка є комплексним документом, що охоплює сфери енергетики, туризму, науки й освіти.

Якщо немає державних коштів для фінансування інфраструктурних проектів, то треба шукати можливості для державно-приватного партнерства, залучення міжнародної допомоги та інвестицій.

Теоретичні основи сучасного бачення проблем та розвитку Дунайського регіону України закладено в роботах Буркинського Б.В., Степанова В.Н., Харічкова С.К., Дергачова В.О., Топчієва О.Г. Студеннікова І., Дьякова О. та інших.

В дипломному проекті розглянуто інтегральний потенціал Дунайського регіону як база економічної безпеки і сталого розвитку України,

проаналізовано проблеми та перспективи соціально-економічного розвитку Дунайського регіону, розглянуто проблеми та перспективи розвитку рекреаційно-туристичної діяльності в Дунайському регіоні України.

РОЗДІЛ 1

ІНТЕГРАЛЬНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ ЯК БАЗА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ І СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ

1.1 Економіко-екологічні завдання розвитку Дунайського регіону в Україні

Регіон Дунайського басейну в Україні та Нижній Дунай зокрема, мають для України важливе стратегічне, економічне та ресурсно-екологічне значення. Найбагатший ресурсний потенціал Придунав'я є в значній мірі важливою основою розвитку Одеського регіону та інших прилеглих регіонів України.

Постановка питання про розгляд регіону Дунайського басейну (як сукупності басейнів Тиси, Прута та дельти Дунаю) в значній мірі змінює традиційні підходи до менеджменту Дунайського регіону України. Такі підходи пов'язані з баченням Стратегії ЄС для Дунайського регіону (EUSDR) як єдиного цілого.

Відповідно до сучасного бачення нової парадигми регіонального розвитку, „периферійний і прикордонний не означає слабкий“. У такому контексті українське Придунав'я в рамках єврорегіону Нижній Дунай і Карпатський єврорегіон мають зіграти особливу роль, в українській євроінтеграції. Разом із тим, нівелювання таких функцій пов'язано з недооцінкою з боку центральної влади значення транскордонного співробітництва; надмірними очікуваннями від діяльності єврорегіонів; слабкістю інституційного розвитку; впливом політичної ситуації; обмеженістю органів місцевого самоуправління в баченні перспектив транскордонного співробітництва в Дунайському регіоні.

На Нижньому Дунаї перетинаються інтереси трьох сусідніх країн - Молдови, Румунії, України, а певною мірою - усієї європейської спільноти.

Регіон 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, із одного боку, й помітна депресивність соціально-економічного розвитку, наявність кризових ситуацій, і проблем, з іншого.

Потребує докладного аналізу сучасна депресивність цього багатого на природні ресурси краю. Вона зумовлена, перш за все, помітною периферійністю гео економічного положення українського Придунав'я по відношенню до головних економічних центрів країни та вкрай недостатньо розвинутим транскордонним співробітництвом. До того ж субрегіон має певну транспортну ізоляваність, яка посилилася після розпаду СРСР та втрати власного глибоководного суднового шляху „Дунай-Чорне море" в 90-х роках. Технологічно вкрай слабка залізнична магістраль Рені (Ізмаїл) - Одеса не забезпечує в повному обсязі обслуговування придунайських портів. 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 [2,16,22].

Європейська рада офіційно попросила Європейську комісію підготувати Стратегію ЄС з розвитку Дунайського регіону, заявляючи в своїх висновках від 19 червня 2009 року наступне: "Сталий розвиток повинен також досягатися завдяки інтегрованому підходові до конкретних викликів, з якими стикаються конкретні регіони. Вона просить Комісію представити стратегію ЄС щодо розвитку Дунайського регіону до кінця 2010 року."

У нинішній час до переліку основних задіяних країн входять ті, що залучені до процесу дунайської співпраці: Німеччина (Баден-Вюртемберг

і Баварія), Австрія, Словацька Республіка, Чеська Республіка, Угорщина, Словенія, Хорватія, Сербія, Боснія і Герцеговина, Чорногорія, Румунія, Болгарія, Республіка Молдова та Україна (регіони вздовж Дунаю). Вісім із них є членами ЄС, а шість не є.

Стратегія буде інтегрованою (тобто вона стосуватиметься кількох стратегічних напрямків і створюватиме взаємозв'язок між ними) і сфокусованою (тобто вона буде сконцентрована на основних питаннях, що стосуються усього макрорегіону). Її зміст буде обговорюватися із залученими країнами, відповідними зацікавленими сторонами в межах регіону (включаючи регіони, міста, міжнародні організації, фінансові інституції, соціо-економічних партнерів і громадські організації) та відповідні служби Комісії. Інші інституції ЄС будуть тісно залучені.

На даній стадії передбачається існування трьох "стовпів" Дунайської стратегії:

- покращення взаємозв'язку та комунікаційних систем (займається транспортом, енергетичними питаннями та інформаційним суспільство);
- збереження довкілля та запобігання природним ризикам;
- зміцнення потенціалу соціо-економічного розвитку.

Підхід включає досвід Стратегії ЄС для Балтійського регіону, водночас враховуючи іншу природу Дунайського регіону. Зокрема, така стратегія передбачає участь відповідних партнерів, які мають на меті знайти узгоджені рішення спільних труднощів, можливості створити механізм управління для спільного стратегічного підходу, також для реалізації конкретних дій/проектів.

Протягом першої половини 2010 року Комісія контактувала з відповідними зацікавленими сторонами, згаданими вище. Таким чином вона отримала картину дій/проектів, які було б корисно реалізувати протягом наступних місяців/років. Після цих консультацій Комісія запропонувала План дій і систему управління, які мали бути офіційно затверджені в грудні

2010 року в формі Повідомлення стосовно Стратегії ЄС щодо розвитку Дунайського регіону [14,26,32].

На період 2007-2013 років приблизно половина Програм територіальної співпраці були зосереджені на Дунайському регіоні. А саме: з 94 програм Європейської територіальної співпраці 44 (18 транскордонних програм, 7 транснаціональних програм, 13 програм у рамках Інструменту допомоги для попереднього вступу в контексті транскордонної співпраці та 3 програми Європейського інструменту добросусідства і партнерства) географічне покривають Дунайський регіон.

Реалізація Плану дій усіма державами басейну р. Дунай повинна будуватися на таких принципах:

- сталого розвитку Дунайського регіону;
- добросусідства;
- залучення громадськості до розробки та реалізації Плану дій на рівні ЄС і національному/регіональному/локальному рівнях;
- залучення малого та середнього бізнесу до ініціатив у Дунайському регіоні, на розробці та реалізації Плану дій і Стратегії;
- транскордонного співробітництва та спільного вирішення транскордонних проблем;
- попередження завдання значної шкоди довкіллю та компенсації шкоди навколишньому середовищу та ландшафтам у результаті реалізації великих інфраструктурних проектів;
- інтеграції вимог щодо захисту довкілля, екологічних обмежень у плани, програми та проекти розвитку Дунайського регіону.

Разом із тим, у процесі розроблення та просування акцій із реалізації Плану дій щодо Дунайської стратегії важливим має бути урахування економіко-екологічного фактору, інструментом якого може бути впровадження стратегічної екологічної оцінки.

Питання впровадження стратегічної екологічної оцінки в сукупності з оцінкою впливу на навколишнє природне середовище в міжнародному

контексті мають потребу в посиленні економіко-екологічного супроводу, посиленні методології економіко-екологічних оцінок ресурсів, збитку, ефективності прийнятих природно-управлінських та інвестиційних рішень.

Імплементация стратегічної екологічної оцінки (CEO) вимагає глибокого розуміння економічних механізмів у ієрархії Оцінки впливу на навколишнє природне середовище й стратегічну екологічну оцінку (ОВНС) та подальшого просування методологічних пошуків представлених нижче.

Економіко-екологічна ієрархія ОВНС і CEO представлена концептуальними, методологічними, методичними, технічними, технологічними аспектами, а також, безумовно, пов'язана з певною дискурсивною практикою [25,33].

1.2 Економіко-екологічні основи впровадження Стратегічної екологічної оцінки природоперетворювальних проектів і програм

Відповідно до загальноприйнятого розуміння, стратегічна екологічна оцінка CEO - це систематичний процес, заснований на принципі попередження, який використовують для аналізу екологічних наслідків пропонуваніх планів, програм й інших стратегічних ініціатив і їхнього врахування в системі прийняття рішень.

Термін "CEO" має конкретний смисл, що збігається з визначенням, даним у Протоколі по стратегічній екологічній оцінці до Конвенції по оцінці впливу на навколишнє середовище в трансграничному контексті (далі Протокол). Відповідно до Протоколу, стратегічна екологічна оцінка визначається як оцінка можливих екологічних наслідків, включаючи вплив на здоров'я, що припускає визначення сфери охоплення оцінки й підготовку екологічного звіту, залучення громадськості й проведення консультацій, прийняття до уваги екологічного звіту й результатів участі громадськості й консультацій при розробці плану або програми [1].

Метою СЕО, в широкому розумінні, є забезпечення обліку й інтеграції економіко-екологічних факторів у стратегічний процес прийняття рішень, на підтримку екологічно обґрунтованого й стійкого розвитку. Зокрема, процес СЕО допомагає органам влади, котрі розробляють плани й програми, а також особам, котрі беруть участь у прийнятті рішень, урахувати наступні фактори:

- ключові екологічні тенденції, потенціал і обмеження, які можуть впливати або підпасти під вплив у результаті здійснення плану або програми;
- екологічні цілі й показники, що ставляться до планів або програм;
- можливі значимі екологічні наслідки пропонованих варіантів і впливу від здійснення плану або програми;
- заходи, спрямовані на запобігання, зниження або усунення негативних наслідків і на посилення позитивних наслідків плану або програми.

Протокол являє собою процедурний рамковий документ, що не визначає метод проведення аналізу або консультацій. Проте в Протоколі містяться вимоги, які мають методологічний підтекст або зміст. У цьому зв'язку необхідно підкреслити, що не існує єдиної найкращої методології проведення СЕО, є широке коло аналітичних інструментів і методів проведення консультацій, які доступні при проведенні СЕО. Ці інструменти походять із трьох основних джерел:

- інструменти, які використовують у екологічній оцінці проектів, скоректовані з урахуванням масштабу й необхідного рівня деталізації, необхідних у рамках СЕО;
- інструменти, які використовують для аналізу політики, оцінки плану або для розробки планів і програм, скоректованих для проведення аналізу відповідно до вимог Протоколу;
- інструменти, які використовують у оцінці впливів на здоров'я людини, для обліку значимих впливів на здоров'я людини, відповідно до вимог Протоколу.

У кожному разі, методи й підходи до проведення СЕО повинні відповідати питанням, які будуть вирішуватися в рамках конкретного плану або програми. Вибір підходу відбувається на стадії оцінки масштабу робіт.

Норми Протоколу діють відносно певних планів і програм, які формують основу для видачі дозволів на ведення господарської діяльності. В цьому контексті представляється ймовірним, що методи, екологічної оцінки проектів можуть використовуватися або адаптуватися для СЕО тих планів і програм, у рамках яких ініціюються певні види землекористування або проекти, тобто, в тих випадках, коли причинно-наслідковий зв'язок може бути легко встановлений. У таких випадках можуть підійти наступні інструменти:

- офіційні й неофіційні чеки-аркуші (контрольні списки). У випадках, коли впливи планів, програм або окремих їхніх компонентів на навколишнє середовище, в тому числі на здоров'я людини, є непрямими або узагальненими, краще підійдуть інструменти, які використовують при аналізі стратегічних ініціатив або оцінці планів, наприклад: огляд політики й правових норм;

- SWOT-аналіз (сильні сторони, слабкі сторони, можливості й погрози) або інші підходи до схематичного подання обмежень і можливостей;

- розробка сценаріїв; матриці конфліктів і синергизмів; дерева рішень;

- аналіз тенденцій та екстраполяція; імітаційне моделювання;

- оцінка альтернатив; порівняльна оцінка ризиків. Проведення СЕО та розробка плану або програми є пов'язаними процесами із взаємно відповідними (зворотними) функціями. З огляду на їхній тісний взаємозв'язок, можна розробляти й адаптувати для СЕО інструменти аналізу й консультацій, які використовуються при розробці плану або програми.

Приклади інструментів, які можуть бути адаптовані з незначними змінами для аналізу відповідних впливів на навколишнє середовище й здоров'я людини: інструменти для визначення контексту й ключових проблем (чеки-аркуші, контрольні списки, SWOT-аналіз, матриці);

інструменти для розробки альтернатив (розробка сценаріїв або планування за результатами); інструменти для оцінки впливів (моделювання, ГІС і т.д.) або інструменти, що дозволяють порівняти альтернативи й представити висновки (мультикритеріальний аналіз, аналіз витрат і вигоди і т.д.).

Тому важливо спочатку критично оцінити, які методи для розробки плану або програми можуть бути застосовані для оцінки впливів на навколишнє середовище, включаючи здоров'я, і, таким чином, одержати необхідну відповідно до Протоколу інформацію [4,21,30].

Рішення про використання того або іншого підходу й методу повинне прийматися в індивідуальному порядку для кожного випадку, з урахуванням типу плану або програми, беручи до уваги дані й масштаб, а також із розрахунком внеску в процес прийняття рішень і поліпшити процес розробки планів і програм. Наприклад, у СЕО планів землекористування упор звичайно робиться на ресурсний і екологічний потенціали й на обмеження, що існують на певній території. При цьому за допомогою таких інструментів як ГІС, аналіз середовища перебування або картування уразливих місць потрібно уважно вивчити вихідні умови на локальному рівні й екологічні впливи в результаті пропонованих змін. І, навпаки, при проведенні СЕО галузевих планів або програм більша увага може бути приділена агрегованим впливам, наприклад, зміні якості повітря або рівню викидів вуглецю, з урахуванням завдань, закріплених у Кіотському протоколі. Для такого аналізу доцільно використати імітаційні моделі.

Вибір методів й інструментів для проведення СЕО має основне значення для якості інформації, яка потім використовується при розробці плану й програми та при прийнятті рішень. Ефективність цього процесу також залежить від адекватності підібраних інструментів (табл. 1.1).

Не існує єдиної оптимальної методології проведення систематичного й всебічного аналізу. Але, по суті, для проведення СЕО потрібно використати найпростіші інструменти, що відповідають завданням СЕО. У багатьох випадках, безсумнівно, будуть потрібні більш складні методи отримання

інформації або прогнозування впливу на навколишнє середовище, включаючи здоров'я (наприклад, моделювання транспортних потоків для розробки програми будівництва доріг). Проте принцип найбільш простого підходящого методу діє в кожному разі. Важливо уникати надмірного ускладнення аналізу.

Таблиця 1.1

Методи економіко-екологічного аналізу в застосуванні до Стратегічної екологічної оцінки

Інструмент аналізу	Виявлення проблем	Виявлення впливів	Аналіз похідної ситуації	Внесок у розробку альтернатив	Ключові варіанти прийняття рішень	Потреба в даних	Часові витрати	Відкритість даних	Можливість працювати в умовах невизначеності	Можливість урахування впливу на здоров'я	Можливість урахування впливу на навколишнє середовище
Стан навколишнього природного середовища	5	2	5	2	2	5	4	4	5	5	5
Правове середовище	4	1	2	1	1	5	2	5	1	3	4
Контрольні питання	4	2	5	1	1	5	2	5	2	4	4
Матриці	5	3	5	5	5	5	5	5	1	3	4
Дерево рішень	4	5	3	2	5	4	5	4	1	3	5
Економіко-екологічне картування (ГІС)	3	5	5	3	4	5	5	2	1	3	5
Коллективна експертна оцінка (Делфі)	3	5	4	5	4	3	4	4	4	4	5
Сценарії	4	5	3	5	5	4	4	4	3	5	4
Життєвий цикл	3	4	2	5	5	3	4	3	3	4	3
Аналіз витрат і вигоди	5	3	2	4	5	3	3	4	3	4	4
Мультикритеріальний аналіз	5	2	1	5	4	3	3	3	4	5	5

Оцінка бальна: 1 - низький показник, 5 - високий показник

Важливо також пам'ятати, що обрані методи повинні бути адаптовані до наявних даних і масштабу, для того, щоб адекватно враховувати тимчасову й просторову характеристики потенційних впливів. Необхідно,

щоб методи дозволяли врахувати невизначеності, які можуть виникнути через недолік інформації про причинно-наслідкові зв'язки, через брак даних або тенденції розвитку, які можуть вплинути на розвиток конкретної галузі або території. Інформація, одержана з використанням різних методів, повинна стосуватися суті прийнятого рішення й допомагати в порівнянні компромісних рішень. Отримана інформація також повинна рекомендувати практично реалізовані альтернативи розвитку, які допоможуть забезпечити найбільш оптимальний результат, що складається зі зниження негативних впливів на навколишнє середовище, включаючи здоров'я людини та максимізацію позитивних ефектів.

Методологічна система ґрунтується на методах екологічної оцінки проектів, а також на методах оцінки політики й оцінки впливів на здоров'я людини. Даний набір інструментів не є вичерпним і може бути адаптований у контексті конкретного проекту з урахуванням логіки, що лежить в основі процесу розробки плану або програми, а також характеру розглянутих впливів [9,22,29].

Найчастіше в рамках СЕО не обов'язково, неможливо або не потрібно розглядати всі види наслідків для навколишнього середовища, включаючи здоров'я населення, які пов'язані із планом або програмою, проте необхідно пояснити, чому якісь впливи на навколишнє середовище й здоров'я населення не розглядаються. Замість цього для цілей СЕО може виявитися достатнім проведення оцінки з використання критеріїв і направляючі питання.

1.3 Запровадження елементів стратегічної екологічної оцінки економіко-екологічної діяльності в рамках Плану дій Стратегії ЄС щодо Дунайського регіону

Як правило, в процесі визначення сфери охоплення з довгого списку питань і проблем формується короткий список потенційно значимих впливів.

Для визначення кола екологічних проблем, включаючи вплив на здоров'я, конкретних планів і програм, а також для виявлення проблем, які вимагають уваги або можуть бути значно порушені при реалізації пропонованої діяльності, можна використати наступні методи:

- огляд політики й правова експертиза, які допоможуть визначити ті екологічні цілі й завдання, включаючи пов'язані з охороною здоров'я, які мають відношення до плану або програми;

- колективна експертна оцінка, що допоможе виявити - на основі особистого досвіду й порівняння прецедентів — можливі види впливів, які необхідно проаналізувати в рамках СЕО;

- чеки-аркуші (контрольні списки), що представляють простий спосіб установлення того, чи мають певні проблеми відношення до плану або програми. Чеки-аркуші (контрольні списки) допомагають не залишити без уваги потенційні впливи;

- матриці впливів, конфліктів, які сприяють більш системному, чим чеки-аркуші (контрольні списки), виявленню основних впливів для оцінки в рамках СЕО;

- SWOT-аналіз, що допомагає виявити можливості й погрози, пов'язані із впливом на навколишнє середовище й здоров'я, які можуть бути розглянуті в рамках СЕО.

Накладення шарів і ГІС, за допомогою яких виявляються ключові проблеми в просторовому аспекті й визначаються географічні границі оцінки:

- дерева рішень і схеми впливів, які можуть виявити ключові прямі й непрямі впливи й установити системні межі оцінки;

- оцінка життєвого циклу, яка допомагає схематично представити всі вхідні й вихідні дані на основі підходу "від колиски до могили", а також підтвердити правильність визначення системних кордонів для оцінки екологічних наслідків.

Завданням аналізу вихідної ситуації є визначення точки відліку для оцінки наслідків реалізації плану або програми. Звичайно такий аналіз припускає опис поточного стану навколишнього середовища та його ймовірного розвитку без реалізації плану або програми. Ключовим завданням на даному етапі є аналіз і екстраполяція тенденцій зміни стану навколишнього середовища й здоров'я людини на території або в рамках сектора, для яких розробляється план або програма й проводиться СЕО. З огляду на необхідність описати ключові поточні проблеми й довгострокові тенденції, а також у зв'язку зі звичайною обмеженістю в часі й ресурсах при розробці плану або програми й при проведенні СЕО.

Українське Придунав'я займає південно-західну частину Одеської області, розташованої в Дунайсько-Дністровському межиріччі, включає 7 адміністративних районів - Арцизький, Белградський, Ізмаїльський, Кілійський, Ренійський, Татарбунарський, Тарутинський райони та місто обласного підпорядкування Ізмаїл. Загальна площа - 9,78 тис. кв. км [12, 13].

Головна особливість економіко-географічного розташування регіону полягає в його прикордонному, приморському положенні, виході до міжнародної транспортної магістралі - Дунаю, що визначає переваги існуючих і потенційних транспортно-розподільчих і міжнародно-транспортних функцій.

Велику долю української частини Дунайського регіону (понад 25 тис. кв. км) складають у Карпатах верхні частини басейнів найдовших приток Дунаю (Тиси з Ужом і Латорицею, Закарпатська область і Прута з Черемошем, Чернівецька та Івано-Франківська області), а також Сірету з Сучавою, Чернівецька область (Бройде 3.) [6,13]. Басейн Тиси, який періодично потерпає від техногенних катастроф у північно-східній Румунії, є основною водозбірною частиною, що визначає небезпеку повеней в Угорщині, Словаччині та Сербії. Місцями Тиса служить кордоном України з Румунією та Угорщиною. Аналогічну роль відіграють верхові частини

басейнів Прута (який служить кордоном спочатку між Україною та Румунією) та Сірету, який надалі переходить на румунську територію.

Протягом першої половини 2010 року Європейська Комісія планувала зустрітися з відповідними зацікавленими сторонами. План дій і систему управління мали бути офіційно затверджені в грудні 2010 року в формі Повідомлення (Communication) стосовно Стратегії ЄС щодо розвитку Дунайського регіону [18, 19]. У липні 2010 р. Проект Плану дій став доступним експертам. Розглянемо деякі його особливості.

План дій Дунайської Стратегії ЄС за напрямком покращення транспортного доступу та мобільності пропонує кілька проектів із розвитку системи судноплавства.

Проект "Імплементация відповідно до плану Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) проектів розвитку пріоритетної інфраструктури Дунайського водного шляху (зокрема, Проекту 18 -Дунайський водний шлях) вчасно й екологічно дружніми методами". Відповідні проекти здійснюються в Німеччині, Австрії, Угорщині, Болгарії, Румунії. Екологічні вимоги до судноплавства на Дунаї сформульовані в Об'єднаній заяві про розвиток річкового судноплавства й захисту навколишнього середовища в басейні ріки Дунай [20]. Спільна заява про керівні принципи розвитку внутрішнього судноплавства та екологічного захисту Дунайського басейну розроблена в 2007 році Міжнародною Комісією із захисту ріки Дунай. Також важливе місце серед інституційних механізмів сталого судноплавства посідає проект PLATINA, який фінансується ЄС (DG-MOVE) в рамках 7-ї Рамкової програми. Пре присвячений узагальненню та представленню найкращих прав сталого внутрішнього судноплавства [20].

Проект «Координація національної транспортної політик метою розвитку судноплавства на Дунаї» пов'язаний, в основному з реалізацією програми NAIADES (Судноплавство та покращення внутрішнього водного шляху та його розвиток у Європі), що, в сі чергу, визначає вичерпний перелік

заходів, із використання потенціалу річкового судноплавства як екологічно дружнього енергоекономічного [16].

Проект «Модернізація флоту й поліпшення його екологічним економічних показників». Річкове судноплавство - взагалі, найбільш сприятливий для навколишнього середовища спосіб транспортування вантажів. Внутрішній водний транспорт має найнижчу питому витрату палива. Однак екологічні та економічні показні судноплавства на Дунаї можуть бути далі поліпшені шлях впровадження заходів із модернізації флоту та оптимізації управління.

Однією із пропозицій української сторони в «Баченні України майбутньої „Стратегії ЄС для Дунайського регіону» був про створення інтегрованої системи збору та утилізації відходів із су/ на українській ділянці р. Дунай.

Проект «Впровадження єдиної річкової інформаційної служби (RIS)». RIS направлений на покращення безпеки й ефективно річкового судноплавства. Судноплавні компанії, порти й оператори вантажів можуть оптимізувати свої логістичні операції шлях скорочення прямих і непрямих витрат, пов'язаних із транспортом Потенціал річкової інформаційної служби може бути розвинений тільки за умови залучення в неї всієї довжини судноплавного Дунаю [4,16].

У «Баченні Україною майбутньої „Стратегії ЄС д Дунайського регіону" Міністерство транспорту та зв'язку України запропонувало проект «Створення системи річкових інфраструктурних (інформаційних - О. Р.) служб (РІС) на українській ділянці р. Дунай».

Уваги заслуговує напрямок "Інвестиції в робочі місця й кваліфікацію судноводіїв у секторі Дунайського судноплавства". Україна є "кузнею" кадрів моряків і річковиків Придунайського регіону, Одеса мають величезний потенціал у сфері підготовки висококваліфікованих кадрів для всіх галузей водного транспорту, однак, на жаль, жодного проекту, пов'язаного з нарощуванням людського професійного потенціалу, навчальними й

науковими обмінами Міністерство транспорту та зв'язку України не представило. А в цій сфері Україна могла б надати неоціненну послугу як для сусідів, так і для дунайських країн вище за течією.¹¹ Важливу роль у структурі європейських проектів відіграє "Поліпшення комплексного менеджменту дунайського водного шляху". Суть його в тому, щоб забезпечити на національному рівні гармонізацію планів по водному менеджменту (включаючи днопоглиблення). Даний напрямок може бути розвинений у рамках проекту NEW ADA project (Network of Danube Waterway Administrations) - Мережа Дунайської адміністрації водних шляхів).

Проект «Дослідження потенційних ефектів зміни клімату для навігації на Дунаї». Зміна клімату може вплинути на майбутній водний режим Дунаю. Потенційна зміна клімату торкнеться всіх видів водокористування: сільського господарства, іригації, виробництва гідроелектроенергії, екосистемних функцій, судноплавства. Стратегії адаптації мають бути підготовлені та скоординовані між усіма дунайськими країнами. Однією з пропозицій Дунайської робочої групи громадської експертної ради української частини Комітету (ГЕР УЧК) ЄС-Україна став проект «Пом'якшення та адаптація до змін клімату», підтриманий Міністерством регіонального будівництва України на засіданнях Міжвідомчої робочої групи по Дунайській стратегії.

Стосовно транспортного напрямку Плану дій Дунайської стратегії Чернівецькою облдержадміністрацією був підготовлений проект «Відновлення європейського стандарту залізничної колії із українсько-польським і українсько-румунським кордонами».

Також цікавими транспортними проектами ЄК, у яких Україна могла б узяти участь, є «Посилення кооперації між оператора повітряного сполучення з метою скорочення повітряних шляхів», проект «Модернізація транспортного доступу до сільських районів проект, спрямований на те, аби

«зробити міста та села більш «дружніми» до велотранспорту». Останній проект уже близький реалізації в Німеччині, Угорщині та Румунії.

Проектний напрямок плану дій «Інтеграція енергетичних систем, розвиток енергоефективності та відновлювальної енергетики» базується на дефініції про те, що енергосистеми складаються в рівному ступені з енергетичних мереж і енергоринків. Добре функціонуючі енергетичні мережі - передумова безпеки потенційної диверсифікації поставки енергії. Здійснити поліп енергетичної безпеки для Європи покликана угода про Транс-Європейську енергетичну мережу (Trans-European Energy Network- TEN-E). Згідно Енергетичної стратегії України на період до 2030 року, прогнозується значне зростання частки й абсолюті показників використання відновлюваних і нетрадиційних джерел енергії з додержанням принципів засад Зеленої книги «Європейська стратегія стабільної, конкурентноздатної та безпечної енергетики». На рівні 2030 року розвиток відновлювальної енергетики в Україні забезпечить заміщення 57,73 млн. т умови палива, що складає 19% сумарного рівня споживання первин енергії [9].

Планом дій Дунайської стратегії ЄС передбачаються кіл проектів: «Координація довгострокової енергетичної політ відповідно національним інвестиційним стратегіям з урахуванням Оцінки впливу на навколишнє середовище»; проект «Створення збалансованого та функціонального ринку енергоресурсів»; «Імплементация проектів, які підтримують Європейську енергетичну програму, зокрема створення трубопроводів, газового зберігання та двонаправленого газового потоку». Ці проекти покликані розвивати енергетичну європейську співдружність у синергії з процесом розвитку Дунайської стратегії. Пропонуються також проекти «Підготовка Дунайського плану дій щодо відновлювальної енергетики», «Розвиток всеохоплюючого плану дій щодо сталого розвитку гідроенергетики Дунаю та його приток (Сава, Морава)», «Посилення Карпатської конвенції в напрямку розповсюдження кращої практики використання біомаси для задоволення енергетичних потреб».

План дій до Дунайської стратегії має стати основним документом, покликаним імплементувати мету Стратегії та дозволить регулярно переглядати її ефективність, вносити зміни в залежності від нових обставин, ситуацій. Тому план дій має переглядатися щорічно, в нього вноситимуться зміни, він доповнюватиметься за потреби. Не всі проекти та ініціативи можуть бути включені до плану дій, а лише ті, які відповідають визначеним Єврокомісією критеріям. До таких критеріїв віднесені можливість проектів принести позитивні результати на рівні регіону (загальнорегіональному рівні). Тому більшість проектів будуть транскордонні. Національні проекти можуть бути включені лише якщо вони мають вплив на макрорегіон і відповідають цілям стратегії (наприклад, будування водоочисних споруд); стимулювати соціально-економічний розвиток територій; продемонструвати швидко й наочно позитивні результати для населення.

Реалістичність проектів означає, що проекти не тільки повинні бути фінансове та технічно обґрунтованими, але й на них повинна бути загальна згода країн і зацікавлених сторін і Єврокомісії щодо їх цінності. Основним принципом Дунайської стратегії є принцип інтеграції, що полягає у взаємному зв'язку таких сфер, як довкілля, мобільність, економічний розвиток, розвиток людських ресурсів, тому процес імплементції плану дій повинен супроводжуватися широкими консультаціями зі всіма зацікавленими структурами.

Особливістю української позиції щодо Дунайської стратегії ЄС є певні неспівпадіння структури українських пріоритетів (Основні засади Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2015 р. [8]) та пріоритетних напрямів Дунайської стратегії. Оці спроможності українських проектів бути профінансованими з боку перш за все, європейських фінансових структур (Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку тощо) може бути оцінена за допомогою методології GAP-аналізу (табл. 1.2).

GAP - аналіз - це методологічний інструмент стратегічного економічного аналізу. GAP у перекладі з англійської мови може означати: пролом, пролам, щілина, інтервал, пробіл, пропуск, розбіжність, розрив і т. п. Для перекладу назви методики Gap Analysis найкраще підійде слово "розрив", тому що мова в цілому йде про аналіз розривів між дійсним, справжнім станом і бажаним [5, 16].

Таблиця 1.2

GAP-аналіз окремих українських проектів у рамках Стратегії ЄС для Дунайського регіону

Назва проекту	Загальна вартість проекту, млн. євро	Кошти України	Прогноз ефективності проекту	Неспівпадіння з пріоритетами Дунайської стратегії ЄС							
				Комунікації	Збереження довкілля	Зміцнення потенціалу соціально-економічного розвитку	Покращення інституційної спроможності	Інтегрованість	Загальнодунайський масштаб	Інноваційність	Когерентність (відносно інших ініціатив ЄС)
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Транспорт											
Проект У.1.2. - міжнародна вантажопасажирська поромна переправа	6,6	-	Ур	-	-	-	-	-	+	-	-
Проект V.1.3. - будівництво залізничної ділянки від порту Рені до залізничної магістралі Одеса-Рені (42-60 км)	31,5	?	Ур	-	+	-	-	-	+	-	+
Проект V. 1.4. - будівництво автомобільної дороги Одеса-Рені	540	?	Ур	-	+	-	-	-	+	-	-
Проект V.1. 5.- будівництво мостового переходу через річку Дунай, с. Горлівка - м. Ісакча	210	?	Нр	-	+	-	-	+	-	-	+

Проект V.I. 6. Створення інтегрованої системи збору та утилізації відходів із суден	2,5	-	P	-	-	-	-	-	+	-	-
ПроектУ. 1.8. Реконструкція підхідних каналів до Білгород-Дністровського МТП	3,5	1,0	P	-	+	-	-	+	+	+	+
Проект V. 1.9. Створення системи річкових інфраструктурних служб (PIS)	4,5	1,2	P	-	-	-	-	-	+	-	-
Охорона навколишнього природного середовища*											
Проект V.2.I. Розширення зон природоохоронних територій	2,0	-	Ур	-	-	-	-	-	-	-	-
Проект V.2.2. Проведення комплексного екологічного моніторингу	2,0	-	Ур	-	-	-	-	-	-	-	-
Проект V.2.3 Транскордонна співпраця із запровадження ефективної системи поводження з відходами	10,0	1,0	P	-	-	-	-	+	+	-	-
Проект V.2.4. Створення єдиної геоінформаційної системи басейну). Дунай	2,0	-	P	-	-	-	-	-	-	-	-
Проект V.2.5. Оцінка стану популяцій мігруючих водно-болотних птахів	0,2	-	Ур	-	-	+	-	-	+	+	-
Проект V.2.6. підновлення та охорона ресурсів гідробіонтів ріки Дунай	42	7	P	-	-	-	-	-	-	-	-
Проект V.2. 7 Пом'якшення та адаптація до змін клімату	4,0	2,0	Ур	-	-	-	-	-	-	-	-
Безпека в усіх її вимірах*											
Проект V.3.I. Попередження повеней, захист від шкідливої дії вод і аварійних забруднень	7,0	1,0	P	-	-	-	-	-	+	-	+
Туризм*											
Проект V.4. 1 . Організація транскордонних маршрутів зеленого, сільського та винного туризму	25,0	0,2	P	-	-	-	+	+	+	-	+

Проект V.4.3 Відновлення спільної природної та культурної спадщини лиману (озера) Сасик	10,0	0,16	Ур	-	-	-	+	+	+	-	-
Проект V.4.4 Сталий туризм	20,0	1,0	Р	-	-	-	-	+	+	-	-
Проект V.4.5 Збереження природної, етнічної та історико-культурної спадщини	5,0	0,5	Ур	-	-	-	-	-	-	-	-
Сталий економічний розвиток*											
Проект V.5.1 Розвиток органічного сільськогосподарського виробництва	20,0	-	Р	-	-	-	-	+	+	-	-
Проект V.5.2 Доступ населення (особливо в сільській місцевості) до питної води	40,0	5,0	Ур	+	-	-	-	+	+	+	-
Проект V.5.3 Вільна торгівля в Дунайському регіоні, розвиток бізнес-інфраструктури	3,0	0,3	Р	-	-	-	-	-	-	-	-

*- проекти запропоновані ГЕР УЧК Україна - ЄС; ?- джерела не визначені; + - наявні розриви, неспівпадання з вимогами (пріоритетами) європейської сторони як інвестора тощо, Р - ефективний; Ур - умовно ефективний; Нр - неефективний

Як видно з представленої таблиці, хоча значна частина проектів співпадає з інтересами ЄС у Дунайському регіоні, далеко не всі можуть бути профінансовані на основі умови кредитування. Навпаки, ті проекти, які забезпечують «віддачу», не є пріоритетними з точки зору створення інтегрованої інфраструктури Дунайського регіону (з позиції ЄС) [20].

1. Стратегічна екологічна оцінка СЕО - це систематичний процес, заснований на принципі попередження, який використовують для аналізу екологічних наслідків пропонувананих планів, програм й інших стратегічних ініціатив і їхнього урахування в системі прийняття рішень. Метою СЕО, в широкому розумінні, є забезпечення обліку й інтеграції економіко-екологічних факторів у стратегічний процес прийняття рішень, на підтримку екологічно обґрунтованого розвитку.

2. Європейська рада офіційно попросила Європейську комісію підготувати Стратегію ЄС щодо розвитку Дунайського регіону,

заявляючи в своїх висновках від 19 червня 2009 року наступне: "Сталий розвиток повинен також досягатися завдяки інтегрованому підходові до конкретних викликів, з якими стикаються конкретні регіони. Вона просить Комісію представити стратегію ЄС щодо розвитку Дунайського регіону до кінця 2010 року." Україна включена в процес створення та обговорення стратегії та плану дій до неї. Відповідальним виконавцем від України є Мінрегіонбуд.

3. Розвиток плану дій щодо стратегії, підготовлений на сьогодні Мінрегіонбудом, може бути доповнений кількома пропозиціями.

По-перше, транскордонна співпраця з мінімізації та раціонального поводження із відходами в загальному контексті інтегрованого попередження та контролю забруднень у Дунайському регіоні. Програма малих грантів для підтримки екологічно-чистого підприємництва. Посилення спроможності управління природо-заповідними територіями та розширення таких територій. Пом'якшення та адаптація до змін клімату. Розробка планів управління для суббасейнів ріки Дунай. Проведення заходів у сфері охорони та відновлення екосистем басейну верхнього Прута. Проведення комплексного екологічного моніторингу та розробка моделі прогнозування екологічного стану басейну верхів'я р. Дунай (р. Прут, р. Білий Черемош, р. Чорний Черемош). Поступове скорочення фосфатів у миючих засобах із високим вмістом фосфатів і припинення використання фосфатів у миючих засобах.

Створення умов для продовження Міжнародного транспортного коридору (МТК) №7 із використанням української транспортної інфраструктури нижнього Дунаю (альтернатива каналу через гирло Бистре). Відновлення залізничного сполучення між ЄС і Україною, країнами сходу та ЄС через Україну. Будівництво залізничної ділянки від порту Рені до залізничної магістралі Одеса-Рені (42-60 км). Будівництво автомобільної дороги державного значення Одеса-Рені на ділянці Одеса-Монаші за новим напрямком Одеса - Овідіополь – Білгород - Дністровський - с. Монаші».

Розвиток портів. Завершення будівництва поромних переправ у Нижньому Дунаї.

По-друге, енергетика. Створення умов сталості та переходу на нові відновлювальні джерела енергії та енергозбереження.

Також, розвиток органічного сільськогосподарського виробництва в басейні Дунаю. Доступ населення (особливо в сільській місцевості) до питної води. Збереження та відновлення спільної природної спадщини лиману Сасик. Вільна торгівля в Дунайському регіоні, розвиток бізнес інфраструктури. Формування пілотного транскордонного лісодеревообробного кластера на базі співробітництва Карпатської та Альпійської конвенцій у басейні Дунаю. Сталий туризм. Збереження природної, етнічної та історико-культурної спадщини Дунайського регіону.

План дій України щодо Дунайської стратегії може й має стати «полігоном» для впровадження нового міжнародного механізму Стратегічної екологічної оцінки щодо заходів передбачених цим планом, і пропозицій робочих груп Комітету ЕС- Україна. Відповідно запропонованим у цій записці підходам СЕО має бути проведено відносно наступних проектних пропозицій, що носять природо перетворювальний характер:

Будівництво сміттєзвалищ для побутових відходів; облаштування майданчиків для роздільного збору ТПВ; проведення відновлення цінних видів (таких як осетрові) та територій, що зазнали антропогенних змін; завершення створення Нижньодунайського зеленого коридору; створення умов для адаптації природних екосистем до глобальної зміни клімату, зокрема, шляхом відновлення водно-болотних угідь, лісів і степів; розроблення транскордонних планів управління суббасейнами Тиси, Прута й дельти Дунаю; розроблення транскордонних планів управління ризиками повені; створення судноплавного каналу поза межами активної частини дельти Дунаю; створення портової інфраструктури (українського гирлового порту); відновлення залізничного сполучення

між ЄС і Україною, країнами сходу та ЄС через Україну; будівництво залізничної ділянки від порту Рені до залізничної магістралі Одеса-Рені (42-60 км); будівництво автомобільної дороги державного значення Одеса-Рені на ділянці Одеса-Монаші за новим напрямком Одеса - Овідіополь - Білгород-Дністровський - с. Монаші»; завершення будівництва поромних переправ у Нижньому Дунаї; забезпечення інфраструктури відновлювальної енергетики в регіоні Нижнього Дунаю; створення мережи фермерів, які вирощують органічну продукцію; розробка та реалізація проектів реабілітації лиману Сасик шляхом його роздамбування; формування пілотного транскордонного лісодеревообробного кластера на базі співробітництва Карпатської та Альпійської конвенцій у басейні Дунаю; створення туристичного кластера в Придунайському регіоні.

4. Сучасними викликами для українського Дунайського регіону є: питання його самоідентифікації, визначення як транстериторіальної (білатеральної) структури, з одного боку та як частини єдиного Європейського Дунайського простору - з іншого. Це - актуальні глобальні виклики: кліматичні зміни, дефіцит природних ресурсів, енергетична криза, глобальна фінансова криза, питання загальноєвропейської та глобальної світової безпеки. Це, також, питання екологічної безпеки, небезпечних природних явищ, -катастрофічних повеней, транскордонних забруднень навколишнього природного середовища; питання створення системи інтегрованого водного менеджменту, розвиток туризму. На національному рівні викликами є політична ситуація, контроль над корупційними тенденціями, тіньовий бізнес, міжрегіональні впливи, демографічний виклик, питання повноважень у системі центр - регіон.

5. Можливості для українського Дунайського регіону - це його багатий природно-ресурсний потенціал, потенціал цінних природних об'єктів (від морських акваторій - до Карпатських гір), людський потенціал, зокрема, потенціал культур; це транзитний потенціал, потенціал морегосподарського комплексу. Окремим інструментом просування своїх геоекономічних,

геополітичних і геоекологічних партнерських інтересів має слугувати Дунайська стратегія, започаткована Європейською Комісією.

6. Відкритим залишається питання створення «Єдиного українського Дунайського регіону» хоча б на методологічному рівні. Проте зрозуміло, що цей крок не може бути штучним. На сьогодні важливим є висновок про те, що субрегіони української частини Дунайського регіону мають певний потенціал конвергенції, співробітництва, кооперації навіть в умовах міжрегіональної конкуренції та обмеження широкого кола ресурсів.

7. Особливість загально-дунайського європейського процесу полягає в тому, що більшість питань співробітництва в регіоні має вирішуватися на загальнонаціональному рівні, тому тим більше важливо визначення України як дунайської держави та як потужного «гравця» в дунайському геополітичному процесі. Також особливу роль має зіграти й транскордонне співробітництво, Єврорегіони, програма добросусідства та інші інструменти європейської транснаціональної кооперації. Тут успіх процесу залежить від активності на субрегіональному рівні та на рівні областей: Одеської, Чернівецької, Закарпатської, Івано-Франківської. js- 8. Успішна імплементація Дунайської стратегії зі сторони України має бути пов'язана з переглядом пріоритетних напрямків регіонального розвитку. Детальний розгляд перспектив включення України до Дунайської стратегії говорить про те, що більшість питань має вирішуватися не на регіональному (відповідно українського адміністративного менталітету), а на національному рівні. Тобто успіх української участі в Дунайській стратегії залежить від того, чи Україна як держава визначиться як держава Дунайська [11,24,33].

РОЗДІЛ 2

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ

2.1 Основи формування економіки конвенцій у Дунайському регіоні

Конвенцію можна розглянути як спробу впорядкування економічного процесу таким чином, щоб виробництво та обмін відбувалися відповідно до очікувань, які визначені з достатньою вірогідністю [1]. Конвенції можуть знаходитися в рутині, внаслідок чого актори прагнуть абстрагуватися від їх первісного але гіпотетичного характеру. Конвенції мають три виміри, кожний з яких має різний просторово-часовий масштаб і дублюється різними способами: правилами індивідуальних спонтанних дій, угодами між людьми та інститутами в ситуації колективної дії. Формальне визначення конвенції було запропоновано американським філософом Давидом Л'юїсом [2, 3].

Одна із цілей економіки конвенцій полягає в тому, щоб зрозуміти феномен координації. Як критика вона показує, що в рамках тільки ринкової координації неможливо взяти до уваги всі аспекти функціонування економіки. Друге припущення вказує на необхідність активної взаємодії між економічною наукою й іншими соціальними науками [4,15].

Із погляду міжнародного права "конвенція" — (лат. *Conventio*- договір, угода) - різновид міжнародного договору, в якому прописані норми є юридичне — зобов'язуючими для сторін, що підписали цю конвенцію.

Інституційна економіка взагалі тяжіє до узагальнень і міждисциплінарних досліджень. Тому для апробації теоретичних аспектів дослідження інститутів економіки конвенцій пропонується перейти до її практичної апробації на рівні міжнародних відносин, де акторами інституціональних відносин, зокрема трансакцій, є держави, регіони, їх об'єднання, інші суб'єкти міжнародного права і міжнародних економічних (економіко-екологічних) відносин. Це може дати основу для запровадження «конвенціонального аналізу» як економічного інструменту інституційних досліджень.

Розглянемо нижче приклад імплементації конвенції зі співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай (Конвенція про охорону ріки Дунай). Метою конвенції є: стале та збалансоване управління водними ресурсами, включаючи збереження, покращання та раціональне використання наземних і підземних вод водозбірної площі, контроль можливої небезпеки, що виникає внаслідок аварій, включаючи речовини, небезпечні для води, а також повені й кригу, зменшення навантаження забруднення Чорного моря від джерел на водозбірній площі [6]. Конвенція була підписана 29 червня 1994 року в Софії (Болгарія) і набула чинності в 1998 році.

Виконуючим органом конвенції є Міжнародна комісія із захисту ріки Дунай (*International Commission for the Protection of the Danube River ICPDR*), створена в 1998 році. Вона діє на підставі Конвенції по захисту ріки Дунай, що є основним міжнародним документом, який формує правовий механізм для співробітництва в сфері трансграничного керування водними ресурсами в Дунайському басейні. Метою діяльності ICPDR є збереження водних ресурсів Дунаю для майбутніх поколінь, зберігання природного водного балансу, зниження ризику хімічного та біологічного забруднення,

оздоровлення й досягнення стійкості річкової екосистеми, зниження ризику затоплення територій. ICPDR діє на підставі повноважень, делегованих учасниками Дунайської конвенції. У той же час, вона являє собою основу для співробітництва інших партнерських організацій і країн. Серед них - національні представники, технічні експерти, учені, представники громадських організацій. ICPDR сприяє впровадженню політичних угод, стратегій і нормативних актів, націлених на поліпшення стану Дунаю і його приток. Бюджет Міжнародної комісії із захисту ріки Дунай склав у 2007 р. близьке 1 млн. євро (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Бюджет Міжнародної комісії із захисту ріки Дунай (МКЗД) у 2007р. [7]

Внески		Видатки (фактично)	
Країна	Внесок (євро)	Стаття	Видатки (євро)
Німеччина	96574,13	Співробітники	509190,27
Австрія	96574,13		
Чеська Республіка	96574,13	Офіс	102802,99
Словаччина	96574,13		
Угорщина	96574,13	Публікації	92791,24
Словенія	96574,13		
Хорватія	69211,46	Зустрічі	107567,86 J
Сербія	69211,46		
Болгарія	69211,46	Послуги	99909,4
Румунія	69211,46		
Молдова	9061,28		
Україна	9061,28		
Боснія та Герцеговина	9061,28		
ЄС	22653,19		
Всього	906127,65		

Важливим результатом діяльності Міжнародної комісії із захисту ріки Дунай (МКЗД) є підготовка басейнового менеджмент-плану для р. Дунай на 2009-2015 рр. Інструменти партнерства, що формує МКЗД в Дунайському регіоні, знижують транзакційні витрати, пов'язані з економічним, технічним, екологічним співробітництвом, забезпечують ресурсну базу та економіко-екологічну безпеку басейну Дунаю та Чорного моря.

2.2 Особливості формування Європейської Стратегії розвитку Дунайського регіону

Дунайський регіон включає в себе, по-перше, сукупність прибережних територій країн, через які він протікає: Німеччина, Австрія, Словацька Республіка, Угорщина, Хорватія, Сербія, Румунія, Болгарія, Республіка Молдова та Україна. По-друге, це 17 країн басейну Дунаю, які є членами Конвенції про захист ріки Дунай. Україна є частиною Дунайського регіону в обох згаданих контекстах.

Придунайський регіон (Придунайський субрегіон Дунайського регіону, або регіон басейну дельти Дунаю) займає південно-західну частину Одеської області. Регіон українського Придунав'я складається з 5 адміністративних районів - Белградського, Ізмайльського, Кілійського, Ренійського і Татарбунарського, а також міста обласного підпорядкування Ізмаїла. Загальна площа регіону становить 6,6 тис. кв. км.

Головна особливість економіко-географічного розташування регіону полягає в його прикордонному, приморському положенні, виході до міжнародної транспортної магістралі - Дунаю, що визначає переваги в існуючих і потенційних транспортно-розподільчих і міжнародно-транспортних функціях, а також до Чорного моря.

Природно-ресурсний потенціал Придунайського регіону представлений, перш за все, земельними, водними та рекреаційними ресурсами. Головним ресурсом краю виступає земля. Регіон виділяється значними водними ресурсами. В регіоні розробляються родовища будівельних матеріалів, у тому числі, глини, піски та піщано-гравійні суміші, вапняки та вапняки-черепашники, щебінь. Регіон оцінюється як нафтоносний (Жовтоярське родовище), наявні розвідані запаси термальних вод, солі.

Територією краю протікають Дунай, а також малі річки - Когильник, Сарата та інші, які влітку пересихають. У Придунав'ї знаходяться прісноводні озера: Китай, Кагул, Ялпуг, Кугурлуй, Катлабух, що являють

собою природні резервуари прісної води, які перебувають нині в незадовільному екологічному стані. Вздовж морського узбережжя наявні чисельні лимани: Сасик, Джантшейський, Малий Сасик, Бурнас, Алібей, Шагани. Придунайський регіон нараховує 20 об'єктів природно-заповідного фонду.

У грудні 2010 р. Європейська комісія представила Повідомлення про Стратегію ЄС щодо Дунайського регіону (Додаток 1). Документ є визначальним для політичного, соціально-економічного, екологічного розвитку Дунайського регіону. Головним інструментом його імплементації є відповідний план дій, прийнятий ЄК разом зі стратегією в грудні 2010 р.

Україна взяла активну участь в обговоренні цього плану. З метою забезпечення участі України в розробці Стратегії ЄС щодо Дунайського регіону Кабінет Міністрів України визначив координатором роботи з вироблення єдиної узгодженої позиції української сторони Міністерство регіонального розвитку та будівництва України (Мінрегіонбуд) (Доручення КМУ від 09.11.2009 р. № 33456/21/1-09). Протягом 2010 р. Мінрегіонбуд створив Міжвідомчу робочу групу з підготовки Стратегії ЄС для Дунайського регіону (далі - міжвідомча робоча група).

На сьогодні міжвідомча робоча група фактично зупинила свою діяльність, по-перше, в зв'язку із закінченням розробки Стратегії ЄС щодо Дунайського регіону, по-друге, в зв'язку з адміністративною реформою, започаткованою Президентом України в грудні 2010 р.

Актуальність розробки Національного плану соціально-економічного розвитку українського Придунав'я в контексті Європейської стратегії для Дунайського регіону продиктована гострою соціально-економічною та ресурсно-екологічною ситуацією в українському Придунав'ї, яка обумовлює необхідність комплексного підходу в процесі розв'язання проблем регіону, а також при формуванні та реалізації відповідної регіональної політики.

Згідно з листом Міністерства економіки України № 1006-25/211 від 27 липня 2011 р., з метою належного забезпечення участі Української сторони в

роботі з імплементації Дунайської стратегії, відповідно до визначеного Європейським Союзом формату взаємодії між країнами-учасницями, Мінекономіки України підготувало проект постанови Кабінету Міністрів України «Про створення Координаційного центру з реалізації діяльності, пов'язаної з участю України в Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону». Тому на сьогодні актуальним залишається питання визначення порядку роботи та порядку денного зазначеного Координаційного центру, діяльність якого має відповідати з одного боку структурі та змісту Стратегії ЄС щодо розвитку Дунайського регіону та відповідного плану дій, а з іншого боку має бути забезпечена методично та інформативно. Для цього важливим є огляд та пріоритизація існуючих соціальних, політичних економічних і екологічних викликів і відповідних можливостей для українського Придунав'я, а також механізмів їхньої реалізації [6,12,28].

У представленій роботі розглянуті фактори формування засад Національної стратегії та Національного плану соціально-економічного розвитку українського Придунав'я в контексті Європейської Стратегії для Дунайського регіону (Стратегії ЄС щодо розвитку Дунайського регіону).

Визначені базові напрямки та перспективні проекти Європейської стратегії для Дунайського регіону в контексті виявлення потенціалу спільних проектів, імплементація яких можлива в українських умовах; принципи, підходи до формування пріоритетних напрямків розвитку українського Придунайського регіону.

Проведено огляд базових напрямків і перспективних проектів Європейської стратегії для Дунайського регіону в контексті виявлення потенціалу фінансування спільних проектів, імплементація яких можлива в українських умовах.

Здійснена оцінка викликів і можливостей соціально економічного, екологічного, політичного розвитку українського Придунав'я в контексті пріоритетів Стратегії ЄС щодо Дунайського регіону за напрямками:

покращення мобільності та інтермодальності; розвиток культури й туризму; підтримка конкурентоспроможності підприємств регіону.

Запропонований загальний огляд проблем і перешкод, які стають на заваді забезпеченню соціально-економічного розвитку та безпеки життєдіяльності в субрегіоні, аналіз результатів виконання «Програми комплексного розвитку українського Придунав'я».

Підхід до розробки Стратегії включає досвід Стратегії ЄС для Балтійського регіону, водночас враховуючи інші природні, економічні та соціальні особливості Дунайського регіону. Дунайська стратегія передбачає участь відповідних партнерів, які мають знайти узгоджені рішення спільних викликів і створити механізм управління для спільного стратегічного підходу, а також для реалізації конкретних дій.

Стратегія має бути інтегрованою (тобто вона стосуватиметься кількох стратегічних напрямків і створюватиме взаємозв'язок між ними) і сфокусованою (буде сконцентрована на основних питаннях що стосуються всього Дунайського макрорегіону).

Цілі Дунайської Стратегії ЄС представлені на рис. 2.1.

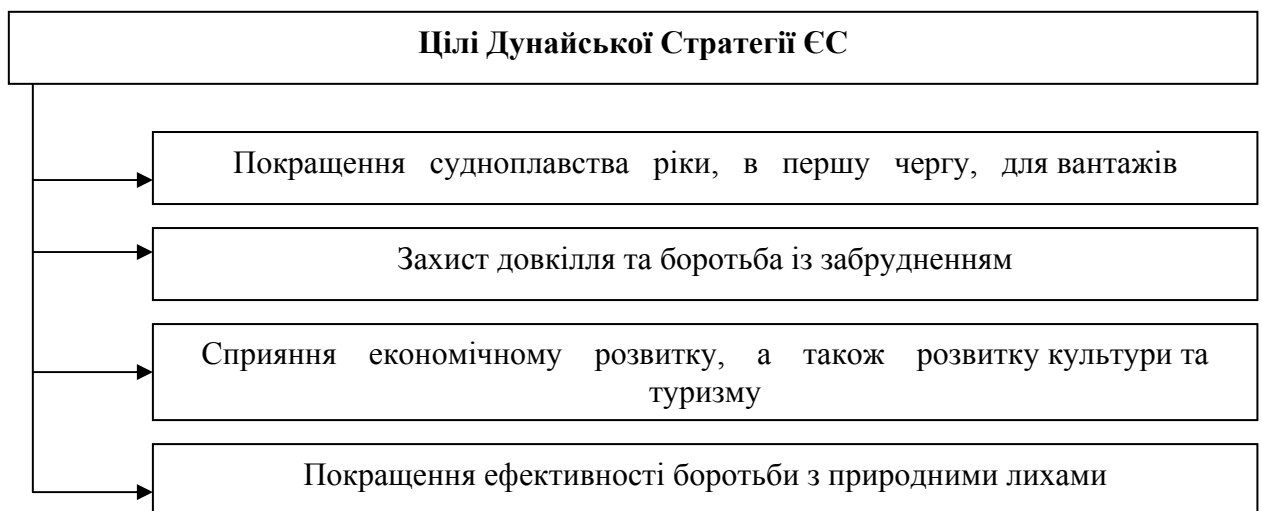


Рис. 2.1 Цілі Дунайської Стратегії ЄС

Дунайська стратегія базується на наступних "стовпах":

- Покращенні взаємозв'язку та комунікаційних систем (що покриває, зокрема, транспорт, енергетичні питання та інформаційне суспільство);
- Збереженні довкілля та запобіганні природним ризикам;
- Зміцненні потенціалу соціально-економічного розвитку;
- Покращенні інституційної спроможності та безпеки.

Стратегія об'єднує загалом 14 держав: 8 держав-членів ЄС (Німеччина (Баден-Вюртемберг і Баварія), Австрія, Словацька Республіка, Чеська Республіка, Угорщина, Словенія, Румунія, Болгарія) та 6 держав, які є кандидатами й потенційними кандидатами на членство в ЄС або державами-сусідами ЄС (Хорватія, Сербія, Боснія та Герцеговина, Чорногорія, Республіка Молдова та Україна).

Розвиток української частини Дунайського регіону в контексті реалізації Дунайської стратегії повинен відповідати **наступним принципам:**

- сталий розвиток Дунайського регіону;
- інтеграція вимог щодо захисту довкілля, екологічних обмежень до планів, програм і проектів розвитку Дунайське регіону;
- міжнародне партнерство, добросусідство, транскордонне співробітництво та спільне вирішення транскордонних проблем;
- попередження завдання значної шкоди довкіллю компенсація шкоди навколишньому середовищу та ландшафтам результаті реалізації великих інфраструктурних проектів;
- залучення громадськості до розроблення та реалізації Плану дій на рівні ЄС і національному, регіональному та локальному рівнях;
- залучення малого та середнього бізнесу до ініціатив у Дунайському регіоні [4].

Основні завдання:

1. Розвиток економічного потенціалу співробітництва, зокрема, посилення участі регіону в міжнародному поділі праці, розвиток експортного потенціалу продукції та послуг, поглиблення прикордонного

співробітництва та інтеграції в європейську економічну систему та активізація участі регіону в міжнародних економічних, транспортно-комунікаційних, екологічних організаціях:

2. Забезпечення умов для відновлення економічного потенціалу й подальшого економічного росту регіону на основі реструктуризації, модернізації та підвищення ефективності економіки - морегосподарського комплексу, транспорту агропромислового комплексу, туристичного комплексу енергозабезпечення, включаючи місцеві джерела енергії.

3. Організація безпеки життєдіяльності населення на основі ефективного розвитку системи водопостачання й енергозабезпечення, протидії стихійним лихам.

4. Людський розвиток, збільшення «людського потенціалу регіону», істотне поліпшення соціальної складової регіонального розвитку, підвищення рівня освіти, зайнятості та життєвого рівня населення, подолання бідності, зміцнення демографічного та трудових ресурсного потенціалу регіону [20].

5. Збереження та розвиток регіональної, національної, людської ідентичності, поліпшення соціально-економічних основ етнонаціональної стабільності, узгодження інтересів етнічних співтовариств (громад) і вирішення міжнаціональних протиріч [9].

6. Здійснення комплексу заходів, що гарантують екологічну безпеку регіону, підвищення ефективності використання природних ресурсів, поліпшення екологічного стану придунайських озер, запобігання забрудненню поверхневих і підземних вод, захист населення від повеней і підтоплень, посух і засолення, руйнації лісів, аварійного забруднення природного середовища та вирішення проблеми відходів [4].

7. Забезпечення комплексного рішення питань ефективного функціонування та розширення об'єктів природно-заповідного фонду,

охорони водно-болотних угідь міжнародного значення, екологічна реабілітація природних об'єктів, зокрема лісових комплексів, лиманів, озер, природних заплав тощо.

Дунайський регіон - це функціональні площі, які визначаються басейном ріки Дунай. Органи співпраці (Дунайська комісія та Міжнародна комісія з охорони ріки Дунай) спрямовані на вирішення конкретних питань. Стратегія передбачає розширення цього підходу з метою інтегрованої реалізації пріоритетів [21].

Європейська комісія визначає виклики та можливості для Дунайського регіону (табл. 2.2) та підкреслює, що в регіоні існує необхідність пов'язати людей, їхні ідеї та потреби.

Таблиця 2.2

Виклики та можливості Дунайського регіону відповідно до Дунайської стратегії ЄС

Виклики	Можливості
<p>Дунай є основним коридором транс-європейської транспортної мережі (TEN-T). Проте вона використовується значно менше, ніж дозволяє її повний потенціал. Вантажі, які перевозяться Дунаєм, становлять лише 10-20% тих, що перевозяться річкою Рейн. Оскільки внутрішній водний транспорт має важливі переваги і в плані екології, і в плані ефективності, то його потенціал має використовуватися в сталий спосіб. Існує особлива потреба в більшій модальності, кращих зв'язках між басейнами рік, модернізації та розширенні інфраструктури на транспортних вузлах, таких як внутрішні порти.</p>	<p>Регіон з'єднує Захід і Схід. Наявні транспортні та торгові зв'язки мають потенціал для розвитку (через транспортну мережу TRACECA, яка поєднує ЄС через регіон Чорного моря з Кавказом та Центральною Азією).</p>
<p>Фрагментарність ринків призводить до підвищення цін і зниження конкуренції. Залежність від лише декількох джерел збільшує вразливість, як це показують періодичні зимові кризи. Більше різноманіття джерел завдяки взаємним зв'язкам і справжнім регіональним ринкам збільшить енергетичну безпеку. Ключовим питанням тут є підвищення ефективності, включаючи енергозбереження та залучення відновлюваних джерел енергії.</p>	<p>Освіта та професійна підготовка повинні відповідати потребам ринку праці, потрібно також сприяти мобільності студентів у межах регіону.</p>

<p>Дунайський регіон є важливим міжнародним гідрологічним басейном і екологічним коридором. Він вимагає регіонального підходу до збереження довкілля, просторового планування та водного менеджменту. Основні проблеми (неочищені стоки, змивання добрив і ґрунту) роблять Дунай надзвичайно забрудненим. До уваги також потрібно взяти вплив на довкілля транспортних вузлів, розвиток туризму та нових підприємств із виробництва енергії.</p>	<p>Регіон характеризується велик культурним, етнічним і природи різноманіттям. Це вимагає сучасних туристичних пропозицій та інфраструктури, що принесе користь приймаючим сторонам і туристам.</p>
<p>Великі повені, посухи та випадки промислового забруднення виникають занадто часто. Запобігання, підготовка та ефективне реагування вимагають високого рівня співпраці та взаємного інформування.</p>	<p>Регіон може краще використовувати джерела відновлюваної енергетики, якими є водна енергія, енергія біомаси, вітрова чи термальна енергія. Існує також значний потенціал для енергоефективності шляхом кращого управління енергетичними потребам. Підвищення енергоефективності сприятиме зниженню кліматично важливих забруднень [10]</p>
<p>Дунайський регіон характеризується значною неоднорідністю. Зокрема, недостатніми є контакти та співпраця, особливо у фінансовому та інституційному планах. Підприємства недостатньо використовують міжнародний маркетинг, інновації та новітні дослідження.</p>	<p>Регіон характеризується високим природним потенціалом: унікальні флора та фауна, цінні водні ландшафтні ресурси та виняткові краєвиди (дельта Дунаю, Карпати вимагають збереження та відновлення.</p>
<p>Проблеми торгівлі людьми та контрабанди товарів постають особливо гостро у декількох країнах. Корупція підриває довіру громадян і перешкоджає розвитку регіону.</p>	<p>Регіон характеризується високим природним потенціалом: унікальні флора та фауна, цінні водні ландшафтні ресурси та виняткові краєвиди (дельта Дунаю, Карпати вимагають збереження та відновлення.</p>

Розвиток регіону може бути збалансованим із охороною довкілля в рамках підходу, який базується на принципах сталого розвитку, зеленої економіки. Регіональним викликом є мінімізація наслідків негативних природних і антропогенних явищ, таких як повені, посухи та промислові аварії. Розвиваючи перспективи серйозних досліджень та інновацій, регіон може стати лідером у торгівлі та підприємстві. В Дунайському регіоні існує необхідність подолання диспропорцій у сфері освіти та працевлаштування, надання більшого рівня безпеки, розв'язання конфліктів, проблем, маргіналізації, злочинності та корупції.

Розглянемо нижче основні виклики та можливості, які визначені трьома пріоритетними напрямками здійснення Дунайської стратегії ЄС, сформульованими відповідним Планом дій.

Покращення мобільності та інтермодальності: виклики та можливості.

Мобільність Дунайського регіону виходить за поняття технічних рамок та інфраструктури. Вона включає в себе організаційні проблеми, відповідність попиту на транспортні послуги сезонним та добовим циклом інтенсивності транспортного руху, просторове планування, «стиль життя», інновації тощо. План дій Дунайської Стратегії торкається практично всіх видів транспорту, хоча виділяє певні загальнорегіональні пріоритети для кожного виду транспорту: нагальною потребою є угода щодо єдиної всеохоплюючої та сталої транспортної системи регіону. В регіоні спостерігається велика нестача транскордонних автотранспортних і залізничних сполучень.

Мультимодальним центрам (що насамперед є важливим для українського Придунав'я) слід відігравати істотнішу роль не лише в контексті транспортної доступності, а й як оптимальних місць для концентрації бізнесу та промисловості. Нарешті, мобільність регіону пов'язана з іншими ключовими секторами, такими, як охорона навколишнього природного середовища та сталий соціально-економічний розвиток. Європейський Союз переслідує мету зміни транспорту в бік менш енерговитратного, «чистого» та безпечнішого. В основі розвитку водного транспорту лежить Європейський план дій для внутрішнього водного транспорту (NAIADES).

Основними стратегічними цілями судноплавної політики ЄС на Дунаї є: встановлення гармонізованої нормативно-правової бази; створення збалансованої вискоєфективної інфраструктури єдиного транспортного коридору; запровадження високих стандартів безпеки, в тому числі екологічної; досягнення високої економічної ефективності від експлуатації дунайського флоту та інших об'єктів інфраструктури судноплавства; ефективна інтеграція дунайського Судноплавства в загальноєвропейський лібералізований ринок внутрішнього водного транспорту; посилення зв'язків із ринками інших басейнів з метою збільшення потенціалу [30].

Відносно розвитку внутрішнього водного транспорту ЄС передбачає: вдосконалення інфраструктури та економічних показників водного транспорту; вдосконалення організаційної структури та покращення людських ресурсів для внутрішнього водного транспорту.

Поряд із внутрішнім водним транспортом план дій для Дунайської стратегії виділяє потреби модернізації та покращення дорожньої та залізничної інфраструктури, екологізації наземних видів транспорту та підвищення ролі повітряного транспорту [7].

Розвиток культури й туризму: виклики та можливості.

Ця пріоритетна частина плану дій Дунайської стратегії зорієнтована переважно на культурні особливості Дунайського регіону (включаючи, між іншим, природні об'єкти, що відносяться до світового надбання, визнані ЮНЕСКО: приміром, Дельта Дунаю), носить достатньо прагматичний характер і зосереджена на більш ефективному використанні місцевих DESTINATION, ефективному маркетингу, міжкультурному діалогу та соціальній місії туризму.

Напрямок «Туризм» плану дій Дунайської стратегії ЄС передбачає: розвиток Дунайського регіону як європейського бренду; просування Дунайського регіону як важливої європейської туристичної DESTINATION (створення транснаціональних туристичних пакетів для комбінованих залізнично-річкових турів уздовж Дунаю; поліпшення мобільності шляхом покращення транспортного руху та залізничного сполучення, автобусів і пасажирського судноплавства в придунайських країнах; установлення та проведення щорічного Дунайського дня культури та туризму); просування короткострокового туризму (вихідного дня) та довгострокової рекреації; подальший розвиток систем навігації та стоянок (портів) для дунайських круїзних суден і приватних яхт; подальше посилення взаємозв'язків і кооперації в сфері освіти, науки та дослідницької діяльності з розвитку туризму; покращення планування та інфраструктури розвитку туризму; підтримку покращення якості туристичного продукту; просування сталого

туризму, включаючи, підтримку «зелених (велосипедних) доріжок» і велотуризму; збір існуючих даних про культурну активність для започаткування всеохоплюючої бази даних щодо культурної активності в Дунайському регіоні; просування культурного та мистецького обміну.

Підтримка конкурентоспроможності підприємств регіону: виклики та можливості кластерного розвитку.

Розділ плану дій Стратегії ЄС щодо Дунайського регіону «Підтримка конкурентоспроможності підприємств, у тому числі, кластерний розвиток» сконцентрований на: активізації заходів щодо довгострокових, міжнаціональних мереж кооперації в різних секторах економіки, використанні можливостей у рамках Європейської дослідницької області (ERA), що включає розвиток кластерів і центрів росту в міжсекторальному та міждержавному контекстах; передбачає посилення зв'язків освіти та сектору наукових досліджень.

Одним із найважливіших пріоритетних напрямків є використання механізмів кластеризації економіки для поліпшення умов функціонування підприємств, особливо малих та середніх (МСП), розвитку агенцій ділової підтримки та виробничих асоціацій.

Реалізація комплексу заходів щодо зазначеного напрямку плану дій Дунайської стратегії ЄС передбачає: заохочення кооперації та обмін знаннями між МСП, науковим і громадським сектором у сфері професіоналізації в Дунайському регіоні; поліпшення ділової підтримки для підсилення здатності МСП до кооперації та торгівлі; підтримку підприємств шляхом висококваліфікованого навчання та кваліфікаційних схем; пріоритетне виконання заходів, передбачених Європейським актом малого бізнесу; поліпшення конкурентоспроможності сільських областей і, зокрема, сільськогосподарського сектора; усунення транскордонних бар'єрів; поліпшення умов структури МСП на територіях, де відповідна інфраструктура відсутня; поліпшення конкурентоспроможності сільських областей і, зокрема, сільськогосподарського сектору, базується на сприянні

сільському підприємництву, підтримці інновацій і співробітництва в сільськогосподарському виробництві та підтримці економічного різноманіття сільського господарства, включаючи мобілізацію експлуатації галузей промисловості [9,27,32].

2.3 Соціально-економічний розвиток і безпека життєдіяльності українського Придунав'я

Дунайський макрорегіон, чисельність населення якого перевищує 80 мільйонів осіб, є важливою складовою європейського континенту.

Субрегіон українське Придунав'я - Південно-західна частина Одеської області, що розташована в Дунайсько-Дністровському межиріччі та включає 5 адміністративних районів: Белградський (населення - близько 71 тис.), Ізмаїльський (населення - більше 50 тис.), Кілійський (населення - більше 54 тис.), Ренійський (кількість населення перевищує 38 тис.) і Татарбунарський (із населенням 39,4 тис. чоловік), а також місто обласного підпорядкування Ізмаїл). Має загальну площу 6,6 тис. кв. кілометрів (згідно альтернативної класифікації, 7 районів площею 9,78 тис. кв. км). Забезпечення високого рівня соціально-економічного розвитку та безпеки життєдіяльності населення є важливим завданням державної політики та необхідною умовою реалізації євроінтеграційного курсу

Головна соціальна проблема українського Придунав'я полягає у відсутності належної інфраструктури (енергозабезпечення, водозабезпечення, каналізаційних систем і газозабезпечення). Щодо енергозабезпечення, значною перешкодою є енергетична залежність Придунав'я від Придністровської ГЕС. Перебої в роботі молдовської «Вулканешти» можуть позбавити електроенергії 300 тис. населення, а також важливі промислові об'єкти (зокрема, газокompресорну станцію «Орловка», що здійснює транзит газу) [18]. Стосовно неналежного водозабезпечення й водовідведення: існує необхідність безперебійного забезпечення населення

якісною питною водою, а також організації водовідведення (проблема передусім обумовлена розташуванням регіону у вододефіцитній зоні України, незадовільним екологічним і санітарним станом місцевих природних водних джерел, постійним потраплянням до них хімікатів, які використовуються в господарстві. За статистикою, населення 44 населених пунктів Килійського і Татарбунарського районів споживають привозну воду [31].

Українське Придунав'я - регіон значного демографічного й трудових ресурсного потенціалу. Однак після скорочення судноплавства на Дунаї якість життя населення українського Придунав'я, зайнятого раніше на торговельних судах, уморських портах, у рибному господарстві, відчутно погіршилась, кількість звернень із приводу працевлаштування зросла приблизно на 30%, зокрема, в Килійському на Ренійському районах темпи зростання кількості безробітних на 2005 рік дорівнювали відповідно 171,9% та 107,7% (за статистикою, 60-70% безробітних - жінки, 25% - молодь, відсоток прихованого безробіття, за експертними оцінками, становить близько 20 одиниць - за даними Державної служби зайнятості).

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. Згідно статистики, повені загрожують 27% території України [1,12]. Для території українського Придунав'я, одного з найбільш повененебезпечних районів, існують кілька соціально-економічних чинників, що збільшують ризик затоплення. Це, насамперед, перевищення нормативних строків експлуатації шлюзів і дамб, відсутність профілактичних ремонтних робіт. Із загальної довжини лінії дамб (215 км) менше половини з них (106 км) відповідають усім необхідним стандартам і не потребують ремонту. Понад 30 км дамб перебувають у повністю зруйнованому стані, а ще 52 км потребують реконструкції через недостатню висоту, яка не забезпечує гарантований захист територій від затоплення при «високих»

паводках [1, С.96]. Комплекс протипаводкових споруд захищає від шкідливої дії вод міста Рені, Ізмаїл, Кілія, 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 озер Кугурлуй і Картал і 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 і населення від затоплення при високих і катастрофічних паводках. Необхідним є створення умов для безпечного проживання населення української частини дельти ріки Дунай шляхом удосконалення системи контролю паводків і попередження надзвичайних ситуацій.

Однією з актуальних проблем, що помітно стримує соціально-економічний розвиток краю, є незадовільна екологічна ситуація, погіршення екологічного стану придунайських озер і низька якість води, якою користується велика частина населення. В річці Дунай виявлені високі концентрації нітритів, фосфатів, заліза, міді, хрому, нафтопродуктів, кальцію. Спостерігається забруднення підземних вод пестицидами, нітратами та нітритами [5].

Негативними чинниками щодо сталого розвитку субрегіону виступають застарілі й екологічно небезпечні технології в усіх галузях, зокрема, в сільському господарстві. В регіоні розташовані 40 об'єктів обласного рівня, які є екологічно небезпечними, зокрема, Ізмаїльський целюлозно-картонний комбінат, включений до списку 100 найбільших забруднювачів в Україні. До цього слід додати екологічно небезпечний нафтовий термінал поблизу молдовського селища Джурджулешти.

Українське Придунав'я є ідеальним і унікальним за своїми цілющими властивостями місцем для розвитку туризму (зокрема, найважливіші

природні багатства Татарбунарського району -лікувальні грязі та сірководневі мінеральні джерела). До природно-заповідного фонду включені 15 територій і об'єктів українського Придунав'я загальною площею 53770 гектарів. Це, зокрема, Дунайський біосферний заповідник, регіональний ландшафтний парк «Ізмаїльські острови», загально-зоологічний заказник загальнодержавного значення «Острів Зміїний», п'ять заказників місцевого значення, три парки - пам'ятки садово-паркового мистецтва, чотири ботанічні пам'ятки природи. Відсутність необхідного фінансування негативним чином відобразилась на Дунайському біосферному заповіднику та збереженні дикої природи.

До переліку актуальних проблем слід додати недосконалу систему освіти (забезпечення навчальних закладів, особливо в сільській місцевості, педагогічними кадрами та підручниками, виданими мовами національних меншин України, незадовільне; гостро стоїть питання стосовно комп'ютеризації шкіл. На 242 тисячі населення працює лише 76 шкіл із українською мовою навчання, 11 шкіл - із молдовською мовою навчання, жодної школи з болгарською мовою (на 138 тисяч болгарського населення) [20]. Неналежне надання медичної допомоги в периферійних регіонах (рівень захворювань на туберкульоз та інші інфекційні хвороби досить високий; на цілий Ізмаїльський район працюють лише 4 лікарні, 9 амбулаторій, 11 фельдшерсько-акушерських пунктів; у розпорядженні Белградського району ліжковий фонд лікарняних установ нараховує тільки 455 місць; медична допомога населенню Татарбунарського району здійснюється центральною районною лікарнею на 210 ліжок, 4-ма дільничними лікарнями на 40 ліжок, 7-ма сільськими лікарськими амбулаторіями та 15-ма ФАПами; наявне 1 відділення швидкої та невідкладної допомоги, лише 16 аптек); низькі демографічні показники. Погана ситуація в туристично-рекреаційній сфері та пов'язаній зі збереженням і реставрацією об'єктів історико-культурної спадщини українського Придунав'я (лише на території Ізмаїльського району

розташовані 69 пам'ятників історії та культури, з них два світового значення - «Меридіан» і «Трубаївській курган»).

Згідно існуючої класифікації, інструменти регіонального розвитку належать до однієї з двох груп: прямі чи опосередковані. Одеська область має чималий досвід у розробці та реалізації цільових програм, що вважаються прямим інструментом регіонального розвитку. Зокрема, станом на липень 2005 року, в області діяли 5 державних і 87 регіональних цільових програм.

Прикладом державної цільової програми є Програма комплексного розвитку українського Придунав'я (2004-2010 рр.), згодом подовженої до кінця 2011 року (Постанови Кабінету Міністрів України № 428 від 31 березня 2004 року, № 580, 1120 від 25 червня 2008 року та 7 жовтня 2009 року [14]), метою якої значиться «створення умов для забезпечення сталого розвитку регіону, підвищення ефективності використання його внутрішнього природно-ресурсного та економічного потенціалу, рівня життя населення, розв'язання соціально-економічних проблем. Для цього стоять наступні завдання: 1) збереження, раціональне використання та відновлення природних ресурсів; 2) подолання транспортно-комунікаційної ізольованості; 3) створення умов для підвищення зайнятості населення; 4) досягнення стабільності енерго- та водозабезпечення; 5) задоволення культурних потреб національних меншин, що проживають в українському Придунав'ї; 6) поліпшення екологічної ситуації та підвищення екологічної безпеки регіону; 7) розвиток інфраструктури життєзабезпечення населення, морегосподарського та транспортного комплексів, підприємств промислового та сільськогосподарського виробництва, туристично-рекреаційної сфери; 8) відновлення мережі заповідних територій; 9) забезпечення захисту населення від наслідків надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру [6].

Розпорядження щодо організації виконання Програми були прийняті протягом 2004 року відповідальними за виконання інститутами центральної

та місцевої влади. Фінансування заходів у рамках Програми планувалося здійснити за рахунок коштів державного бюджету, інвестиційних і кредитних ресурсів, підприємств різних форм власності, міжнародної технічної допомоги.

Додаток до Програми з переліком запланованих заходів структурно складається з одинадцяти розділів: 1) «Розвиток морегосподарського та транспортного комплексу Придунав'я»; 2) «Енергетичне задоволення потреб регіону»; 3) «Водозабезпечення та водовідведення»; 4) «Розв'язання проблем екологічного та техногенного характеру»; 5) «Розв'язання проблем розвитку рибного господарства»; 6) «Охорона об'єктів культурної та історичної спадщини»; 7) «Задоволення освітніх і культурних потреб населення»; 8) «Охорона здоров'я та медичне обслуговування населення»; 9) «Ринок праці»; 10) «Розвиток туристично-рекреаційної сфери»; 11) «Транскордонне співробітництво» [14].

Серед заходів, передбачених Програмою, слід відзначити виконання наступних за розділами:

Розділ 2 - прийняті в експлуатацію лінії електропередач ПЛ-110 кВ Арциз-Болград та ПЛ-110 кВ Болград-Буджак-Рені», завершено будівництво та підключено до напруги ПЛ 330 кВ Аджалик-Усатове; продовжувалась газифікація населених пунктів у Белградському, Ізмаїльському, Ренійському районах; виконані загальнобудівельні роботи насосної станції у м. Болград.

Розділ 3 - у галузі водозабезпечення та водовідведення в Ренійському районі не було здійснено реконструкцію каналізаційно-насосної станції та каналізаційних мереж. Фактичне була розроблена та затверджена проектно-кошторисна документація, фінансування з облбюджету мало місце лише в 2006 (717,4 тис. грн.) і 2007 (148,9 тис. грн.) роках; а також геологічної розвідки для визначення запасів підземних вод Ізмаїльського та Ренійського районів.

Розділ 4 - за рахунок коштів районного бюджету проводилися роботи з захисту від підтоплення м. Рені (0,3 млн грн.). Серед заходів, запланованих у

Татарбунарському районі, слід відзначити часткове виконання робіт із захисту від підтоплення території м. Татарбунари (фактично з державного бюджету профінансовано 29,5 тис. грн. із передбачених 1500 тис. грн.). Не фінансувалися з бюджетів усіх рівнів створення прибережних смуг уздовж річок і навколо озер, розвиток туристично-рекреаційної сфери, інвентаризація джерел забруднення території Татарбунарського району (муніципальних звалищ і скотомогильників) [11]. Щодо розв'язання проблем екологічного та техногенного характеру слід відзначити проведення робіт із захисту від підтоплення території населених пунктів задля створення безпечних умов для проживання населення (було проведено розчищення з поглибленням частини балки Баланешти в м. Рені, розроблено техніко-економічне обґрунтування заходів для забезпечення захисту від підтоплення території м. Рені (фінансувалося з міського бюджету в 2009 (175 тис. грн.) і 2010 (336 тис. грн.) роках). Кошторисна вартість проекту дорівнює 8590 тис. грн. За участю Ренійської СЕС проведена інвентаризація джерел забруднення території Ренійського району, коштів із держбюджету не надходило. Розроблений проект установа меж прибережної захисної смуги ріки Дунай (проект розроблений за рахунок коштів держбюджету (655 тис. грн.) у 2008 році).

Розділ 6 - проведений капітальний ремонт на об'єктах житлово-комунального господарства в містах Вилкове та Кілія; виконувалися реставраційні роботи на об'єктах культурної спадщини.

Розділ 7 - введена в експлуатацію школа в с. Ларжанка Ізмаїльського району на 470 учнівських місць. У 2010 році за рахунок Стабілізаційного фонду з державного бюджету були передбачені 1,8 млн грн. на будівництво школи в с. Комишівка, але фінансування об'єкту не відбулося [12].

Розділ 8 - придбані автомобілі швидкої медичної допомоги для всіх районів українського Придунав'я. В галузі охорони здоров'я та медичного обслуговування населення слід відзначити невиконання будівництва районної поліклініки в м. Рені через відсутність фінансування. Була

розроблена проектно-кошторисна документація, на добудову необхідно 5,9 млн. грн.

Розділ 9 - в усіх сферах економічної діяльності за власні кошти підприємств і організацій (170,2 млн. грн.) було утворено 5199 робочих місць (Програмою комплексного розвитку українського Придунав'я було передбачено створення 46 тис. робочих місць) (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Інформація щодо створення нових робочих місць у Кілійському районі

	2009 рік	2010 рік	2011 рік	2012 рік	2013 рік
УСЬОГО	576	680	700	700	700
- для найманих працівників у юридичних осіб	18	35	50	50	50
- для найманих працівників у фізичних осіб-підприємців	272	345	350	350	350
- для фізичних осіб підприємців	286	300	300	300	300
- для фізичних осіб, які забезпечують себе роботою самостійно, інших фізичних осіб (фермери)	2	2	2	2	2

Розділ 10 - Активізується розвиток туристичної галузі - одного із пріоритетних напрямків економіки району. Послуги екологічного туризму в районі сьогодні надають суб'єкти підприємництва та Дунайський біосферний заповідник. У районі розроблені цікаві туристичні маршрути, зокрема в м. Вилкове та в дельті Дунаю пропонуються 18 видів турів. У 2009 році чисельність туристів, що відвідали м. Вилкове й дельту Дунаю, склала більше 15 тис. осіб, із яких майже половина - іноземці. В рамках розвитку туристично-рекреаційної сфери передбачалася реконструкція об'єктів туристичного призначення історичної частини Вилкова, Ізмаїла, Кілії, Болграда, Рені, підвищення рівня туристичної привабливості, «щорічне збільшення на 5 відсотків обсягу надання туристичних послуг», що, згідно звіту, не було виконано через брак коштів у місцевому бюджеті [13].

Відомо, що сучасними викликами для українського Дунайського регіону є: питання його самоідентифікації, визначення як транстериторіальної (білатеральної) структури, з одного боку та як частини єдиного Європейського Дунайського простору - з іншого. Це - актуальні глобальні виклики: кліматичні зміни, дефіцит природних ресурсів, енергетична криза, глобальна фінансова криза, питання загальноєвропейської та глобальної світової безпеки. Це питання екологічної безпеки, небезпечних природних явищ, таких як катастрофічні повені, транскордонне забруднення навколишнього природного середовища, питання створення системи інтегрованого водного менеджменту. На національному рівні викликами є політична ситуація, контроль над корупційними тенденціями, тіньовий бізнес, міжрегіональні впливи, демографічний виклик, питання повноважень у системі центр - регіон [23].

Можливості для українського Дунайського регіону - це його ібагатий природно-ресурсний потенціал [22], потенціал цінних природних об'єктів (від морських акваторій - до карпатських гір), людський потенціал, зокрема, потенціал культур і національних ментальностей, це транзитний потенціал, потенціал морегосподарського комплексу. Нарешті, можливості для розвитку створює шанс стати провідним локомотивом, авангардом процесів європейської інтеграції та міжнародного співробітництва в рамках єврорегіону «Нижній Дунай» [24]. Окремим інструментом просування своїх геоекономічних, геополітичних і геоекологічних партнерських інтересів має слугувати Дунайська стратегія ЄС [8].

Відкритим залишається питання створення «єдиного українського Дунайського регіону», хоча б на методологічному рівні. Проте, зрозуміло, що цей крок не може бути штучним. На сьогодні важливим є висновок про те, що субрегіони української частини Дунайського регіону мають певний потенціал конвергенції, співробітництва, кооперації навіть в умовах міжрегіональної конкуренції та обмеження широкого кола ресурсів [25].

Особливість загально-дунайського європейського процесу полягає в тому, що більшість питань співробітництва в регіоні має вирішуватися на загальнонаціональному рівні, тому тим більш важливо визначення України як дунайської держави та як потужного «гравця» в дунайському геополітичному процесі.

Також особливу роль має зіграти й транскордонне співробітництво, єврорегіони, програма добросусідства та інші інструменти європейської транснаціональної кооперації.

Сучасний динамічний розвиток Дунайського регіону, що визначається процесом підготовки та реалізації Дунайської стратегії ЄС, необхідність формування засад регіональної політики для України є найпершим викликом щодо забезпечення умов розвитку Дунайського регіону.

Явищами та тенденціями, що стримують розвиток українського Придунав'я, є конфліктність у відносинах держава - регіон - територіальна громада, що виражається в економічних, соціальних екологічних розбіжностях. Тривала політична та економічна нестабільність в Україні негативно відбивається на місцевому та регіональному розвитку, в тому числі розвитку територій у склад української частини Дунайського регіону. Неefективною є регіональна політика, яка ґрунтується на засадах перерозподілу бюджетних коштів і централізації державного управління в Україні.

Обмеження ролі та повноважень органів місцевого самоврядування та підсилення ролі й повноважень виконавчої влади призводять до вибудовування вертикального принципу державного управління й нівелювання горизонтального, що також не є сприятливим чинником регіонального та місцевого розвитку. Переважають сірі та тіньові принципи ведення бізнесу, явища корупції, рейдерства, низька інвестиційна привабливість, спричинена, насамперед, поганим інвестиційним кліматом в Україні [2].

Принциповим викликом для розвитку Придунав'я є низький професійний рівень службовців органів виконавчої влади та місцевого самоврядування, плинність кадрів і відсутність досвіду, слабкий потенціал місцевих органів влади в сфері стратегічного планування розвитку територій, нерозвиненість механізмів громадянського суспільства, низька екологічна, політична та правова культура.

Участь України в імплементації Дунайської стратегії має створити реальний шанс для відповіді на ці виклики шляхом долучення до кращих надбань європейської регіональної політики, реальній економії на трансакційних витратах у формуванні відповідної економічної, соціальної, екологічної політики та механізмів її реалізації, зміцнення партнерських (ділових, громадських, політичних) стосунків із дунайськими країнами, створення організаційного імпульсу розвитку Дунайського регіону.

Необхідним є визначення України як дунайської держави, це потребує від неї не формального ставлення до цієї ініціативи ЄС, а політичної волі, спрямованої на досягнення цілей Дунайської стратегії, дотримання принципів демократії та прав людини, верховенства права, ефективного врядування, ринкової економіки та сталого розвитку.

Запорукою реалізації регіональних можливостей українського Придунав'я в контексті імплементації Дунайської стратегії, наступні.

Формування систем сталого судноплавства, яке враховує інтереси стабілізації природних ресурсів Дунаю, задовольняє соціально-економічним запитам, може базуватися на використанні наступних механізмів: розробка єдиної концепції судноплавства на Дунаї; гармонізація транспортної політики з принципами Європейської водної директиви; впровадження методів екологічної компенсації та інвестування в екосистемні послуги; просування життєздатних інновацій на транспорті.

Стосовно проектів у транспортному секторі пропонується виділити наступні критерії екологізації: енергоємність, кількість відходів (рідкі, газоподібні, тверді), викиди, глобальні проблеми (зміна клімату), токсичні

матеріали; оцінку процесів екологічної деструкції з урахуванням впливу на екосистеми, на біологічні об'єкти та біорізноманіття, оцінку екологічної деструкції стосовно ландшафтів; негативний психологічний вплив, фактори небезпеки (вибухи, розливи). Флот країн Дунаю потребує активної модернізації. Необхідність модернізації флоту надає шанс впровадити нові суднобудівні технології, низьке осідання, зменшення викидів [16, 17].

Розглянуті підходи й оцінки стосуються всіх придунайських країн незалежно від членства в ЄС. Формування превентивної політики в сфері екологізації судноплавства на Дунаї може стати джерелом додаткових конкурентних переваг України.

Базовими кроками в розвитку туристичного комплексу в українському Придунайському регіоні є: підвищення комфорту, розширення асортименту послуг і ріст якості обслуговування туристів; забезпечення припливу вітчизняних і закордонних клієнтів у зону придунайських озер; вирішення екологічних проблем; охорона туристичних зон від несприятливого впливу антропогенного фактора, захист середовища від негативного впливу туристичної діяльності, особливо в заповідних водно-болотних угіддях; пошук інвесторів для здійснення необхідних вкладень у розвиток туристичного господарства в Придунав'ї.

Перспективним кроком, що відповідає принципам і підходам Дунайської стратегії, є розвиток яхтінгу в українському Придунав'ї, зокрема, можливе будівництво порту-укриття (марини) на Сасику. Створення такого об'єкту передбачено інвестиційним проектом "Аладдін", розробленого ТОВ «Сінік». Проектні пропозиції щодо розміщення марини на Сасику розроблені ЧПКФ «Проектгідробуд» (додаток 2). Іншим перспективним напрямком для розвитку туристичної інфраструктури в українському Придунав'ї є розбудова української частини Дунайської велосипедної доріжки.

Організація в Дунайському регіоні масштабного сектору (кластеру) органічного сільського господарства припускає залучення великих і середніх сільськогосподарських підприємств, фермерських господарств,

особистих господарств населення, які використовують для товарного виробництва земельні масиви різної площі. Для таких агропідприємств необхідні принципово відмінні схеми впровадження екологічно орієнтованих систем сільського господарства. Використання невеликих по площі земельних ділянок дозволить вести органічне землеробство навіть у межах відповідних зон природно-заповідного фонду. У великих господарствах найбільш реальне впровадження екологічно орієнтованих систем сільського господарства за схемами, що припускає послідовне освоєння земельних ділянок або виділення спеціалізованих напрямків діяльності, таких як органічне кормовиробництво, тваринництво,

Великі перспективи також має розвиток виноградарсько-виноробного кластеру в українському Придунав'ї. Виноградарсько-виноробний кластер - це нова форма організації виноградарсько-виноробного виробництва, заснована на добровільному об'єднанні родинних і взаємодоповнюючих організацій і підприємств із метою одержання максимально можливого прибутку внаслідок взаємних поставань, послідовної переробки сировини, кооперування, взаємної підтримки та координації дій. У конкретний кластер можуть входити різні господарські формування, що займаються обробленням і первинною переробкою винограду, заводи вторинного виноробства, підприємства й фірми, що роблять засоби виробництва та устаткування для виноградарства та виноробства, маркетингові, рекламні й торговельні фірми, що просувають продукцію на ринок і реалізують її, університети й науково-дослідні інститути, а також фінансові організації, що здійснюють фінансову підтримку даного кластера.

Для удосконалювання економічних відносин у ринкових умовах виноградно-виноробного комплексу необхідно: сформувати інтегровані об'єднання; по-друге, налагодити ефективну роботу маркетингових служб підприємств для вивчення кон'юнктури ринку, попиту, збільшення обсягу реалізації продукції на вітчизняному та закордонному ринках; по-третє, створити мережу фірмової торгівлі, торгових домів, дегустаційних залів

тощо. Реалізація запропонованих заходів забезпечить сталий ріст обсягів виробництва продукції, їхню якість, ефективність виробництва не тільки Придунайського регіону, але й Одеської області загалом.

2.4 Проблеми та перспективи розвитку транспортних комунікацій українського Придунав'я

Завдяки унікальному географічному розташуванню українська частина Дунайського регіону має важливе значення для транс'європейських транспортних сполучень, зокрема в модернізації мережі транспортних коридорів TEN-T (а також мережі постачань енергоносіїв TEN-E), що системно поєднує загальноєвропейські, міждержавні й місцеві інтереси.

31 березня 2004 року постановою КМУ була ухвалена Програма комплексного розвитку українського Придунав'я на 2004-2010 роки. Подальші зміни та доповнення від 25 червня 2008 року та 7 жовтня 2009 року ініціювали подовження строків виконання Програми до кінця 2011 року.

Відповідні розпорядження щодо організації виконання зазначеної Програми були прийняті протягом 2004 року всіма відповідальними за виконання установами: Одеською обласною державною адміністрацією, Мінтрансв'язку, Укравтодором, Мінпаливенерго, Мінжитлокомунгоспом, Мінфіном, «Нафтогазом України», Мінприроди, Національною Академією наук України, Держводгоспом, Мінрегіонбудом, Держкомземом, МНС, МЗС, Мінагрополітики, Мінекономіки.

Транспортна інфраструктура українського Придунав'я представлена кількома ключовими об'єктами та підприємствами. Зокрема Українське Дунайське пароплавство, маючи розвинену інфраструктуру, було одним із ключових транспортних операторів Дунайського басейну. Однак наприкінці 90-х років воно працювало лише на невеликий відсоток своєї потужності. Балканська криза, економічна блокада колишньої Югославії з перекриттям

Дунаю значно підірвали діяльність Ренійського та Ізмаїльського портів. Показники роботи українських дунайських портів наступні: за підсумками 2010 року Ізмаїльський порт обробив 6,63 млн. тонн,

Ренійський порт - 1,58 млн тонн, Усть-Дунайський - 28,1 тис. тони вантажів.

Українські дунайські порти - Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, разом із портопунктами Кілія й Вилкове, складають Дунайський портово-промисловий комплекс, здатний щорічно переробляти понад, 20-24 млн т вантажів. Порти здійснюють обробку вантажі] у напрямках до країн СНД, Центрально-Східної та Західної Європи Однією з найважливіших портових баз на причорноморській ділянці Дунаю є порт Ізмаїл, розташований на перетині VII міжнародного транспортного коридору (МТК) і Балканського відгалуження IX транспортного коридору. Його вантажообіг у 2004 р. сягав 6,6 млн т. Порт має умови для обробки суден-контейнеровозів і малотоннажним автопоромів.

Порт Рені має більшу в порівнянні з Ізмаїльським перероблювальну спроможність, використання якої поки що стримується відсутністю залізничних під'їзних колій по території України (залізнична гілка прокладена через територію Республіки Молдова). Розташований у гирлі Дунаю порт Усть-Дунайськ із перероблювальною спроможністю близько 6 млн т призначений для перевалки на великі морські судна вантажів із барж і завантаженні (розвантаження) ліхтеровозів.

На даний час фінансове становище Українського Дунайського пароплавства (УДП) є критичним. Середній вік суден флоту УДП становить близько 30 років, зношеність усього портового господарства сягає 80%. В експлуатації перебувають менше третини річкових суден, які традиційно приносили підприємству найбільший прибуток. Із 2007 р. в УДП спостерігається й кадрова криза. Для зниження витрат на підприємстві скоротили приблизно 1 тисячу робітників. Однак незважаючи на всі

проблеми, УДП займає приблизно 32% ринку всіх вантажних перевезень на Дунаї.

Аналізуючи стан виконання Програми комплексного розвитку українського Придунав'я, слід відзначити, що найбільш важливе завдання - створення глибоководного суднового каналу (ГСК) р. Дунай - Чорне море на українській частині дельти Дунаю, - було виконано. На сьогодні канал у цілому функціонує (глибина фарватеру становить п'ять метрів), проте була здійснена лише частина проекту. В Міністерстві транспорту та зв'язку наполягають на необхідності доведення глибин каналу до проектних (7,2 м), що дозволило б у подальшому збільшити кількість заходів суден, а портам Ізмаїл і Рені приймати великотоннажні судна. При цьому Мінтрансом виділяються три завдання:

- 1) проведення днопоглиблювальних робіт на ГСК Дунай - Чорне море;
- 2) відродження Українського Дунайського пароплавства;
- 3) завантаження портів Придунав'я. Слід зазначити, що наприкінці 2010 року було завершено будівництво захисної дамби біля підхідного каналу до ГСК, яке проводило держпідприємство «Дельта-Лоцман».

Завдання надання підтримки УДП шляхом будівництва до 2011 року 10 суховантажних суден залишилось невиконаним. Не проведений аналіз і підготовка висновків щодо можливих негативних економічних і екологічних наслідків для України, зокрема для порту Рені, будівництва нафтового терміналу в районі с. Джурджулешть, який є одним із найнебезпечніших об'єктів у Придунайському регіоні, оскільки існує загроза виникнення аварії, це може призвести до забруднення нафтопродуктами всієї території Українського Придунав'я [26].

На даний час існує гостра необхідність комплексного підходу до формування інфраструктури міжнародних транспортних коридорів в українському Придунав'ї, яке має відіграти роль аванпосту в формуванні європейських транспортних коридорів України та просування українських

транспортних послуг. Виходячи з цього, можна констатувати, що першочерговим завданням інтеграції транспортної системи Одеської області в європейську є відповідний розвиток національної мережі МТК і транспортно-комунікаційної інфраструктури. Це має забезпечити збільшення транзитних і експортно-імпортних потоків при суттєвому підвищенні якості обслуговування (швидкості, надійності перевезень, рівня сервісу тощо). Однією з проблем розбудови національної мережі транспортних комунікацій є наявність на основних напрямках міжнародних транспортних коридорів ділянок, що обмежують їх пропускну спроможність залізничними маршрутами, автошляхами та іншими транспортними комунікаціями [27].

У Придунайському регіоні розташовані дві основні залізничні магістралі. Діє ділянка залізничної магістралі, що з'єднує Одесу та порт Рені (401 км). Ця магістраль, через яку йде основна маса вантажів у порт Рені, фактично тричі перетинає кордон України з Молдовою. Укрзалізницею спільно із залізницею Молдови та портом Рені введені в дію наскрізні тарифні ставки на перевезення до порту Рені вугілля, залізничної сировини, міндобри, чорних металів, зерна, деревини [16,22,34].

Водночас у контексті розвитку транспортної інфраструктури вкрай актуальним є створення залізничної лінії Рені - Ізмаїл як одного з етапів реконструкції та розвитку транспортної системи України в контексті розвитку МТК. Техніко-економічне обґрунтування будівництва залізничної лінії Рені - Ізмаїл було виконано проектним інститутом «Одесзалізничпроект» ще в 1993 році. Визначена ТЕО вартість будівництва складала на той час 130-150 млн. дол. У разі підвищення вантажообігу порту Рені до прогнозних 4 млн т на рік і за умови, що 70% вантажів буде перевозитися по лінії Рені - Ізмаїл, при існуючій тарифній ставці української залізниці можна отримати прибуток до 3,2 млн дол. щорічно.

Завдання розвитку транспортної системи в українському Придунав'ї вимагає створення великого гирлового порту в Жебриянській бухті (як варіант розглядається розвиток порту Усть-Дунайськ). Окремими фахівцями

висувається ідея прокладення залізничної гілки до порту Усть-Дунайськ. У цьому зв'язку слід зазначити, що складні гідрографічні, гідрогеологічні умови, необхідність спорудження мостових переходів можуть довести вартість будівництва до 90 - 92 млн дол. і більше. Крім того, через те, що залізнична гілка проходить за маршрутом ст. Аліяга - Усть-Дунайськ через територію Дунайського біосферного заповідника, вартість будівництва може значно підвищитися за рахунок коштів, що мають бути виділені на компенсацію можливих економіко-екологічних збитків (Додаток 3).

Розв'язання проблеми транспортної ізоляції українського Придунав'я значною мірою залежить від реконструкції ділянки автомобільної траси Одеса-Рені поза межами українсько-молдовського кордону, що ускладнюється через екологічні обмеження (маршрут траси проходить Дністровськими плавнями), а також необхідність реконструкції мостового переходу через Старостамбульське гирло Дністровського лиману та будівництво універсального мостового переходу в створі Овідіополь - Білгород-Дністровський (із перспективою налагодження залізничного та трубопровідного сполучення за цим напрямком).

Будівництво автомобільного шляху Білгород-Дністровський - Овідіополь довжиною 20 км і стаціонарного мосту через Дністровський лиман довжиною 4,5 км дозволять забезпечити пропускну здатність для транспорту на цій ділянці до 30 тис. автомобілів на добу. Шлях із Білгород-Дністровського до Одеси скоротиться з 87 км до 45 км. Міст, що з'єднає південну частину Одеської області з рештою території України, розвантажить екосистему курортно-рекреаційної зони Сергіївка, Затока, Кароліно-Бугаз і зробить її більш привабливою для інвестицій.

Середньорічна інтенсивність руху транспорту нині складає 9000 транспортних одиниць на добу, прогнозована інтенсивність - до 20000 одиниць. Існує можливість розробити без додаткових бюджетних асигнувань спеціальний проект розміщення на конструкціях мосту газопроводу, водоводу й інших комунікацій. Це дозволить об'єднати проект будівництва

мосту з рішенням проблеми газифікації та водопостачання міста Білгород-Дністровський.

Важливу роль у розвитку транспортних коридорів у Придунав'ї має зіграти створення поромних переправ через Дунай між Ізмаїлом і Тульчею, про що була досягнута домовленість між Одеською облдержадміністрацією і префектурою Тульчі ще в 1996 році. За інформацією румунської сторони, після введення в дію поромної переправи Олтеніца (Румунія) - Тутрукан (Болгарія) можливий обсяг перевезень на проєктованому комплексі становитиме від 100 до 130 тис. т із подальшим збільшенням на 12-15% на рік. Загальна вартість будівництва берегового комплексу, з урахуванням ПДВ, складає 20283,584 тисяч гривень. Тривалість будівництва - 7 місяців. Строк окупності капітальних вкладень складе 7,2 роки, що є прийнятним для даного виду діяльності й свідчить про економічну ефективність капітальних вкладень.

Серед інших запланованих заходів у галузі комунікацій та інфраструктури життєдіяльності слід відзначити ремонт залізничної колії на ділянці Одеса - Ізмаїл, а також будівництво мосту через Дністровський лиман. Щодо першого пункту: в 2010 році продовжувався ремонт залізничної колії на ділянці Одеса — Ізмаїл за рахунок власних коштів Одеської залізниці (13,9 млн грн.). Були виконані роботи по заміні обладнання сигналізації та зв'язку; проведені капітальний і середній ремонти колій; придбані обладнання та матеріали для станцій ділянці Одеса - Ізмаїл; відремонтовано вокзали станцій Ізмаїл і Аліяга; виконані роботи з капітального ремонту поста електричної централізації залізничної станції Кароліно-Бугаз (мав бути завершений у 2011 році). Будівництво ж мосту через Дністровський лиман досі не розпочиналось, як і не проводились заплановані реконструкція та розвиток аеропорту Ізмаїл, що мало вдвічі збільшити обсяг пасажиро- та вантажоперевезень. Основні засоби КП аеропорт Ізмаїл були заморожені терміном на 3 роки (згідно з рішенням Одеської обласної ради від 2 листопада 2010 р. № 1256-V).

Існуючий сьогодні автомобільно-залізничний шлях проходить рекреаційною зоною Кароліно-Бугазької коси та через підйомний міст у Цареградському гирлі на виході з Дністровського лиману. Інший шлях передбачає затримку транзитного руху на прикордонно-митних постах Республіки Молдова (він проходить молдовською територією - через село Паланка). Все це унеможлиблює збільшення обсягів і навантаження транзитного руху, гальмує строки доставки вантажів. Створення належного сухопутного зв'язку між задністровською частиною Одеської області та рештою території України є необхідним для внутрішнього забезпечення комунікацій життєдіяльності українського Придунав'я. За деякими даними, Єврокомісія планує надати Україні 65 мільйонів євро для реалізації програми «Підтримка впровадження транспортної стратегії України».

Проблема енергетичного забезпечення Придунайського регіону є надзвичайно гострою, що пов'язано, насамперед, із відсутністю в регіоні власних енергогенеруючих потужностей. На даний час енергопостачання українського Придунав'я здійснюється молдовською гідроелектростанцією, підстанцією «Вулканешти» потужністю 400 кВт і лінією електропередач Старокозаче - Канал потужністю 110 кВт, що зв'язує Ізмаїльські електромережі зі всією електромережею Одеської області. Остання може лише на 25% задовольнити потреби регіону. Ймовірна відсутність постачань електроенергії через можливі збої в роботі придністровських і молдовських енергогенеруючих потужностей, ліній енергопостачання можуть позбавити електроенергії більше 300 тис. осіб, знеструмить підприємства різних галузей енергозалежних районів, у тому числі газокompресорну станцію «Орловка», що здійснює транзит газу за кордон [18].

З огляду на рівень розвитку нетрадиційної енергетики, екологічний стан України та рекреаційні особливості українського Придунав'я, одним із можливих вирішень енергетичної проблеми є використання вітроенергетичних установок і локальних цехів із переробки біомаси для виробництва біогазу й розширення можливості використання геліоустановок.

Придунайський регіон характеризується високим потенціалом біоенергетики (відходи сільського господарства, біомаса заплавлених зон тощо).

Другий розділ Програми комплексного розвитку українського Придунав'я стосувався задоволення потреби регіону в енергетичних ресурсах. Серед важливих заходів було передбачено будівництво Белградської парогазової електростанції потужністю 30-50 МВт (до кінця 2009 року) та Ізмаїльської потужністю 66-130 МВт (до кінця 2010 року) з метою забезпечення електроенергією південно-західної частини Одеської області. Проте жодна з них збудована не була (хоча у випадку Белградської електростанції проектні роботи знаходяться на стадії виконання, на що НАЕК Енергоатом тільки в 2010 році виділив 12699 тис. гривень. Щодо будівництва парогазової електростанції в м. Ізмаїл, за інформацією Головного управління економіки Одеської обласної державної адміністрації (лист № 435 від 23 лютого 2011 р.), на даний час збудована огорожа території, придбана частина обладнання.

Проблема високоякісного водопостачання та водовідведення у відповідності з діючими санітарно-технічними нормами є надзвичайно актуальною для Придунайського регіону і являє собою комплекс проблем екологічного, соціального, епідеміологічного характеру. Придунайський регіон знаходиться в зоні підвищеного санітарного та екологічного ризику, де регулярно виникають осередки захворювань на холеру, гепатит, дизентерію та інші небезпечні інфекційні хвороби, що розповсюджуються водним шляхом і можуть призвести до масових захворювань не тільки на території регіону, а й за його межами.

До основних поверхневих джерел водопостачання Придунайського регіону відносять прісноводні ресурси ріки Дунай і Придунайські озера (Кагул, Ялпуг, Катлабух, Китай, Кугурлуй). На даний час ці джерела водопостачання знаходяться в незадовільному стані та за багатьма показниками мікробіологічного, біогенного, хімічного забруднення, а також за рівнем мінералізації перевищують нормативи Державного стандарту, що

робить їх непридатними (без глибокого очищення) для водопостачання практично всім групам водокористувачів: питного водопостачання, зрошування, рибного господарства, рекреації.

Водночас населені пункти (особливо навколо оз. Сасик) не мають якісних джерел водопостачання. Мінералізація існуючих підземних джерел становить 1,5-5,6 г/л, що робить їх непридатними для господарського використання. Мешканці 44 населених пунктів Татарбунарського та Кілійського районів споживають привізну воду.

У третьому розділі Програми («Водозабезпечення та водовідведення») планувалися заходи зі встановлення компактних водоочисних установок колективного користування для знесолення підземних вод Кілійського, Ізмаїльського й Татарбунарського районів, реконструкції кількох каналізаційно-насосних станцій і мереж (термін виконання добігав кінця в 2011 році), створення технології очищення питної води в басейні ріки Дунай.

Фактично було виконано наступне: завершені підготовчі роботи по спорудженню насосної станції в м. Болград; реконструйовані водопроводи у Вилковому; збудований водопровід на 60-70% у Татарбунарському районі, але кошти на створення технології очищення питної води поки що не виділялись [17,22,29].

РОЗДІЛ 3

РОЗВИТОК РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ДУНАЙСЬКОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ

3.1 Оцінка стану й тенденції розвитку рекреаційно-туристичної діяльності в Придунайському регіоні

Рекреаційно-туристичний потенціал Придунайського регіону представлений досить сприятливими кліматичними факторами й цінними курортними ресурсами, такими як тепле море, мілководні лимани з різною солоністю, озера, лікувальні грязі й ропа лиманів, численні піщані пляжі, підземні джерела мінеральних вод.

Важливе значення для розвитку рекреації та туризму мають і найбагатші промислові ресурси: мисливські ресурси птахів і ссавців; рибні ресурси Придунайських озер, гирлової зони Дунаю й прибережної зони моря; різні лікарські рослини й інші агрокліматичні ресурси.

Не менш важливим об'єктом рекреаційно-туристичної атрактивності є також історико-культурні й етнографічні ресурси, у т.ч. численні пам'ятники й визначні пам'ятки, пов'язані з багатою історією освоєння Північного Причорномор'я, залишки поселень епохи бронзи, міді й раннього заліза, залишки грецьких поселень, пам'ятники архітектури, у т.ч. «Українська Венеція» - м. Вілкове. Для рекреації та туризму є привабливими і складні переплетення місцевих етнокультур з розвиненими за старих часів

традиційними ремеслами: килимарство, вироблення шкір, виноробство, ковальське ремесло, виготовлення виробів з озерної куги й ін.

Сполучення перерахованих вище природних і історико-культурних ресурсів створює істотні передумови для формування ареалів рекреаційно-туристичної діяльності в Придунайському регіоні.

У таблиці 3.1 представлені дані 2011 року про територіальний розподіл природних ресурсів Придунайського регіону в умовних одиницях - індексах кадастрової оцінки.

Таблиця 3.1

Територіальний розподіл природних ресурсів Придунайського регіону в умовних одиницях - індексах кадастрової оцінки

Адміністративно-територіальні одиниці	Основні види ресурсів				
	Мінеральні	Водні	Земельні	Рекреаційні	Інтегральна оцінка
Придунайський регіон у т.ч. райони:	3,9	159	656,8	42,9	808
Болградський	0,3	12,9	159,5	4,5	177,9
Ізмаїльський	0,6	36,4	161,7	11,9	213,3
Кілійський	2,8	41,7	121,7	7	173,8

Інтегральна оцінка природних ресурсів регіону являє собою результат підсумування економічної оцінки потенціалів окремих видів природних ресурсів.

Численні водно - болотні угіддя представляють багатий потенціал для розвитку тут промислових видів екотуризму, у т.ч. іноземними туристами (полювання, рибальство, збір ягід і грибів, лікарських рослин та ін.). До таких унікальних природних об'єктів варто віднести наступні:

- мисливське господарство Ренійське, розташоване в Ренійському районі на кордоні з Молдовою, що має площу 25 тис. га, у т.ч. 2,5 - деревинно-чагарникові насадження, 17,5 – водно-болотні угіддя, 5,0 - польові масиви; об'єкти промислу: кабан, лисиця, заєць русак, фазан, сіра куріпка, перепел, гусак, качка, кулик і ін.;

- мисливське господарство Лоржанка, що включає великі озера Ялпуг і Кугурлуй, по берегах яких проходить його межа, на півдні вона збігається з лівим берегом Дунаю; займає площу 22 тис. га, у т.ч. 15,7 - поля, 0,3 - ліс, 6,0 - водно-болотні угіддя; об'єкти промислу аналогічні попередньому господарству;

- мисливське господарство «Стенцовські плавні», розташоване в Кілійському районі в 10 км на південь від с. Мирне, площею 16 тис. га, представляє собою майже всі залишки унікальних Дунайських плавнів об'єктами промислу є численні птахи, ондатри, кабан;

- Дунайський біосферний заповідник площею 3,16 га, розташований на лівобережжі Дунаю в м. Вілкове й включає групу безіменних островів, окраїни островів Отриманий, Анкундинов, Піщаний, Стамбульський, Кубанський (Кубану) ; містить багатий потенціал флори й фауни в т.ч. рибні запаси;

- мисливське господарство Сасик, розташоване в 4 км від Татарбунарів, площею близько 20,9 тис. га; має надзвичайно важливе екологічне значення для водоплавних птахів і куликів;

Сільськогосподарські підприємства й фермерські господарства є основою для формування й розвитку в регіоні відповідних видів екотуризму, що у свою чергу буде сприяти росту зайнятості сільського населення Придунав'я.

У теперішній час рекреаційно-туристичне господарство Придунайського регіону включає 222 установи загальною ємністю близько 20 тис. місць. Це далеко не відповідає можливостям природно-ресурсного потенціалу регіону, що представлений широким асортиментом рекреаційних ресурсів (великі пляжі, джерела підземних мінеральних вод, лікувальні грязі, ропа лиманів і ін.)

Одним з найцінніших компонентів природних рекреаційних ресурсів регіону є поклади мулових лікувальних грязей, із запасами (млн.м³)

відповідно: лиман Шагани - 14,9; Сасик - 8,3; лиман Алибей - 16,9; лиман Бурнас - 3,2 (всі Татарбунарського району).

Подібний багатий природно-ресурсний потенціал може дозволити забезпечити великомасштабний розвиток лікувально-оздоровчого туризму в Українському Придунав'ї в рамках рекреаційно-туристичного комплексу, аналогами функціонування якого є подібні приморські й придунайські рекреаційно-туристичні зони в сусідніх державах: Румунії, Болгарії, Туреччині, Росії, Югославії й ін.

Наявність численних пам'яток археології, історії й культури в Придунайському регіоні, у т.ч. залишки древніх поселень, руїни фортець російсько-турецьких війн і інші об'єкти, що володіють певною часткою атрактивності, становлять основу для всебічного розвитку культурно-пізнавального, наукового, етнічного, релігійного й інших нетрадиційних для України видів рекреаційно-туристичної діяльності [8,23,35].

Істотний інтерес для рекреантів представляє багатий етнографічний потенціал міжріччя Дунай-Дністер, що базується на складному переплетенні тут багатьох національностей з їхньою самобутньою культурою.

Цей фактор важливий і з погляду зміцнення дружби між народами, зміцнення миру в прилягаючих регіонах.

Послуги екологічного туризму в районі сьогодні надають суб'єкти підприємства та Дунайський біосферний заповідник.

Говорячи про **вибір стратегії формування рекреаційно-туристичного комплексу в Придунайському регіоні**, в якості необхідних короткострокових орієнтирів варто вказати на важливість забезпечення умов нормального функціонування й розвитку існуючих у Придунайському регіоні рекреаційно-туристичних і середовищезахисних державних, підприємницьких і суспільних структур, організацій і установ, на базі чого можливий пошук і визначення перспективних і найбільш ефективних шляхів і форм подальшого розвитку й удосконалювання сфери рекреаційно-

туристичного господарства й природокористування в міжріччя Дунай-Дністер.

До короткострокових орієнтирів можна віднести вирішення таких невідкладних проблем як забезпечення основного складу рекреаційно-туристичних установ і населення регіону якісною питною водою; оздоровлення екосистеми озера Сасик, з огляду на його істотну цінність із погляду розвитку рекреаційно-туристичної діяльності (у т.ч. з розглядом варіанта відновлення його колишнього природного зв'язку з морем); надання належної підтримки перспективним рекреаційно-туристичним фірмам у вирішенні їх актуальних правових, фінансових і організаційних проблем, як на регіональному, так і на загальнодержавному рівнях і ін.

До довгострокових орієнтирів варто віднести забезпечення в повному обсязі реалізації стратегії формування й розвитку сфери рекреаційно-туристичної діяльності в Придунайському регіоні, у т.ч. вирішення всього комплексу гострих екологічних проблем, проблем повної або максимально можливої зайнятості населення, розвиток належної інфраструктури регіонального рекреаційно-туристичного комплексу, вирішення проблем ефективного функціонування рекреаційно-туристичного бізнесу, реалізація схеми раціонального природокористування й охорони навколишнього середовища Придунайського регіону й ін.

До основних завдань розвитку рекреаційно-туристичного комплексу в Придунайському регіоні відносяться наступні:

- розширення мережі й потужності матеріально - технічної бази нечисленних рекреаційно-туристичних установ;
- підвищення комфорту, розширення асортименту послуг і підвищення якості обслуговування рекреантів та туристів у цих установах (у цей час інтуристам перебування в зоні Придунайських озер представляється просто нецікавим, що різко скорочує строк їхнього знаходження тут);
- забезпечення припливу вітчизняних і закордонних клієнтів у зону Придунайських озер з різних регіонів України, СНД і Євразії;

- вирішення екологічних проблем, у т.ч., як охорони рекреаційно-туристичних зон від несприятливого впливу антропогенного фактору, так і захисту середовища від негативного впливу рекреаційно-туристичної діяльності, особливо в заповідних водно-болотних угіддях;
- пошук інвесторів для здійснення необхідних витрат на розвиток рекреаційно-туристичного господарства в Придунав'ї;
- організація реклами рекреаційно-туристичних установ в зоні Придунайських озер;
- сприяння створенню в регіоні підприємств сільського, у т.ч. фермерського екотуризму й ін. [2,9,17,26].

З огляду на види, кількість запасів і якість рекреаційно-туристичних ресурсів, якими володіє район Придунав'я, доцільно намітити напрямки розвитку наступних основних видів рекреаційно-туристичної діяльності з урахуванням їх пріоритетності, значимості й територіальній приналежності:

- морське рекреаційне господарство й лікувальний туризм, що функціонують на досить потужній природній базі лікувальних ресурсів морського узбережжя (лікувальні грязі, мінеральні води, ропа, морська вода, пляжі й ін.). Розглянуті приморські території володіють найвищою лікувально-оздоровчою цінністю в регіоні й заслуговують максимальної оцінки (за п'ятибальною системою);

- водний (річковий), у т.ч. іноземний туризм, що базується на можливостях круїзного судноплавства ВАТ «Українське Дунайське Пароплавство» по річці Дунай і її устю, мисливсько-рибальського бізнесу в **зонах** водно-болотних угідь. Ці райони можуть бути оцінені в 4 бали.

- масовий, в основному, сухопутний туризм і відпочинок на територіях, що прилягають до приморських, прирічкових і приозерних зон регіонального рекреаційно-туристичного господарства. У даних районах можливості розвитку рекреаційно-туристичного комплексу можна оцінити в 3 бали.

- екологічний, у т.ч. сільський і фермерський туризм, різні види якого дають можливість за порівняно невелику плату зупинитися в будинках

місцевих жителів і, за бажанням, брати участь у садівництві, огородництві, скотарстві, птахівництві, рибальстві й т.п. Сюди ж варто віднести шкільний туризм, створений на основі ідеї міжнародного проекту «Європейська мережа шкіл здоров'я», що передбачає систему заходів щодо оздоровлення школярів під час навчання й канікул. Ці райони оцінюються в 2 бали.

- інші види рекреаційно-туристичної діяльності (пізнавальний, історико-краєзнавчий, релігійний, науковий і ін.), присвячені до відповідних видів ресурсів, об'єктів і територій (наприклад, локальні ділянки «Української Венеції» - м. Вілкове, етнографічні центри типу м. Болград, пам'ятники історичної слави, археологічні природні пам'ятники та ін.).

Актуальні проблеми сільського туризму, просування його туристичних продуктів на внутрішньому і міжнародному туристичному ринку представлено на рис. 3.1.

Зазначимо, що ці види туризму (сільський зелений, винний і гастрономічний) часто поєднується з етнічним туризмом, адже туристам пропонується не лише відпочинок у сільській садибі, а можливість ознайомитися із місцевим побутом і традиціями, скуштувати типові місцеві страви і напої. Варто зазначити, що сьогодні в українській частині Дунайського регіону існують спеціально створені об'єкти етнічного туризму. Яскравим прикладом є «Центр етнографічного, зеленого, сільського туризму і сімейного відпочинку «Фрумушика-Нова» в Тарутинському районі Одеської області на місці молдавських сел. Фрумуника-Нова і Рошія, населення яких було виселене у 1946 році у зв'язку зі створенням військового полігону.

Створення центру було розпочато у 2006 р. (рис. 3.2).

Наразі триває робота зі створення природно-етнографічного парку «Тарутинський степ» на площі більше ніж 3000 га.

Варто зазначити, що проект реалізується зусиллями приватного інвестора і є прикладом комплексної ідеї, яка поєднує бізнесовий проект і заходами по збереженню історико-культурної і природної спадщини.

Українська частина Дунайського регіону має значний потенціал для розвитку лікувально-оздоровчого туризму, налічуючи значну кількість курортних місцевостей як в Карпатах, так і в Українському Придунав'ї, включаючи Чорноморське узбережжя.

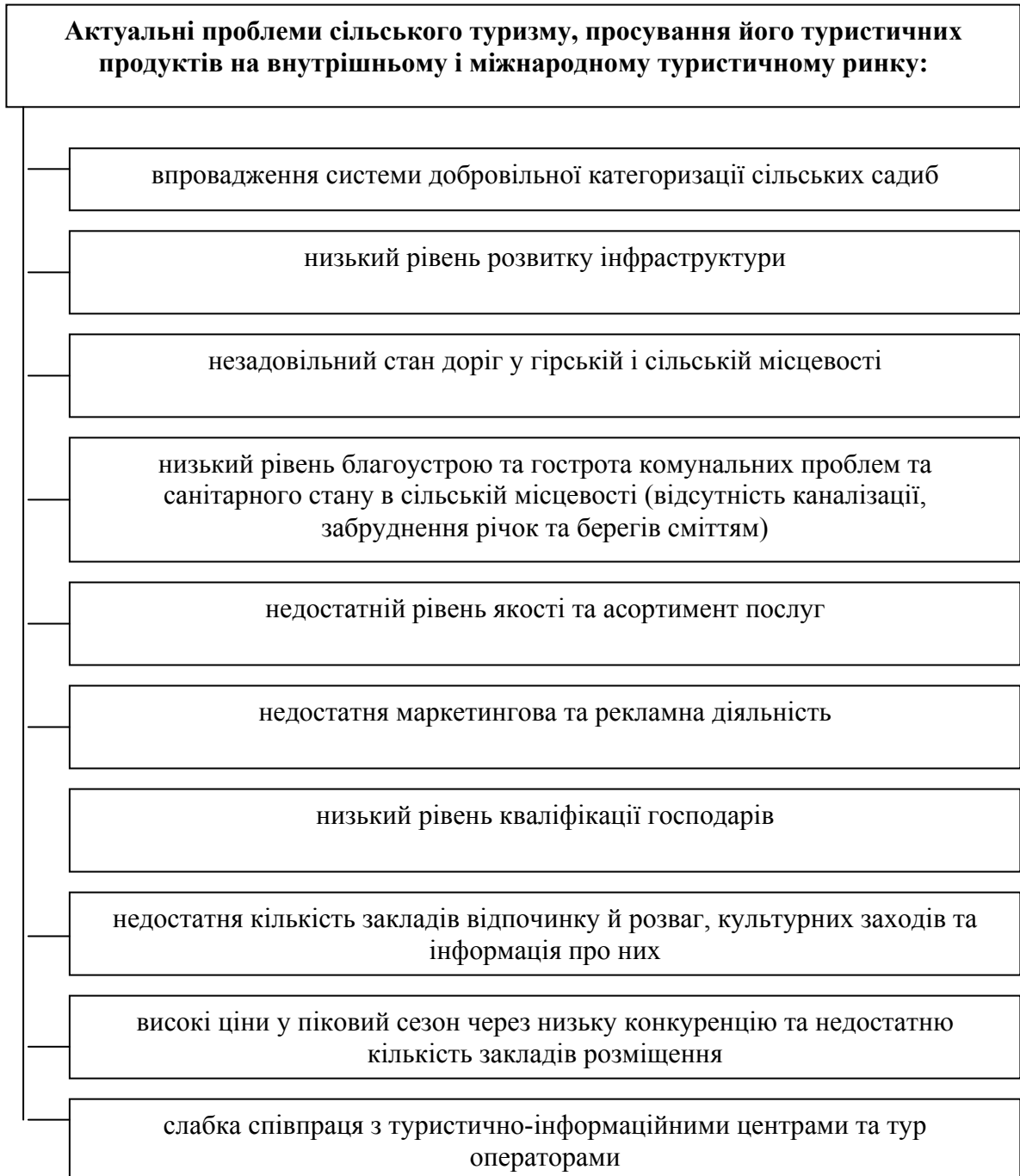


Рис. 3.1 Актуальні проблеми розвитку сільського туризму

Важливим є той факт, що адаптаційний період для рекреантів навіть з північно-західної Європи (Велика Британія, Нідерланди, Норвегія) та європейської частини Росії складає в Українському Придунав'ї лише 2-4 дні (наприклад, в Криму цей період складає 7-10 днів). Українська частина Дунайського регіону має значну кількість джерел мінеральних вод рідних типів і лікувальних грязей. До цього треба додати такі рекреаційні ресурси, як наявність великих пляжів уздовж морського і лиманських узбереж з ропою лиманів.

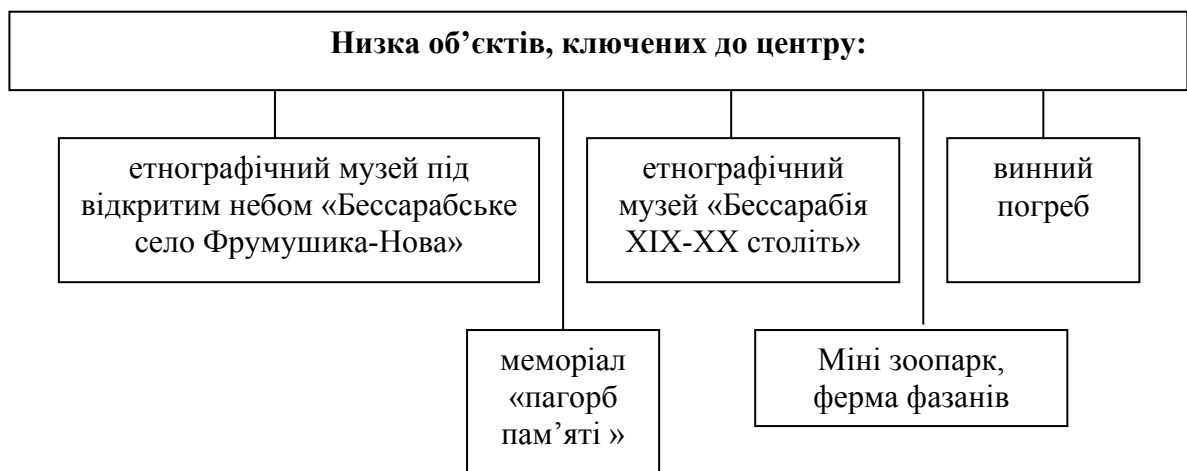


Рис. 3.2 Об'єкти, включені до центру

Важка доступність курортно-рекреаційних зон через недосконалу інфраструктуру (поганий стан автодоріг, недостатня кількість місць паркування, обмежене міжнародне авіасполучення, відсутність комфортабельного і швидкого залізничного сполучення); низький рівень та асортимент послуг у порівнянні із подібними закладами сусідніх країн – Угорщини, Словаччини і Румунії; недостатня маркетингова та рекламна діяльність; Слабка співпраця з туристично-інформаційними центрами та тур операторами.

Великі дунайські озера є привабливими для віндсерфенгістів. Втім за відсутності необхідної інфраструктури (кемпінгів, готелів, пунктів прокату

обладнання) та реклами вони мало відомі як об'єкти водного туризму (рис. 3.3).

Ще одним екологічно дружнім видом туризму є велосипедний туризм. Цей вид туризму стає дедалі популярним в Європі, в тому числі в Дунайському регіоні. Наразі триває створення велосипедних доріжок уздовж Дунаю, які проходять територіями дунайських країн. Прикладом такого популярного велосипедного маршруту є той, що починається у Пассау, Німеччина, і закінчується у Відні, Австрія.

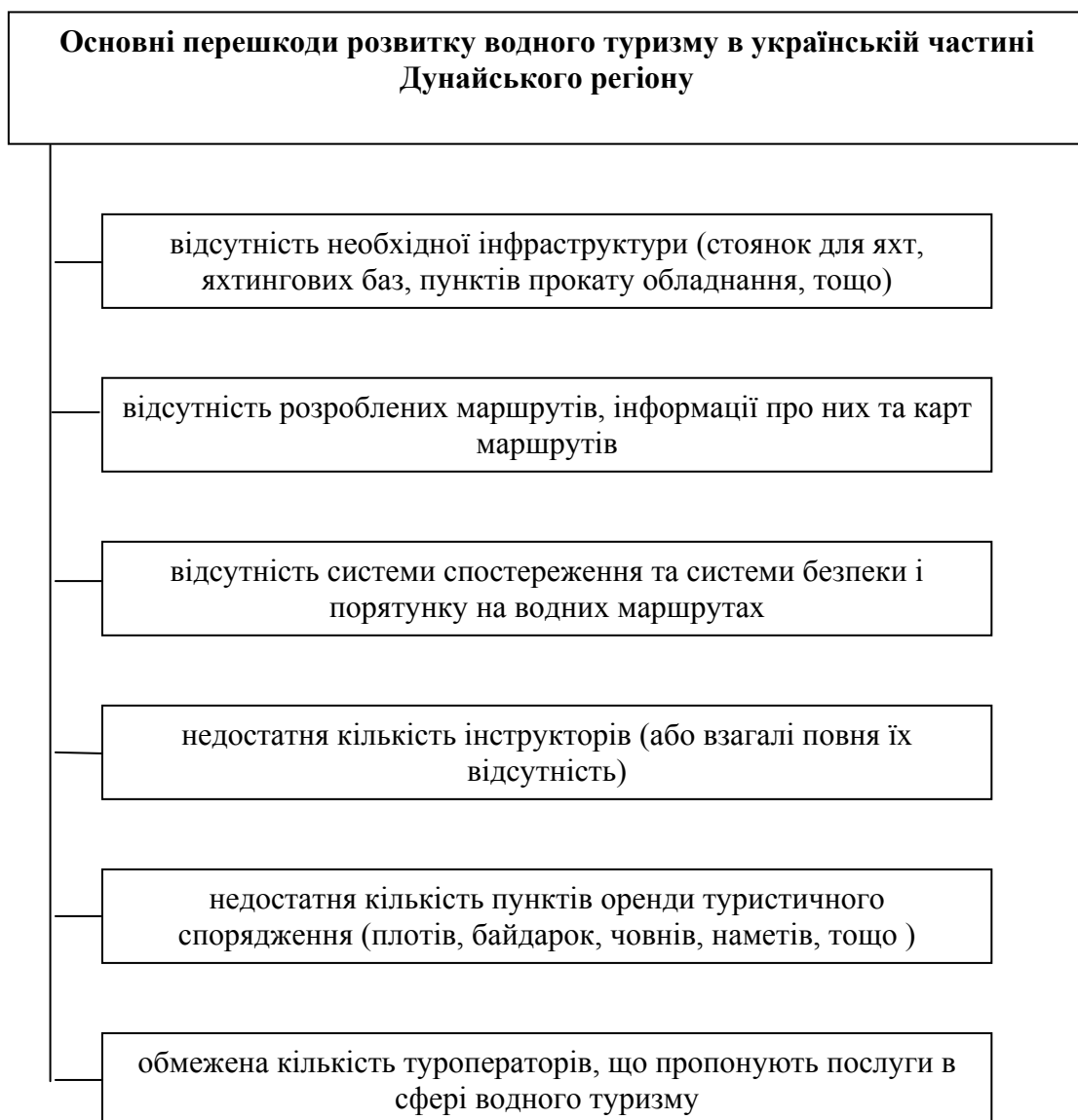


Рис. 3.3 Основні перешкоди розвитку водного туризму в українській частині Дунайського регіону

Велосипедні маршрути уздовж Дунаю активно розвиваються в Угорщині, Словаччині, Сербії, починають розвиватися у Румунії. Варто зазначити, що велосипедні маршрути прокладені не лише уздовж Дунаю, а й в інших місцевостях, в тому числі гірських.

Практично не розвинений велосипедний туризм в Одеській області, зокрема Українському Придунав'ї. Причинами цього є погана дорожня інфраструктура, відсутність інфраструктури велосипедного туризму (пунктів прокату спорядження, маркування маршрутів, туристичних вказівників), нерозробленість велосипедних маршрутів в цьому регіоні. Необхідно зазначити, що згадані види туризму часто пов'язані з історичним туризмом: концепція розроблення винних шляхів в якості одного з базових елементів включає прив'язку до історичних та історико-архітектурних об'єктів при складанні маршрутів (замків, фортець та інших історичних пам'ятників), відвідувачі садиб агротуризму та курортів часто зацікавлені у ознайомленні з пам'ятками історії та архітектури, які є неподалік від місць їхнього відпочинку.

Нагальною проблемою, яка також потребує розв'язання на загальнодержавному рівні, є відсутність в Україні дорожніх туристичних знаків. Українська частина Дунайського регіону мала б стати пілотною територією для установаження і апробації дорожніх туристичних знаків.

На регіональному та місцевому рівні нагальними є наступні кроки:

1. Маркування туристичних маршрутів в областях, які входять до складу української частини Дунайського регіону;
2. Створення мережі центрів туристичної інформації та електронних ресурсів, доступних в мережі «Інтернет», за допомогою яких український та іноземний користувач міг би отримати інформацію про різні види туристичних послуг, об'єкти і маршрути в регіоні;

3. Встановлення табличок з назвами вулиць і туристичних вказівників латиною в найбільших туристичних центрах регіону як перший крок.

Доцільним кроком була б й розробка стратегій розвитку туризму для трьох областей української частини Дунайського регіону, які їх не мають – Одеської, Чернівецької та Закарпатської. Ці стратегії мали б враховувати специфічні риси і напрямки туризму, пріоритетні для кожної з областей. Для Одеської області актуальною також є розробка стратегії та плану дій інтегрованого управління приморською зоною (прибережною смугою), яка є важливим, водночас вразливим, ресурсом розвитку регіону і відіграє істотну роль у розвитку туристичної галузі регіону [8,17,32].

3.2 Формування регіонального рекреаційно-туристичного кластеру як шлях підвищення конкурентоспроможності українського Придунав'я

Ефективне господарське використання курортно-рекреаційної території у складі господарського комплексу регіону все частіше пов'язується зі створенням та функціонуванням курортно-рекреаційних кластерів. Концепція курортно-рекреаційного кластеру є новим способом бачення регіональної та міської економіки й управління ними, способом вирішення питання підвищення конкурентоспроможності рекреаційно-туристичної сфери, а також покращення привабливості території для потенційних туристів.

Основною метою створення рекреаційно-туристичних кластерів є: внесок в оновлення та зміцнення регіонального економічного потенціалу; підвищення конкурентоспроможності рекреаційно-туристичної галузі держави. Засобами досягнення мети повинні стати: визначення державних економічних пріоритетів, оптимального розподілу державної підтримки підприємств кластера; формування організаційної структури, необхідної для закріплення коопераційної системи і виконання коопераційних проектів.

Особливість економіко-географічного розташування Придунайського регіону створює сприятливі передумови для формування тут високорентабельної рекреаційно-туристичної індустрії. Рекреаційно-туристичний потенціал Придунайського регіону представлений сприятливими природно-кліматичними факторами й цінними курортними ресурсами, такими як тепле море, мілководні лимани з різною солоністю, озера, лікувальні грязі й ропа лиманів, численні піщані пляжі, підземні джерела мінеральних вод. Крім того важливе значення для розвитку рекреації та туризму мають і найбагатші промислові ресурси: мисливські ресурси птахів і ссавців; рибні ресурси Придунайських озер, гирлової зони Дунаю й прибережної зони моря; різні лікарські рослини й інші агрокліматичні ресурси [1,12].

Окрім природних передумов, рекреаційно-туристичну атрактивність регіону для відвідувачів складають і наявні на його території чисельні об'єкти людської діяльності. По-перше, до них відносяться території та зони природно-заповідного фонду, які можуть стати базою для розвитку рекреації та туризму в регіоні. Так, до природно-заповідного фонду включено 15 територій та об'єктів Українського Придунав'я загальною площею 53770 гектарів. Це, зокрема, Дунайський біосферний заповідник, регіональний ландшафтний парк "Ізмаїльські острови", загально-зоологічний заказник загальнодержавного значення "Острів Зміїний", п'ять заказників місцевого значення, три парки - пам'ятки садово-паркового мистецтва, чотири ботанічні пам'ятки природи й ін. [2]. По-друге, до об'єктів людської діяльності, привабливих для рекреантів та туристів, відноситься велика кількість наявних в регіоні історико-культурних об'єктів: пам'ятки історії та археології; історичні культові споруди (чисельні церкви, монастирі, православні, католицькі та мусульманські святині); музеї; пам'ятки монументального мистецтва (пам'ятники видатним особам історії, мистецтва, літератури та ін.); значна кількість закладів культури та мистецтва.

Не менш важливим об'єктом рекреаційно-туристичної атрактивності є також складні переплетення місцевих етнокультур з розвиненими за старих часів традиційними ремеслами: килимарство, вироблення шкір, виноробство, ковальське ремесло, виготовлення виробів з озерної куги й ін..

Сполучення перерахованих вище природних і історико-культурних ресурсів створює істотні передумови для формування в Придунайському регіоні ареалів рекреаційно-туристичної діяльності. Безумовно, розвиток рекреації та туризму в Придунав'ї у значній мірі базується навколо розвитку туризму в Ізмаїлі, однак, свої «туристичні родзинки» мають створити усі суміжні території, які мають для цього ряд невикористаних сьогодні можливостей [3,19].

З погляду рекреаційно-туристичного потенціалу окремі райони в регіоні відрізняються один від одного, що визначає диференційований підхід територіальної організації сфери рекреації й туризму в даному регіоні. Найбільш перспективними для розвитку рекреаційно-туристичної діяльності районами Одеської області є прибережні (Кілійський, Ізмаїльський та Ренійський), де є всі умови для розвитку різноманітних видів туризму. Щодо розвитку рекреаційно-туристичної діяльності в Болградському районі, то природні рекреаційно-туристичні ресурси тут не дають змоги активно розвивати лікувально-оздоровчий туризм, але наявні історико-архітектурні пам'ятки дають змогу поставити акцент на розвиток культурно-пізнавального та сільського (зеленого) туризму.

Взагалі, враховуючі наявні природні ресурси, а також пам'ятки природи та історії, в усіх районах актуальним, перспективним і таким, що вже відбувається в регіоні, є розвиток таких видів рекреації та туризму, як:

- морський лікувальний туризм (лікувальні грязі, мінеральні води, ропа, морська вода, пляжі й ін.);

- річковий туризм (базується на можливостях круїзного судноплавства ВАТ «Українське Дунайське пароплавство» по річці Дунай і її устю, мисливсько-рибальського бізнесу в зонах водно-болотних угідь);

- масовий сухопутний туризм (відпочинок на територіях, що прилягають до приморських, прирічкових і приозерних зон регіонального рекреаційно-туристичного господарства);

- екологічний туризм (діяльність регіону в цій сфері була започаткована Дунайським біосферним заповідником, який розташований на території м. Вилкове Кілійського району);

- сільський (зелений) туризм (протягом останніх років цей вид туризму вже набуває розвитку в Кілійському, Ізмаїльському та Болградському районах);

- активний туризм (дайвінг, стрибки з парашутом, квадроциклінг, кінний туризм, полювання та риболовля);

- паломницький (релігійний) туризм (основними об'єктами якого є чисельні церкви, храми та собори в мм. Ізмаїл, Болград, Кілія та Вилкове);

- історичний туризм (на базі об'єктів історичної спадщини Придунав'я, що являють собою як першокласні туристичні дестинації, так і національне українське надбання - споруди Римської доби, Османської доби, Ізмаїльська фортеця та Задунайська січ);

- етнокультурний туризм (на базі створення та реконструкції етнографічних та історико-краєзнавчих музеїв, іншої туристичної інфраструктури).

- промисловий туризм (на базі наявних в регіоні заводів з виробництва звичайних та шампанських вин та кондитерських виробів);

- замковий (фортифікаційний) туризм;

- конгрес-туризм (на базі наявних готельних комплексів);

- яхтинг-туризм (на базі будівництва порту-укриття (марини) на Сасику);

- велосипедний туризм (на базі розбудови української частини Дунайської велосипедної доріжки) [11,23].

Разом з тим, не дивлячись на існуючі значні перспективи розвитку, сучасний стан рекреаційно-туристичного господарства регіону не є

задовільним для створення високо конкурентоспроможної рекреаційно-туристичної індустрії через те, що існуючий потенціал регіону використовується лише на 50% від його реальних можливостей. Розвитку рекреаційно-туристичної сфери в регіоні перешкоджає ціла низка загроз:

- відсутність чітких і стабільних механізмів економічного регулювання господарських відносин, економічних важелів і стимулів розвитку рекреаційно-туристичної сфери, сприятливого інвестиційного клімату, в тому числі стимулюючого податкового законодавства;

- низький рівень соціальної інфраструктури загального призначення;

- недостатній розвиток інформаційного і рекламного забезпечення;

- відчутний дефіцит висококваліфікованих кадрів;

- напружена санітарно-екологічна ситуація в багатьох рекреаційно-туристичних центрах та ін..

Для подолання існуючих перешкод на шляху розвитку рекреаційно-туристичної сфери в Придунайському регіоні, необхідно вирішити наступні основні завдання:

- розробка механізму залучення нових суб'єктів господарської діяльності до розвитку турпродуктів;

- пошук інвесторів для здійснення необхідних витрат на розвиток рекреаційно-туристичного господарства;

- розширення мережі й потужності матеріально-технічної бази нечисленних рекреаційно-туристичних установ;

- підвищення комфорту, розширення асортименту послуг і підвищення якості обслуговування рекреантів та туристів у цих установах;

- забезпечення припливу у Придунайський регіон вітчизняних і закордонних туристів;

- вирішення екологічних проблем, у т.ч., як охорони рекреаційно-туристичних зон від несприятливого впливу антропогенного фактору, так і захисту середовища від негативного впливу рекреаційно-туристичної діяльності, особливо в заповідних водно-болотних угіддях;

- організація реклами рекреаційно-туристичних продуктів та установ Придунайського регіону й ін.

Відзначимо, що перелічені завдання цілком вписуються в рамки трьох стратегічних цілей розвитку туризму, які визначені в проекті Стратегічного плану підвищення конкурентоспроможності та економічного розвитку Придунайського економічного Субрегіону на 2012-2022рр., а саме: розвиток туристичних продуктів; розвиток туристичної інфраструктури; маркетинг туристичного потенціалу [3,16].

Одним із ефективних шляхів досягнення поставлених стратегічних цілей та виконання актуальних завдань, направлених на вирішення проблемних для рекреаційно-туристичної сфери регіону питань, є створення в Придунайському регіоні рекреаційно-туристичного кластера.

Дійсно, ефективне господарське використання рекреаційно-туристичної території у складі господарського комплексу регіону все частіше пов'язується зі створенням та функціонуванням рекреаційно-туристичних кластерів. Концепція рекреаційно-туристичного кластеру є новим способом бачення регіональної економіки й управління нею, способом вирішення питання підвищення конкурентоспроможності рекреаційно-туристичної сфери, а також покращення привабливості території для потенційних туристів [22].

Потенціал РТ територій ідентифікується в системі кількісних і якісних показників (табл. 3.2).

Певний інтерес для проектувальників РТ кластерів представляє концептуальна схема комплексного підходу до оцінки використання РТ потенціалу території з точки зору рекреантів, тобто безпосередніх споживачів продукції РТ кластерів (рис. 3.4).

Рекреаційно-туристичний кластер (далі - РТК) можна визначити як добровільне об'єднання взаємодоповнюючих один одного підприємств різних форм власності матеріального і нематеріального виробництва, соціальної та рекреаційно-туристичної сфери, що тісно співпрацюють з науковими

установами, громадськими організаціями та органами місцевої влади, для досягнення економічного ефекту від створення і реалізації конкурентоспроможного рекреаційно-туристичного продукту. При цьому, характерною особливістю РТК є як взаємодоповнюваність підприємств, які до нього належать, так і неможливість функціонування їх поза даною сферою [4,23].

Таблиця 3.2

Характеристика потенціалу рекреаційно-туристичних територій

Показники	
Кількісні	Якісні
Зношеність і введення в експлуатацію рекреаційно-виробничої інфраструктури: інженерних мереж, будівель і споруд, промислово-добувних об'єктів	Місце розташування території відносно доступності до різних об'єктів рекреаційно-туристичною діяльності і обслуговування; доступність до загальноміських зон відпочинку і розваг; рівень транспортного сполучення
Стан розвитку соціальної інфраструктури: житлових помешкань, адміністративно-суспільних об'єктів та ін.	Функціональна інфраструктура території: забезпеченість лікувально-оздоровчими і спортивними установами; підприємствами рекреаційно-туристичного і побутового обслуговування, живлення, готельних послуг і розваг
Кадастрова оцінка основних типів земель: курортних, лікувально-оздоровчих територій, зон відпочинку, туристичних маршрутів, природоохоронних і заповідних територій	Аттрактивні особливості:
Екологічний і санітарно-епідеміологічний стан середовища: повітряного басейну, ґрунтових вод, акваторій, пляжів; шумовий і радіаційний фон, рекреаційно-туристичне навантаження, озеленення і благоустрій територій. Проведення зонування курортних земель: перша зона - зона строгого режиму; друга зона - зона обмеженого режиму; третя зона - зона попередження	ландшпфтна архітектура; естетично-пізнавальні об'єкти, природне і культурне надбання Соціальні характеристики: безпека життєдіяльності, оздоровлення і відпочинок; міжнаціональна, міжконфесіональна терпимість; політична стабільність; екологічна складова і санітарно-епідеміологічний стан території

Кластери служать ареною, де здійснюється реальна взаємодія між місцевими фірмами, а також між регіональними підприємствами та іншими інституціями. Кластерна модель може стати каталізатором вирішення проблем стану матеріально-технічної бази рекреаційно-туристичної інфраструктури в регіоні та залучення інвестиційних джерел.

Головною функцією регіонального РТК є продукування і виготовлення рекреаційно-туристичних послуг. Функціонально-галузева структура РТК складається з суми послуг, які надаються його численними підприємствами (рис. 3.5).

Основні завдання, якими повинен займатися регіональний РТК, такі:

- забезпечення залучення реальних організаційно-економічних, соціальних, фінансових, ринкових, інформаційних, правових механізмів і технологій управління;
- управління розвитком та координація роботи рекреаційно-туристичних установ, підприємств і служб торгівлі, комерційної діяльності, сервісу й т.п.;

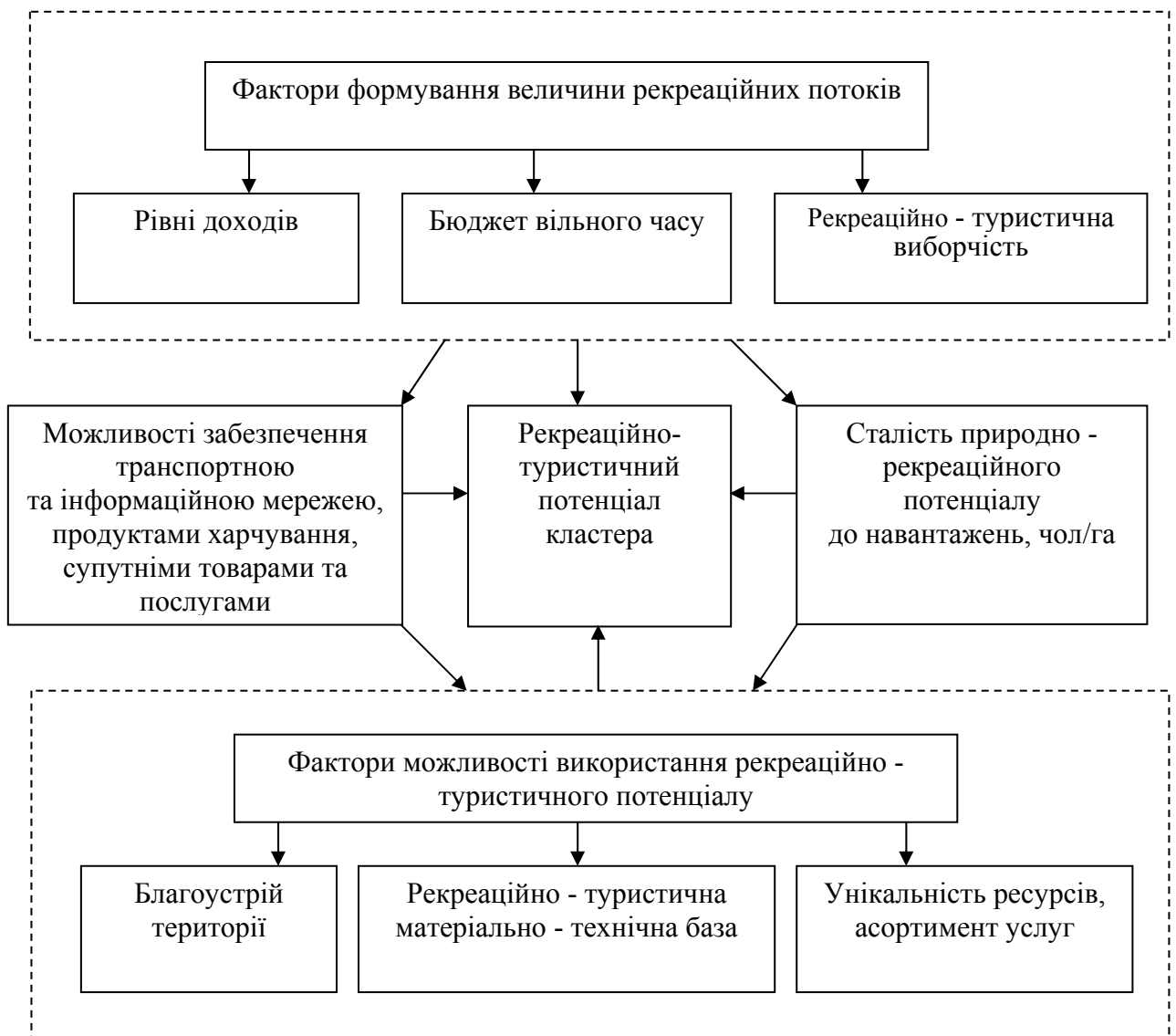


Рис. 3.4 Концептуальна схема комплексного підходу до оцінки рекреаційно - туристичного потенціалу кластера с позиції рекреантів



Рис. 3.5 Функціонально-галузева структура рекреаційного кластера

- акумуляція розрізаних фінансових, матеріальних і трудових ресурсів регіону, їх раціональне використання з метою ефективного розвитку рекреації та туризму;

- розробка і обґрунтування програм і бізнес-планів розвитку рекреаційно-туристичних підприємств;
- розвиток підприємництва у рекреаційно-туристичній сфері через концентрацію ділової активності, що сприяє створенню робочих місць, доходів, поліпшенню якості життя населення й т.д.;
- підвищення якості послуг, які надаються підприємствами кластеру;
- забезпечення конкурентоспроможності регіональних рекреаційно-туристичних продуктів та пропозицій на світовому ринку послуг;
- розвиток та удосконалення рекреаційно-туристичної інфраструктури регіону;
- сприяння відтворенню і захисту природних комплексів і екосистем, флори і фауни, історико-культурних пам'яток;
- прогнозування і програмування перспективного розвитку кластеру, його фінансово-економічної та інвестиційної діяльності.

Узагальнюючи все вищенаведене, можна відзначити, що до числа основних ефектів, які можуть бути досягнуті від реалізації кластерної політики в рекреаційно-туристичній сфері в Придунайському регіоні, відносяться:

- створення важливого напрямку структурної перебудови й умов економічного відродження Придунайського регіону;
- підвищення економічної привабливості регіону як сприятливої зони для міжнародного підприємництва й ділового співробітництва;
- додатковий імпульс для розвитку малого й середнього бізнесу, що підвищує стійкість економіки;
- збільшення обсягів валового регіонального продукту за рахунок підвищення конкурентоспроможності й продуктивності праці, залучення в коопераційні зв'язки місцевих підприємств;
- ріст конкуренції на регіональному ринку;

- забезпечення значних грошових, у т.ч. валютних надходжень у регіон, а також у місцеві, обласний і державний бюджети за рахунок доходів від рекреаційно-туристичних послуг і пов'язаних з ними видів діяльності;

- підвищення ефективності використання бюджетних засобів, що направляються на розвиток економіки;

- збільшення регіональної оподаткованої бази;

- стимулювання інноваційної активності й наукової діяльності на території;

- створення умов для задоволення потреб населення регіону й України в цілому в активному й повноцінному відпочинку, зміцненні здоров'я, прилученні до історичних і культурних цінностей Придунав'я;

- вирішення проблем зайнятості місцевого населення;

- одержання економічних ефектів від оздоровлення рекреантів та туристів;

- збереження й відродження об'єктів історико-культурної й природної спадщини;

- поліпшення екологічної обстановки на курортних та рекреаційно-туристичних територіях з організованою рекреаційно-туристичною діяльністю й відповідними умовами оздоровлення постійно проживаючого в цих місцях населення;

- підвищення соціально-політичної стабільності.

На сьогоднішній день існує ряд проблем щодо формування і функціонування кластерів у рекреаційно-туристичному комплексі регіонів України, які можна об'єднати у дві групи: теоретичні проблеми та прикладні проблеми. До теоретичних проблем слід віднести всі питання, пов'язані з формуванням теоретичних основ створення кластерів у рекреаційно-туристичному комплексі регіону. Серед практичних проблем функціонування і формування кластерів можна зазначити недостатню відлагодженість механізмів узгодження інтересів учасників кластера та реалізацію їх через комплексні програми, які розроблені в області.

Для України, яка прагне до європейської інтеграції, проблему конкурентоспроможності туризму на світовому ринку можна розв'язати за допомогою об'єднання зусиль окремих споріднених галузей та інституцій. Саме кластерна модель організації діяльності підприємств може бути інтегруючим елементом для таких галузей та інституцій, які об'єднують свої зусилля для того, щоб отримати синергетичний ефект від співпраці [6,18,24].

3.3 Економіко-екологічна кластеризація в Європейській стратегії для Дунайського регіону

Розділ плану дій «Підтримка конкурентоспроможності підприємств, у тому числі кластерний розвиток» (8 розділ) Стратегії ЄС щодо розвитку Дунайського регіону (СДР) сконцентрований на активізації заходів щодо довгострокових, міжнаціональних мереж кооперації в різних секторах економіки, використанні можливостей у рамках Європейської дослідницької області (ERA), що включає розвиток кластерів і центрів росту в міжсекторальному та міждержавному контексті; передбачає посилення зв'язків освіти та сектора наукових досліджень.

Одним із найважливіших пріоритетних напрямків є використання механізмів кластеризації економіки для поліпшення умов функціонування підприємств, особливо малих і середніх (МСП, SMEs) підприємств, розвитку агенцій ділової підтримки та виробничих асоціацій.

Реалізація комплексу заходів зазначено напрямку плану дій щодо ЄСРДР передбачає наступне.

Дія 1. Заохочення кооперації та обмін знаннями між МСП, наукою і громадським сектором, у сфері професіоналізації в Дунайському Регіоні.

Дія 2. Поліпшення ділової підтримки для підсилення здібності МСП до кооперації та торгівлі.

Дія 3. Підтримка підприємств шляхом висококваліфікованого навчання та кваліфікаційних схем.

Дія 4. Пріоритетне виконання заходів, передбачених Європейським актом малого бізнесу.

Дія 5. Поліпшення конкурентоспроможності сільських областей і зокрема сільськогосподарського сектора.

Дія 6. Усунення транскордонних бар'єрів і вузьких місць -цілісна Європа для придатного для життя Дунайського регіону."

Дія 7. Поліпшення умов структури МСП на територіях, де відповідна інфраструктура відсутня ".

В українському Придунав'ї започаткований туристичний кластер «Буджак». Ініціаторами його створення стали громадські організації "Придунайський центр суспільних ініціатив", "Європейська Бессарабія", Агентство трансграничного співробітництва "Єврорегіон Нижній Дунай". Ізмаїльська федерація молодіжних організацій, Одеське обласне відділення Союзу сприяння розвитку сільського зеленого туризму в Україні. Успішно працює Придунайський туристичний інформаційний центр у м. Вилкове, створений у 2004 р. Із 2003 по 2005 р. на базі Фонду підтримки підприємництва м. Ізмаїл здійснювався проект ТАСІС «Бізнес-інфраструктура в Одеській області, єврорегіон Нижній Дунай».

Ініціаторами формування кластеру органічного землеробства та зеленого туризму виступала громадська екологічна організація "Відродження". Метою кластера була координація всіх етапів органічного виробництва, переробки, зберігання, транспортування та реалізації органічної продукції, підвищення її якості та стандартності, зниження непродуктивних і транспортних видатків покращення використання трудових ресурсів, сировини й запасів виробництва.

Впровадження відповідального екологічно ефективного виробництва та кластеризації

Як приклади для реалізації дії 1 — заохочення кооперації та обмін знаннями між МСП, накою й громадським сектором у сфері професіоналізації в Дунайському регіоні план дій щодо ЄСРДР передбачає наступні проекти:

- розвиток дунайської регіональної програми кластерів і МСП мереж;
- створення дунайської регіональної мережі інноваційних екологічних технологій;
- підтримка виконання екологічно ефективного виробництва МСП.

Стале споживання та виробництво (ССВ) - наскрізна тема ідеології сталого розвитку. В Україні ж дебати щодо ССВ навіть не починалися. Хоча вже не тільки міжнародні зобов'язання, а саме життя у вигляді економічної кризи вимагає кардинальних змін у ставленні до споживання ресурсів для різних потреб людини. Стале споживання - таке використання товарів і послуг, яке відповідає базовим потребам і забезпечує кращу якість життя одночасно з мінімізацією використання природних ресурсів, токсичних матеріалів і продукування відходів і забруднення в життєвому циклі, аби не піддавати загрози потреби майбутніх поколінь.

Концептуальними принципами політики сталого споживання та виробництва можна вважати:

- принцип еколого-економічної єдності інтересів у формуванні політики сталого споживання та виробництва;
- принцип пріоритетності природоохоронних витрат у загальній системі бюджетних витрат;
- принцип концентрації державних фінансових ресурсів на природоохоронні та превентивні заходи відповідно до сформульованих цілей і вимог щодо забезпечення економічної ефективності їх використання.

Система управління відходами - це комплекс заходів зі збору, транспортування, переробки, вторинного використання або утилізації сміття та контролю над усім процесом. Подібні заходи необхідні для зниження шкідливого впливу відходів на здоров'я людини, на навколишнє середовище. Завдяки цій системі з'явилася можливість виробляти сировину з відходів. Вона охоплює речовини твердої, рідкої, газоподібної й радіоактивної

консистенції з розробкою різних методів їхньої утилізації та областей подальшого їхнього застосування.

Основні програмно-цільові установки за нормативами в цій області регламентуються спеціальними Директивами Європейського Парламенту та Ради ЄС: 94/62/ЄС - Пакування та відходи пакування; 2000/53/ЄС - Транспортні засоби, виведені з експлуатації; 2002/96/ЄС - Відходи електротехнічного та електронного устаткування. Дія цих директив накладає певні зобов'язання на експортерів, вимагає від них дотримуватися в країнах ЄС принципу відповідальності за збір і переробку своєї продукції після її використання. У свою чергу, Україна, у випадку визнання зазначених директив, одержить можливість висувати аналогічні вимоги до виробників із країн ЄС, що поставляють свою продукцію на внутрішній ринок.

Створення ринку вторинних ресурсів

Ринок вторинних ресурсів за своїм типом відноситься до товарних ринків і хоча має ряд особливостей, повинен розвиватися, головним чином, на основі саморегулювання та приватного підприємництва.

Цілями розвитку ринку вторинних ресурсів є формування та підтримка сталого попиту споживачів вторинних матеріальних ресурсів і забезпечення стабільної реалізації їхньої пропозиції постачальниками.

Роль держави у формуванні й розвитку регіонального Дунайського ринку вторинних ресурсів полягає в створенні нормативно-правових, економічних і організаційних умов для ефективного залучення вторинних ресурсів у господарський оборот, забезпеченні вільної конкуренції господарюючих суб'єктів, контролі за дотриманням усіма учасниками ринку економічного правопорядку, захисту їхніх прав і економічних інтересів.

Необхідно вирішити наступні основні завдання: визначити та обґрунтувати принципи й інструменти регулювання в області використання вторинних ресурсів, а також заходи підтримки використання й розвитку прогресивних технологій і устаткування для збору, переробки й транспортування відходів; виробити й забезпечити умови для комплексної

переробки сировини та матеріалів, економії первинних матеріальних ресурсів в основному виробництві за рахунок їх заміни відповідними вторинними матеріальними ресурсами; вдосконалювати нормативно-правову базу для розвитку організаційно-виробничої інфраструктури ринку вторинних ресурсів і залучення в цю сферу підприємств малого й середнього бізнесу з перспективою створення на її основі галузі по збору й переробці відходів виробництва та споживання в товарну продукцію; розробити регіональну концепцію та програми розвитку й моніторингу регіональних ринків вторинних ресурсів.

Реалізація цих положень дозволить: стимулювати приплив інвестицій у сферу обігу відходів; збільшити обсяг виробництва товарів, виготовлених із відходів або з їхнім використанням; зменшити втрати сировинних, матеріальних і паливно-енергетичних ресурсів; створити більш сприятливі умови для розширення сировинної бази економіки; знизити рівень забруднення відходами навколишнього природного середовища; створити нові робочі місця, в першу чергу на підприємствах малого й середнього бізнесу; розширити взаємодію із закордонними партнерами в області збору й переробки відходів виробництва й споживання; забезпечити виконання екологічних вимог, пов'язаних із інтеграцією українського Дунайського регіону в європейський економічний простір.

Кластер — це добровільне об'єднання фірм у певній сфері підприємництва, пов'язаних між собою технологічно і, як правило, за ознакою географічної близькості. Кластер може містити в собі малу чи значну кількість різних за розміром фірм у різних співвідношеннях.

Об'єднання фірм у кластери дозволяє кожному з учасників одержувати переваги від ефекту синергії, тобто від ефекту, що виникає в процесі об'єднання зусиль заради масштабності виробництва. Відмінність же кластерів і формальних структур полягає в тому, що підприємства, які входять у кластер, зберігають свою незалежність і гнучкість. За рахунок спільної діяльності й, насамперед, завдяки розширенню і прискоренню

інноваційності виробничих процесів підприємства досягають значно більшої продуктивності праці [4,11,29].

У широкому розумінні, кластер — це агломерація фірм і їхніх постачальників, що дозволяє створити локально сконцентрований ринок праці. За допомогою кластеризації фірм можна також підсилювати процес спеціалізації та поділу праці між фірмами (пропонуючи окремим фірмам значно ширший масштаб операцій), залучати покупців і продавців, зменшувати вартість одиниці продукції, виготовленої завдяки спільній діяльності. Також виникає можливість через кластеризацію фірм зменшити вартість одиниці технічної послуги, наданої членам кластеру.

На даному етапі становлення кластерів в Україні необхідним є проведення кластерної політики першого покоління, тобто розробка загальноприйнятих "правил гри" для учасників процесу кластеризації.

Регіональна підтримка органічного (екологічно-відповідального) землеробства в українському Дунайському регіоні

Головними цілями регіональної підтримки є:

- визначення розвитку органічного виробництва як складову політики розвитку сільської місцевості;
- сформувати конкурентне середовище в секторі органічного виробництва;
- переорієнтувати програму бюджетної підтримки з поточної на довгострокову підтримку органічного сільського господарства;
- створити інститути стандартизації, сертифікації та маркування органічної продукції;
- забезпечити масштабність сектора органічного виробництва та промислової переробки екологічно чистої сировини;
- сприяти формуванню споживчого попиту, каналів реалізації та створенню внутрішнього ринку екологічно чистої продукції;
- гармонізувати правову базу з метою розвитку міжнародної торгівлі продукцією органічного виробництва.

Організація в Дунайському регіоні масштабного сектору (кластеру) органічного сільського господарства припускає залученій великих і середніх сільськогосподарських підприємств, фермерських господарств, особистих господарств населення, котрі використовують для товарного виробництва земельні масиви різної площі [15]. Для таких агропідприємств необхідні принципово відмінні схеми впровадження екологічно орієнтованих систем сільського господарства. Використання невеликих за площею земельних ділянок дозволить вести органічне землеробство навіть у межах відповідних зон природно-заповідного фонду. У великих господарствах найбільш реальне впровадження екологічно орієнтованих систем сільського господарства за схемами, які припускають послідовне освоєння земельних ділянок або виділення спеціалізованих напрямків діяльності: органічне кормовиробництво, тваринництво, рослинництво [2,25].

В якості екологічних кластерів багато фахівців визначають аграрні кластери. Виробничо-екологічний кластер (ВЕК) - це система багатомірно взаємопов'язаних форм організації - господарські товариства, фермерські господарства, різного роду агрофірми та інші агроформування, переробні підприємства - інтегровані з метою одночасного та взаємопов'язаного рішення завдань захисту навколишнього середовища та виробництва, тобто екологічного виробництва екологічно чистої продукції на основі інноваційних технологій, для перетворення відходів у ресурси розвитку сільського господарства [11].

Екологічно відповідальне сільське господарство

Поліпшення конкурентоспроможності сільських областей і зокрема сільськогосподарського сектора базується на сприянні сільському підприємництву, підтримці інновацій і співробітництва в сільськогосподарському виробництві та підтримці економічного різноманіття сільського господарства, включаючи мобілізацію експлуатації галузей промисловості.

Екологізація агровиробництва в сучасному розумінні відбувається, принаймні, вже 50 років. Відомі сьогодні альтернативні системи землеробства орієнтовані на:

- біологічні методи ведення виробництва, засновані на відмові від застосування мінеральних добрив і хімічних засобів захисту рослин при максимальному використанні біологічних факторів підвищення родючості, боротьби із хворобами, бур'янами та шкідниками;
- розвиток сільськогосподарського виробництва відповідно до природних ритмів на базі широкого використання органічних добрив;
- забезпечення високої якості та родючості ґрунтів, підтримку балансу живильних речовин і одержання врожаю в системі сівозмін;
- отримання повноцінних і якісних урожаїв з використанням низьковитратних технологій, досягнень генетики та селекції, мікробіології та агрохімії [13].

Альтернативне землеробство варто розглядати як засіб оздоровлення середовища та природоохоронного господарювання, як фактор організації безпечного харчування та збереження здоров'я населення, як умова виходу на світові ринки органічної сільськогосподарської сировини та продуктів її переробки [15].

Слід пам'ятати, що сільськогосподарські ландшафти є не тільки місцем виробництва сільськогосподарської продукції, але й місцем мешкання величезної кількості диких тварин, рослин, грибів та інших живих організмів. Багато з них пристосовані до існування в агроландшафтах і залежать від них. Більшість диких видів є необхідними для сталого функціонування сільськогосподарських екосистем, інші є цінними для людей з інших точок зору.

На сьогодні є неприпустимою недооцінка ролі соціальної складової економічних трансформацій. Повинні бути чітко визначені цілі, що відповідають інтересам населення, а також дані для необхідного чіткого

обґрунтування шляхів мобілізації соціального потенціалу для досягнення поставлених цілей. Для вирішення цих проблем слід виходити з того, що:

- необхідно здійснити перехід на нову модель соціального ринкового господарства на основі розвинутого цивільного суспільства та правової держави;

- соціальний фактор має стати найважливішим важелем впливу на економічні перетворення в країні;

- модель розвитку повинна ґрунтуватися на узгодженні принципу соціальної справедливості із забезпеченням балансування ринкової ефективності та соціальної гармонії, з поєднанням свободи підприємництва, соціального партнерства, особистої відповідальності й науково обґрунтованого державного регулювання в економіці;

- необхідно посилити роль держави, яка має стати гарантом підтримки законності й порядку в країні;

- метою суспільства має бути забезпечення соціального захисту слабких, соціальна підтримка економічно активного населення, мобілізація соціальних факторів на розв'язання економічних завдань; формування ринку, який функціонує з мінімальними соціальними ризиками; подальший розвиток соціального потенціалу, пріоритетний розвиток науки, освіти, культури, охорони здоров'я.

Таким чином, у досягненні максимального успіху стратегії регіонального розвитку важливим фактором має стати прагнення робочої сили регіонів пристосувати своє вміння, здібності, досвід до постійних змін на ринку праці. Звідси стрижнем економічного розвитку є підвищення ефективності місцевих виробничих систем, у яких робоча сила цього регіону виступає як важливий компонент. Інший істотний фактор ефективності місцевих виробничих систем — це вартість трансакцій. Саме завдяки цьому фактору одержує свої значні порівняльні переваги місцевий потенціал, його структура в рамках формування місцевих кластерів [3,16,25].

ВИСНОВКИ

За результатами досліджень, виконаних в рамках дипломного проекту, можна зробити наступні висновки.

1. Дунайський регіон включає в себе, по-перше, сукупність прибережних територій країн, через які він протікає: Німеччина, Австрія, Словацька Республіка, Угорщина, Хорватія, Сербія, Румунія, Болгарія, Республіка Молдова та Україна. По-друге, це 17 країн басейну Дунаю, які є членами Конвенції про захист ріки Дунай. Україна є частиною Дунайського регіону в обох згаданих контекстах.

2. Дунай має для України не тільки економічне, а й політичне значення. Ще в червні 2011 р. Рада Європейського Союзу затвердила Стратегію ЄС для Дунайського регіону (Дунайська стратегія).

У контексті підписання Угоди про асоціацію між ЄС і Україною Дунайська стратегія може стати інструментом, який прискорить процес імплементації угоди і дасть можливість продемонструвати, що Україна і ЄС мають спільні інтереси на регіональному рівні, здатні працювати разом і вирішувати спільні проблеми сталого розвитку Дунайського регіону як невід'ємного складника європейського простору.

3. У дунайського судноплавства, зокрема і в українській частині Дунаю, є значний резерв. Однак його розвиток стримується внутрішніми чинниками. Зокрема, досі, попри укази президента та урядові програми, так і не закінчено стратегічного революційного проекту будівництва автотраси

Одеса-Рені за новим маршрутом, а також не проведено електрифікації всієї ділянки залізниці Одеса-Ізмаїл.

Крім того, є стримуючі чинники, які потребують спільних зусиль усіх країн Дунайського басейну. Частка дунайського судноплавства в загальному обсязі перевезень внутрішніми водними шляхами Європи поки що становить близько 10%, що свідчить про наявність значних резервів. Однак дунайський судноплавний шлях часто не витримує конкуренції з залізничним і автомобільним транспортом через нерозвиненість інфраструктури, нерівномірність розвитку її окремих елементів, наявність перекатів і вузьких місць, що міліють, коли немає дощів.

4. Особливість економіко-географічного розташування Придунайського регіону створює сприятливі передумови для формування тут високорентабельної рекреаційно-туристичної індустрії.

Базовими кроками в розвитку туристичного комплексу в українському Придунайському регіоні є: підвищення комфорту, розширення асортименту послуг і ріст якості обслуговування туристів; забезпечення припливу вітчизняних і закордонних клієнтів у зону придунайських озер; вирішення екологічних проблем; захист середовища від негативного впливу туристичної діяльності, особливо в заповідних водно-болотних угіддях; пошук інвесторів для здійснення необхідних вкладень у розвиток туристичного господарства в Придунав'ї.

5. Сучасна ситуація свідчить про необхідність України професійно та послідовно лобювати і представляти свої інтереси перед ЄС та іншими міждержавними органами, беручи до уваги кваліфіковані експертні думки, більш відкрито та впевнено діяти на національному та міжнародному рівнях щодо просування своїх регіональних та національних інтересів в Дунайському регіоні.

6. Поставлене Дунайською стратегією завдання усунути наявні вузькі місця, забезпечити цілорічне судноплавство й розвиток терміналів у дунайських портах для зв'язку внутрішніх водних шляхів із залізничним та

автомобільним транспортом вимагає серйозних фінансових уливань, а отже, і підвищення координації діяльності урядів і парламентів країн Дунайського регіону.

Якщо немає державних коштів для фінансування інфраструктурних проектів, то треба шукати можливості для державно-приватного партнерства, залучення міжнародної допомоги та інвестицій.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Буркинський Б. В. Економіко-екологічні основи регіонального природопользования и развития // ИПРЭЭИ НАН України / Буркинський Б. В., Степанов В. Н., Харичков С. К. Одеса: Фенікс, 2005. 575 с.
2. Буркинський Б. В., Харичков С. К. и др.. Политика мобилизации интегрального ресурса региона. - Одеса, ІПРЕЕД НАНУ, 2003. 40с.
3. Буркинський Б. В. Інноваційна стратегія у соціально-економічному розвитку регіону / Б. В. Буркинський, Є. В. Лазарева; Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. НАН України. Одеса, 2007. 139 с.
4. Буркинський Б. В., Степанов В., Бердников С., Селютин В. Стратегические экономические интересы Украины и РФ в бассейне Азовского моря// Економіка України. Вип. 5. Київ: Преса України, 2009. С. 77-84
5. Водні ресурси регіону Дунаю / Зіновій Бройде, Олег Дьяков, Олег Рубель // Екологія. Право. Людина», №4-5 (44-45), 2009. С. 79-80.
6. Воробйова О.А. Збалансоване природокористування та господарювання в рекреаційно-туристичній сфері: Монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. 248 с.
7. Гершун А. Технологии сбалансированного управления Гершун А., Горский М. М.: ЗАО "Олимп-Бизнес", 2006. 416с.
8. Громадське бачення участі України в Європейській Стратегії розвитку Дунайського регіону (позиція громадськості в контексті

обговорення позиційного документа «Баченні Україною Стратегії ЄС для Дунайського регіону») [Олег Рубель (координатор розроблення бачення), Людмил; Акуленко, Зіновій Бройде, Олег Дьяков, Олена Кравченко Ольга Мелень, Ігор Студенніков, Наталя Чижмакова]: під ред О. Є. Рубеля. Львів, 2010. 48 с.

9. Дергачев В. А., Демченко В. Геополитическая и геоэкономическая трансформация украинского Придунавья. ИПРЭИ НАНУ. Киев: Гордон, 2005. 92с.

10. Дишловий І.М. Сучасні організаційні рішення регіонального розвитку рекреації та туризму: кластеризація та комплексні програми: Монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2010. 262 с.

11. Енергетична стратегія України до 2030 р. // zakon.rada.gov.ua/signal/kr06145a (дата звернення 30.04.2017)

12. Захарченко В. И. Кластерная форма территориально-производственной организации / В. И. Захарченко, В. Н. Осипов. Одесса: «Фаворит» - «Печатный дом», 2010. 122 с.

13. Звіт про результати виконання заходів Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2011 роки по Татарбунарському району за 2004-2011 роки. Лист Татарбунарської районної державної адміністрації Одеської області №12/02-15-05-02/496 від 23.02.11 року.

14. Звіт за договором № 11/1180/19/2 «Розробка соціально-економічного та екологічного обґрунтування відновлення гідрологічного режиму озера Сасик», Український науково-дослідний інститут екологічних проблем (УкрНДІЕП), Харків, 2004.

15. Зуева И. В. Место экономики конвенций в современной экономической науке / И. В. Зуева.

16. Конвенция: Материал из Википедии — свободной энциклопедии: Версия 35924274, сохранённая в 22:18 UTC 8 июля 2011 / Авторы Википедии // Википедия, свободная энциклопедия. Электрон, дан. Сан-Франциско: Фонд

Викимедиа, 2011. <http://ru.wikipedia.org/7oldicH35924274> (дата звернення 25.04.2017)

17. Конвенція щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай. http://zakonl.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/mam.cgi?nreg=998_800 ICPDR Annual Report, 2007, Vienna, 2008. 38 p. (дата звернення 5.05.2017)

18. Купинец Л. Е. Экологизация продовольственного комплекса теория, методология, механизмы. Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины, 2010. 712с.

19. Лопачев Н. А., Наумкин В. Н., Петров В. А. Теоретические основы биологизации земледелия // Агрехимический вестник. 1998, №5-6, С. 33.

20. 90 аргументов в пользу биологического земледелия // Экологическая экспертиза. Обзорная информация. М.: ВИНТИ. 2008. №6. С. 35-59.

21. Нестеров Ю. В. Практичні поради зі збереження біорізноманіття в сільськогосподарських угіддях. Київ Wetlands International Black Sea Programme, 2005. 48 с.

22. Политика мобилизации интегрального ресурса региона / Б.В. Буркинский, С.К. Харичков. - Одеса ІПРЕЕД НАНУ, 2003. 40 с.

23. Постанова Кабінету Міністрів України від 31 березня 2004 року № 428 Про затвердження Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2011 роки (із змінами і доповненнями, внесеними Постановами Кабінету Міністрів України від 25 червня 2008 року № 580, від 7 жовтня 2009 року № 1120) // http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP040428.html. (дата звернення 15.05.2017)

24. Постанова КМУ «Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2015 року» від 21 липня 2006 р. № 1001. База даних «Законодавства України» Верховної Ради України: <http://zakonl.rada.gov.ua>. (дата звернення 11.05.2017)

25. Проблемы создания украинского судоходного пути р. Дунай. - Черное море / Б. В. Буркинский, В. Н. Степанов, Н. Т. Примачев, Л. Л.

Круглякова, А. Д. Крисилів, О. Е Рубель. Одеса ИПРЭЭИ НАНУ, 2013. 42 с.

26. Рубель О. Є., Козакова О. Г. Засади формування сталого розвитку соціально-економічного розвитку території українського Придунав'я // Вісник Українського державного університету водного господарства та природокористування Економіка, проблеми управління регіональним економічним і соціальним розвитком. Збірник наукових праць. Випуск 1(20). Рівне, 2003. С. 591-595.

27. Рубель Олег. Пріоритети соціально-економічного розвитку Придунайського регіону України в контексті Стратегії ЄС щодо регіону Дунаю / О. Рубель. // Сучасна регіональна політика: формування, реалізація та розвиток публічної служби ай", матеріали підсумк. наук.-практ. конф. за міжнар. учасцю 23 верес. 2010 р. Одеса: ОРІДУ НАДУ, 2010. С. 157-159.

28. Семенов В.Ф., Балджи М.Д., Мозгальова В.М. Регіональний вимір рекреаційно-туристичної діяльності // За редакцією В.Ф. Семенова. Монографія. - Одеса: Вид-во «Optimum», 2008. 201с.

29. Сільське господарство та охорона природи. Посібник із практичного управління, відновлення та створення природних біотопів на сільгоспугіддях. / Джон Ендрюс і Майкл Рібейн, пер. з англ.: за загальною редакцією О. В. Дудкіна, О. М. Осадчої. К.: 2006. 288 с.

30. Степанов В. Н., Рубель О. Е. Интегральный потенциал экономико-экологического развития украинского Придунавья // Коллега, 2004, №6(19), С. 2-8.

31. Студенніков І. Єврорегіон "Нижній Дунай" як об'єкт історико-регіональних досліджень // Студії з архівної справи та документознавства. Т. 9. 2003. С. 115-118

32. Топчієв О.Г. Проблеми і перспективи сталого соціально-економічного розвитку Українського Придунав'я / О.Г. Топчієв, Л.В. Хомич

// Стан і перспективи соціально-економічного розвитку Українського Придунав'я. Одеса: Фенікс, 2006. С. 67-72.

33. Участь України в Європейській стратегії розвитку Дунайського регіону (концептуальні засади) / О.Є. Рубель, Л.Л. Рассоха; за ред. О.Є. Рубеля / Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень у м. Одесі. Одеса: Фенікс, 2011. 80 с.

34. Харічков С.К., Воробйова О.А., Дишловий І.М., Нездоймінов С.Г. Напрямки реструктуризації та формування умов поступального розвитку рекреаційно-туристичного комплексу регіону»: наукова доповідь / Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України. Одеса, 2009. 27 с.

35. Хухрин А. С. Агропромшленные кластеры: российская модель / Хухрин А. С., Примак А. А., Пехутова Е. А. // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. 2007. №7. С. 30-34

36. Экспертная оценка возможных экономико-экологических конфликтов в районе нефтетерминала пгт Джурджулешты и пути их предотвращения / Б. В. Буркинский, В. Н. Степанов, А. М. Котлубай, О. Е. Рубель, И. А. Бердников, В. Я. Журавлев, А. Ю. Тягульский, И. В. Студенников, О. А. Дьяков. Одесса: Феникс, 2009. 24 с.