

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет магістерської та
аспірантської підготовки
Кафедра менеджменту
природоохоронної діяльності

Магістерська кваліфікаційна робота

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

Виконала студентка 2 курсу групи МБА-61
спеціальності 8.18010016 «Бізнес -
адміністрування»
Бузіян Марина Федорівна

Керівник к.е.н., доцент
Колонтай Світлана Миколаївна

Консультант _____

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

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет Магістерської та аспірантської підготовки
Кафедра менеджменту природоохоронної діяльності
Рівень вищої освіти магістр
Спеціальність 8.18010016 «Бізнес – адміністрування»
(шифр і назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри _____

“ 1 ” грудня _____ 2016 року

З А В Д А Н Н Я
НА МАГІСТЕРСЬКУ КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТЦІ

Бузіян Марині Федорівні

(прізвище, ім'я, по батькові)

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

керівник роботи к.е.н., доцент Колонтай Світлана Миколаївна
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом вищого навчального закладу від “7” листопада 2016 року № 337-С

2. Строк подання студентом роботи 1 лютого 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 Придунайського регіону як база економічної безпеки і сталого розвитку України

2 Інфраструктурна база розвитку Придунайського регіону України

3 Основні напрямки й прогностичні тенденції розвитку рекреаційно-туристичної індустрії в Придунайському регіоні України

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

1 Напрями вирішення проблем водопостачання

2 Основні екологічні проблеми Придунайського регіону України

3 Перелік українських пріоритетних проектів запропонованих до реалізації в рамках імплементації Стратегії ЄС для Дунайського регіону

4 Актуальні проблеми розвитку сільського туризму

5 Основні перешкоди розвитку водного туризму в українській частині Дунайського регіону

6 Найбільш розвинені види рекреації та туризму

7 Загрози для розвитку рекреаційно-туристичної сфери в регіоні

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв

7. Дата видачі завдання 1 грудня 2016 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів магістерської кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи	Оцінка виконання етапу	
			у %	за 4-х бальною шкалою
1	Робота з літературними джерелами	1.12.16-11.12.16	97	відмінно
2	Робота над розділом 1 «Інтегральний потенціал Придунайського регіону як база економічної безпеки і сталого розвитку України»	12.12.16-25.12.16	96	відмінно
3	Робота над розділом 2 «Інфраструктурна база розвитку Придунайського регіону України»	26.12.16-08.01.17	98	відмінно
4	Робота над розділом 3 «Основні напрямки й прогностичні тенденції розвитку рекреаційно-туристичної індустрії в Придунайському регіоні України»	9.01.17-22.01.17	98	відмінно
5	Оформлення роботи	23.01.17-31.01.17	96	відмінно
	Інтегральна оцінка виконання етапів календарного плану (як середня по етапам)		97	відмінно

Студент Бузіян М.Ф.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи Колонтай С.М.
(підпис) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Магістерська кваліфікаційна робота на тему «Економіко-екологічні проблеми Придунайського регіону України та шляхи їх вирішення»
Бузіян Марини Федорівни

Актуальність теми. Придунайський регіон України привертає увагу політиків, управлінців, науковців внаслідок свого важливого геополітичного та гео економічного положення. У ньому поєднуються переваги географічного положення, потужний природно-ресурсний і демографічний потенціал, з одного боку, і помітна депресивність соціально-економічного розвитку, наявність кризових ситуацій і проблем – з іншого.

Мета і задачі дослідження. Мета магістерської роботи полягає в аналізі економіко-екологічних проблем Придунайського регіону України та розробці практичних рекомендацій щодо їх вирішення.

Досягнення поставленої мети зумовило потребу постановки та вирішення комплексу таких завдань:

- розглянути інтегральний потенціал Придунайського регіону як базу економічної безпеки і сталого розвитку України;
- проаналізувати причини виникнення та шляхи вирішення екологічних проблем Придунайського регіону України;
- розглянути інфраструктурну базу розвитку Придунайського регіону України;
- визначити основні напрямки й прогностичні тенденції розвитку рекреаційно-туристичної індустрії в Придунайському регіоні України.

Об'єктом дослідження є економіко-екологічні проблеми Придунайського регіону України.

Предметом дослідження є теоретико - методичні підходи до аналізу економіко-екологічних проблем Придунайського регіону України та розробки практичних рекомендацій щодо їх вирішення.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою роботи є фундаментальні концепції економічної теорії та теорії управління, наукові положення в галузі природокористування та охорони навколишнього середовища, класичні підходи до формування екологічної та економічної безпеки, роботи з вдосконалення методів економіко-екологічного управління водними ресурсами на основі басейнового підходу та розвитку інституційної бази економіко - екологічної безпеки річкового басейну в контексті імплементації інтегрованого управління водними ресурсами.

Інформаційною базою виступають нормативно - законодавчі акти України, статистичні звіти Державної служби статистики України та головного управління статистики в Одеській області, наукові публікації вітчизняних і зарубіжних вчених, інформація електронних Інтернет-ресурсів.

Результати, їх новизна, теоретичне та практичне значення. У магістерській роботі розглянуто економіко-екологічні проблеми Придунайського регіону України та розроблено практичні рекомендації щодо їх вирішення.

Рекомендації щодо використання результатів роботи з зазначенням галузі застосування. Сформульовані та обґрунтовані положення та рекомендації можна застосовувати для подальшого розвитку теоретичних і науково-практичних положень щодо систематизації та вдосконалення шляхів вирішення економіко-екологічних проблем Придунайського регіону України.

Структура і обсяг роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел. Повний обсяг тексту магістерської роботи – 105 сторінок, таблиць – 15, рисунків – 11.

Перелік ключових слів: економіко-екологічні проблеми, Придунайський регіон, рекреаційно-туристична діяльність, ріка Дунай, сталий розвиток.

ANNOTATION

Master's degree qualifying work on a theme of « Economic and environmental issues of the Danube Region Ukraine and Solutions»
Buziyan Marina Fedorivna

Actuality of theme. Ukraine Danube region attracts politicians, managers, researchers due to its important geopolitical and geo-economic position. It combines the advantages of geographical location, powerful, natural resources and demographic potential, on the one hand, and marked depression of socio-economic development, crisis management and availability problems - on the other.

Aim and research tasks. The purpose of the master's work is to analyze the economic and environmental problems of the Danube region of Ukraine and the development of practical recommendations to address them.

Achieving this goal necessitated the formulation and solution set of the following tasks:

- consider the integral potential of the Danube region as a base of economic security and sustainable development of Ukraine;
- to analyze the causes and solutions to the environmental problems of the Danube region of Ukraine;
- consider the infrastructure base of the Danube region of Ukraine;
- identify the main trends and forecast trends in the development of recreational and tourism industry in the Danube region of Ukraine.

Object is economic and environmental problems of the Danube region of Ukraine.

The subject of the study is theoretical - methodological approaches to the analysis of economic and environmental problems of the Danube region of Ukraine and the development of practical recommendations to address them.

Research methods. The theoretical and methodological basis of the work is the fundamental concept of economics and management theory, research position in the field of Natural Resources and Environment, classical approaches to creating environmental and economic security, work on improving methods of economic and ecological water management based on river basin approach and the development of institutional base economy - ecological safety of the river basin in the context of the implementation of integrated water resources management.

The information base regulatory act - legislative acts of Ukraine statistical reports State Statistics Service of Ukraine and the Main Department of Statistics in the Odessa region, scientific publications domestic and foreign scholars, electronic information resources online.

Results, their novelty, theoretical and practical value. In the master's work the economic and environmental problems of the Danube region of Ukraine and practical recommendations for their solution.

Recommendations are in relation to drawing on the results of work with pointing of industry of application. Formulated and reasonable regulations and guidelines can be used for further development of theoretical and scientific provisions on organizing and improving ways of solving economic and environmental problems of the Danube region of Ukraine.

Structure and volume of work. Work consists of entry, three divisions, conclusions, list of the used sources. A complete volume of text of master's degree work is 105 pages, tables - 15 pictures - 11.

Key words: economic and environmental problems of the Danube Region, recreational and tourist activities, the river Danube, sustainable development.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1 ІНТЕГРАЛЬНИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПРИДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ ЯК БАЗА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ І СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ.....	10
1.1 Природно-ресурсний потенціал Придунайського регіону України.....	10
1.2 Водогосподарське використання ріки Дунай.....	15
1.3 Екологічні проблеми Придунайського регіону України.....	18
РОЗДІЛ 2 ІНФРАСТРУКТУРНА БАЗА РОЗВИТКУ ПРИДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ.....	36
2.1 Забезпечення комунікацій та інфраструктури життєдіяльності Українського Придунав'я.....	36
2.2 Транзитний потенціал Придунайського регіону з урахуванням забезпечення стійкості його розвитку.....	46
2.3 Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону.....	59
РОЗДІЛ 3 ОСНОВНІ НАПРЯМКИ Й ПРОГНОЗНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ В ПРИДУНАЙСЬКОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ.....	72
3.1 Рекреаційно-туристичний потенціал Придунайського регіону України.....	72
3.2 Оцінка стану й тенденції розвитку рекреаційно-туристичної діяльності в Придунайському регіоні.....	78
3.3 Формування регіонального рекреаційно-туристичного кластеру як шлях підвищення конкурентоспроможності українського Придунав'я.....	88
ВИСНОВКИ.....	99
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ.....	101

ВСТУП

Актуальність теми. Регіон Українського Придунав'я привертає увагу політиків, управлінців, науковців внаслідок свого важливого геополітичного та гео економічного положення. У ньому поєднуються переваги географічного положення, потужний природно-ресурсний і демографічний потенціал, з одного боку, і помітна депресивність соціально-економічного розвитку, наявність кризових ситуацій і проблем – з іншого.

Якщо Одеська область займає найбільш стратегічне положення в Україні, то Придунав'я є найбільш стратегічним субрегіоном області. Вихід до Дунаю забезпечує транспортний зв'язок з країнами Центрально-Східної Європи. Вигідне географічне положення Українського Придунав'я близькість кордонів Румунії, Молдови та Придністров'я відкривають перед ним значні перспективи у системі європейських транспортних коридорів. Розташування Придунайського регіону на перетині найважливіших міжнародних шляхів з Європи в Азію сприяє розвитку морегосподарського комплексу, який включає три торговельних порти – Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ.

Теоретичні основи сучасного бачення проблем та розвитку Придунайського регіону України закладено в фундаментальних роботах Буркинського Б.В., Степанова В.Н., Харічкова С.К., в яких наведено принципові підходи до формування комплексу регіональної політики в цьому регіоні. Питання гео економічної ролі Придунайського регіону України та Дунайського регіону в цілому розглянуто в ряді робіт Дергачова В. О., в яких, зокрема розкриті окремі аспекти включення в Дунайський регіон субрегіонів басейну Прута (Чернівецька область).

Певне узагальнення особливостей Придунайського регіону (субрегіону) приводить в свої роботах Топчієв О.Г. Також вагомий внесок в дослідження придунайських питань зроблено Центром регіональних досліджень (І. Студенніков, О. Дьяков). Питання стратегії розвитку Придунайського регіону неодноразово підіймалися на наукових конференціях високого рівня,

зокрема, під проводом ЮНЕСКО, Міжнародної комісії по Захисту ріки Дунай.

В магістерській роботі розглянуто інтегральний потенціал Придунайського регіону як база економічної безпеки і сталого розвитку України, інфраструктурна база розвитку Придунайського регіону України, основні напрямки й прогностні тенденції розвитку рекреаційно-туристичної індустрії в Придунайському регіоні України, причини виникнення та шляхи вирішення екологічних проблем Придунайського регіону України.

Мета і задачі дослідження. Мета магістерської роботи полягає в аналізі економіко-екологічних проблем Придунайського регіону України та розробці практичних рекомендацій щодо їх вирішення.

Досягнення поставленої мети зумовило потребу постановки та вирішення комплексу таких завдань:

- розглянути інтегральний потенціал Придунайського регіону як базу економічної безпеки і сталого розвитку України;
- проаналізувати причини виникнення та шляхи вирішення екологічних проблем Придунайського регіону України;
- розглянути інфраструктурну базу розвитку Придунайського регіону України;
- визначити основні напрямки й прогностні тенденції розвитку рекреаційно-туристичної індустрії в Придунайському регіоні України.

Об'єктом дослідження є економіко-екологічні проблеми Придунайського регіону України.

Предметом дослідження є теоретико - методичні підходи до аналізу економіко-екологічних проблеми Придунайського регіону України та розробці практичних рекомендацій щодо їх вирішення.

Методи дослідження. Теоретичною та методологічною основою роботи є фундаментальні концепції економічної теорії та теорії управління, наукові положення в галузі природокористування та охорони навколишнього середовища, класичні підходи до формування екологічної та економічної

безпеки, роботи з вдосконалення методів економіко-екологічного управління водними ресурсами на основі басейнового підходу та розвитку інституційної бази економіко - екологічної безпеки річкового басейну в контексті імплементації інтегрованого управління водними ресурсами.

Інформаційною базою виступають нормативно - законодавчі акти України, статистичні звіти Державної служби статистики України та головного управління статистики в Одеській області, наукові публікації вітчизняних і зарубіжних вчених, інформація електронних Інтернет-ресурсів.

Результати, їх новизна, теоретичне та практичне значення. У магістерській роботі розглянуто економіко-екологічні проблеми Придунайського регіону України та розроблено практичні рекомендації щодо їх вирішення.

Рекомендації щодо використання результатів роботи з зазначенням галузі застосування. Сформульовані та обґрунтовані положення та рекомендації можна застосовувати для подальшого розвитку теоретичних і науково-практичних положень щодо систематизації та вдосконалення шляхів вирішення економіко-екологічних проблем Придунайського регіону України.

РОЗДІЛ 1

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

1.1 Природно-ресурсний потенціал Придунайського регіону України

Південно-західна частина Одеської області, що розташована у Дунайсько-Дністровському межиріччі Придунав'я включає 5 адміністративних районів – Болградський, Ізмаїльський, Кілійський, Ренійський і Татарбунарський, а також місто обласного підпорядкування Ізмаїл. Загальна площа регіону становить 6,6 тис. кв. кілометрів.

З урахуванням географічного положення Українське Придунав'я має стратегічне значення. Вихід до транс'європейської артерії - р. Дунаю забезпечує зв'язок з країнами Центральної і Східної Європи та зумовлює важливість цього регіону як ланки системи європейських транспортних коридорів.

Природний потенціал Українського Придунав'я представлений насамперед земельними, водними і рекреаційними ресурсами. 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.

Розташування Придунайського регіону на перетині найважливіших міжнародних шляхів з Європи в Азію сприяє розвитку потенціалу морегосподарського та транспортного комплексу, який включає 3 морських торговельних порти – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ,

2 судноремонтних заводи, державну судноплавну компанію ВАТ "Українське Дунайське пароплавство", 4 залізничні станції, локомотивне депо, ряд підприємств автомобільного транспорту, аеропорт Ізмаїл. У транспортному вузлі регіону здійснюється передача та розподіл вантажів між різними видами транспорту. Діє міжнародна поромна переправа Рені - Русе.

Однією з причин фінансово-економічної кризи підприємств морської галузі є відсутність глибоководного судноплавного ходу Дунай – Чорне море в українській частині дельти р. Дунаю, що призводить до необхідності сплати щороку вітчизняними судовласниками близько 1 млн. доларів США за прохід румунськими каналами і негативно позначається на роботі портів Усть-Дунайськ, Ізмаїл і Рені, Ізмаїльського суднобудівного та Кілійського судноремонтного заводів.

Стан дорожньо-транспортної інфраструктури, режим експлуатації автомобільної дороги Одеса – Рені в районі с. Паланка та технології прикордонно-митного оброблення вантажів і обслуговування пасажирів під час перетинання кордону з Республікою Молдова зумовлюють необхідність будівництва дороги за новим напрямком.

Структура промислового виробництва в регіоні складається в основному з підприємств переробної та харчової промисловості (молочні, рибообробні заводи, м'ясокомбінати та інші). Значна частина промислових підприємств перебуває в занепаді і потребує технічної та технологічної модернізації.

Сільськогосподарська галузь спеціалізується на виробництві зерна (у тому числі вирощуванні рису), виноградарстві, овочівництві, тваринництві, риборозведенні. Протягом останніх років спостерігається занепад рибного господарства, яке забезпечує зайнятість більшості населення. Рівень зайнятості населення цього регіону, як і в

цілому по області, протягом останніх 5 років продовжував знижуватися. Відсутність власних електроенергетичних генеруючих потужностей помітно гальмує економічний розвиток та посилює соціальну напруженість. Водопровідно-каналізаційне господарство перебуває у незадовільному технічному стані. Рівень розвитку соціальної інфраструктури Придунайського регіону значно нижчий, ніж інших районів Одеської області.

Сільські населені пункти забезпечуються централізованим водопостачанням на дуже низькому рівні, а дефіцит питної води становить 50 відсотків. Екологічна ситуація в регіоні, особливо в приморській смузі, складна. Так, у р. Дунаю виявлено високі концентрації нітритів, фосфатів, заліза, міді, хрому, нафтопродуктів, кальцію. Спостерігається забруднення підземних вод пестицидами, нітратами та нітритами. Нафтовий термінал, будівництво якого здійснюється у с-щі Джурджулешть (Республіка Молдова), є одним з найнебезпечніших об'єктів у Придунайському регіоні. Існує реальна загроза виникнення на ньому аварії, що може призвести до забруднення нафтопродуктами всієї території Придунав'я. У регіоні розташовано 40 об'єктів обласного рівня, що є екологічно небезпечними, та Ізмаїльський целюлозно-картонний комбінат, який включено до списку 100 найбільших забруднювачів в Україні. Територія Придунав'я практично безліса, лише у заплавах р. Дунаю та долинах малих річок є окремі ділянки лісів, вкрай незначні ресурси мінеральної сировини. За прогностичними оцінками, прилеглий морський шельф північно-західної частини Чорного моря нафтоносний. Недостатня вивченість природних ресурсів є однією з основних причин затримки організації їх раціонального використання, відновлення і охорони. Мережа закладів охорони здоров'я Придунайського регіону представлена лікарнями та поліклініками, кількість яких протягом 1997-2002 років не змінилася. Рівень захворювань на туберкульоз та інші інфекційні хвороби досить високий, що зумовлено проблемами у водопостачанні та водовідведенні населених пунктів. Забезпечення

навчальних закладів, особливо у сільській місцевості, педагогічними кадрами та підручниками, виданими мовами національних меншин України, незадовільне, гостро стоїть питання стосовно комп'ютеризації шкіл. Етнічний склад населення Українського Придунав'я багатонаціональний, тому потребує уваги проблема міжнаціональних відносин. Необхідно вирішити питання щодо збереження історико-культурних пам'яток регіону, зокрема археологічних та тих, що мають значення для національних меншин України. Доступ жителів регіону до інформаційних ресурсів держави дуже обмежений.

Дунай за довжиною і площею водозбору посідає друге місце у Європі після р. Волга. Народжуючись у горах Шварцвальду (Німеччина) від злиття двох потічків Бреге та Бригах, він досягає Чорного моря лише через 2857 км, протікаючи територіями багатьох європейських країн. У верхів'ї це типова гірська річка: неширока, з стрімкою течією. Середня і, особливо, нижня ділянки Дунаю набувають характеру рівнинної річки. Перепад висот між витоком і гирлом досить значний і становить 678 м (для порівняння -- у Дніпра він лише 220 м), тому навіть в пониззі швидкість течії дуже значна.

Площа водозбору Дунаю величезна і охоплює 817 тис. км² території Центральної Європи, що значно перевищує площу України (604 тис. км²). Дунай приймає води безлічі різних приток. Вони і формують річний водний Стік Дунаю, надзвичайний за своїм обсягом: щорічно ріка приносить до Чорного моря пересічно 205 км³ води, а в багатоводні роки до 313 км³. Для порівняння — річний -стік Дніпра становить 52 км³, а Дністра і Південного Бугу — 10 і 3 км³ відповідно.

Проте, цим унікальні властивості Дунаю не обмежуються. Ріка вважається найкаламутнішою у Європі. Пов'язано це з тим, що Дунай і його численні притоки активно розмивають на своєму шляху гірські схили і долини, несучи величезну кількість різноманітного матеріалу: від каміння, піску, глини до розчинених у воді органічних і мінеральних речовин. Є відомості, що з кожного квадратного кілометра площі водозбору Дунаю

протягом року змивається і зноситься річками близько 80 т верхнього, найродючішого шару ґрунту. А у Чорне море Дунай щороку виносить пересічно 80 млн. т наносів. Максимальний їхній обсяг спостерігався 1912 р. і становив 178,7 млн.т. Дунайська вода настільки каламутна, що білий диск (диск Секкі, за яким визначають прозорість води у водоймі) у ній можна бачити лише до глибини 20-60 см, тобто прозорість її дорівнює 0,2-0,6 м. На противагу, у пониззі Дніпра вона становить 1,5-2,0 м, а подекуди — і 3,0-3,3 м. У гирлі Дунаю кубічний метр води містить, пересічно, 190-250 г завислих речовин. Але у певні періоди цей вміст може збільшуватися до 2-3 кг/м³. Ці речовини забарвлюють воду в жовто-коричневий колір, хоча усі звикли вважати Дунай голубим, завдяки популярному вальсу Й. Штрауса. Зависі є основою родючості дунайської заплави, а також північно-західної частини шельфу Чорного моря, бо містять в собі величезну кількість поживних речовин. Частина завислих речовин осідає в численних протоках та заплавних водоймах пониззя, але переважна більшість їх досягає моря і є головним будівельним матеріалом дунайської дельти. До того ж, вони відіграють вкрай позитивну роль в очищенні води від усіляких забрудників, якими так багата дунайська вода. На них адсорбується до 80^90% валового вмісту важких металів, нафтопродуктів, пестицидів тощо. Наступне осідання зависів у донні відклади та їхнє захоронення призводить до зменшення токсичності водних мас.

Північніше від дельти знаходиться цікава і складна в екологічному відношенні водойма — Сасикське водоймище площею близько 30 тис. га. Раніше це був солоноводний лиман з двома невеличкими степовими річками — Когильник та Сарата — у його верхів'ях. До 1958 р. піщаний пересип відокремлював лиман від моря, після сильного шторму у ньому утворився прорив завширшки 120 м. 1979 р. почалася реконструкція Сасика з метою перетворення його на прісну водойму з подальшим використанням для іригації.

Українське Придунав'є охоплює північну частину пониззя Дунаю від місця впадіння в нього останньої притоки — річки Прут — до Чорного моря. Хоча ця ділянка незначна за розмірами (лише 174 км завдовжки — близько 4% довжини Дунаю), вона унікальна та вкрай цікава. Найхарактернішою особливістю її є різноманіття водно-болотних угідь: дельта Кілійського рукава Дунаю, пригирлове узмор'я, великі прісні водойми-лимани та заплавні озера Лівобережжя, плавневі масиви заплави з численними озерами, а також прилегла смуга акваторії Чорного моря.

1.2 Водогосподарське використання ріки Дунай

Дунай починається в горах Шварцвальда і тече у Чорне море. Це найбільша річка Західної Європи (довжина 2850 км, площа басейну 817 тис. км²). За особливостями морфології річкової долини і режиму харчування Дунай ділиться на три частини: верхня течія – від витоків до Відня, середнє – від Відня до ущелини Залізні Ворота і нижнє – від Залізних Воріт до гирла, де Дунай теж утворює дельту з декількома рукавами – гирлами. У верхній течії це гірська річка, повноводна під час танення снігів і льодовиків (на Баварському плато Дунай приймає ряд приток, одержують харчування з Альп). У середній і нижній течії Дунай протікає по Середньо- і Нижнедунайській низинам і являє собою типову рівнинну річку з добре вираженою долиною, широкою заплавою, з численними озерами – старицями. У середній течії Дунай приймає найбільші притоки (Драва, Сава, Тиса), в харчуванні яких основну роль відіграють талі снігові води, що збільшують тривалість весняно-літньої повені. У Залізних Воріт русло Дунаю звужується, відділяючи Карпати від гір Стара-Планіна. Тут збудовано потужний гідротехнічний вузол. У нижній течії Дунай приймає ряд коротких приток, які відносно маловодні і істотного впливу на режим основної річки не чинять. У середній і нижній течії Дунай замерзає також тільки в холодні зими на нетривалий час.

В теперішній час водні ресурси України ввійшли в число найважливіших факторів ресурсозберігаючої політики держави. Водне господарство району розглядається як частина економіки, яка покликана забезпечити потреби населення в воді гарантованої якості та в необхідній кількості. Складовими його частинами є: використання, вивчення, облік, охорона водних ресурсів, а також боротьба зі шкідливою дією вод. Такі проблеми, як подача води на далеку відстань, розподілення водних ресурсів в умовах їх дефіциту, охорона водних ресурсів у значній мірі визначила формування водного господарства як галузі, яка охоплює сукупність об'єктів, споруд та підприємств.

Проблема водопостачання повинна вирішуватись у двох напрямках: збільшення наявних водних ресурсів, а також удосконалення експлуатації об'єктів господарства та економне використання води у сфері споживання (рис. 1.1).



Рис. 1.1 Напрями вирішення проблем водопостачання

Збільшення водних ресурсів може здійснюватися шляхом подальшого регулювання річкового стоку, внутрішньо басейновим та між басейновим перекиданням стоку, використання підземних і опрісненням солоних вод. Рациональне використання водних ресурсів включає обмеження темпів

розвитку водоемких галузей, заходи по скороченню потреб у воді, охорону водних ресурсів від забруднення та вичерпання.

Фізико- географічні умови формування стоку річок басейну р. Дунай Кілійського району.

Кілійський район розташований в південно – західній частині Одеської області, південний кордон проходить по лівому березі р. Дунай. Загальна площа території району -84.0 тис. га. Район знаходиться в зоні інтенсивного зрошення. Територія району характеризується особливостями загального рельєфу Причорноморської низовини– холмистої долини з загальним нахилом на південь, з розкиданою яро-балочною мережею. Сучасний рельєф представлений долиною р. Дунай, дунайським озером Китай, лівими притоками р. Дунай- Киргиж-Китай, Аліяга, Дракуля. Число днів з відносною вологістю менше 3 являється одним з показників посушливого клімату. За вегетаційний період посушливими бувають 28-30 днів. Річна норма опадів коливається близько 350-400 мм. В 2010 році середньорічна кількість опадів 8,7 мм . Безморозний період триває понад 200 днів. Зима була дуже тепла, малосніжа , з високими як для зимнього періоду , температурами Середня температурв в літнійперіод була від 18 до 30 градусів С. Ґрунти тут – південний чорнозем і поблизу Дунаю – малогумусні темно-каштанові несолонцеві ґрунти, в заплавах річок важкосуглинкові солонцеваті і солончакові. Рівень ґрунтових вод основних ділянок плато глибокий, і вони не впливають на процес ґрунтоутворення. Запаси поверхневих вод на території району розподіляються нерівномірно. Північна та центральна частини характеризуються обмеженими запасами, а південно-західна, яка тяжіє до р. Дунай, має великі запаси води. Більша частина середньорічного стоку припадає на р.Дунай. Згідно форми 6-зем під річками та струмками знаходиться 4105,63 га земель, під штучними водостоками (канали, колектори, канави) – 4046,81га, під озерами та лиманами – 12063,09,під ставками – 59,19 га, під штучними водосховищами – 1266,96га, землі природоохоронного призначення – 19027 га. В зоні обслуговування

Кілійського УВГ - руслове наливне Дракулівське водосховище, яке побудовано на р. Дракуля і експлуатується ізольовано від решти водосховищ Татарбунарського тракту. Подача води здійснюється з р. Дунай через канал Міжколгоспний, Дунайський, Т-4. Ставки використовуються для риборозведення, знаходяться в басейні р. Дунай і є водоймами загальнодержавного значення Ставки надаються в оренду водокористувачам райдержадміністрацією згідно ст 51. ВКУ.

1.3 Екологічні проблеми Придунайського регіону України

Україна знаходиться в стані глибокої екологічної та економічної кризи. Формування ринкових основ господарювання, створення самостійного цілісного народногосподарського комплексу не призвели до позитивних зрушень в природокористуванні і природоохоронні. У сучасних умовах ми маємо неефективний, застарілий еколого-економічний виробничий потенціал, недостатню правову базу природоохорони, недостатню систему управління, недостатній мірі діючі економічні стимули раціоналізації природокористування. Така ситуація є наслідком багаторічного господарювання витратного ресурсомісткого виховання членів суспільства.

Придунайський водогосподарський район охоплює територію Болградського, Ізмаїльського, Кілійського і Ренійського адміністративних районів. На території зазначених районів налічується близько 287 артсвердловин, з них близько 134 (46,7 %) знаходяться у незадовільному технічному стані. За даними статзвітності 2ТП-водгосп забір води у 2011 році склав 1,707 млн. м³, що складає 5,3 % від загального забору.

Перелік основних екологічних проблем представлено на рис. 1.2.

Ріка Дунай є найбільшою в Центральній і Південно-Східній Європі й належить до басейну Чорного моря. За довжиною й площею водозбору Дунай – друга річка в Європі після Волги й займає 24-е місце серед річок Землі.

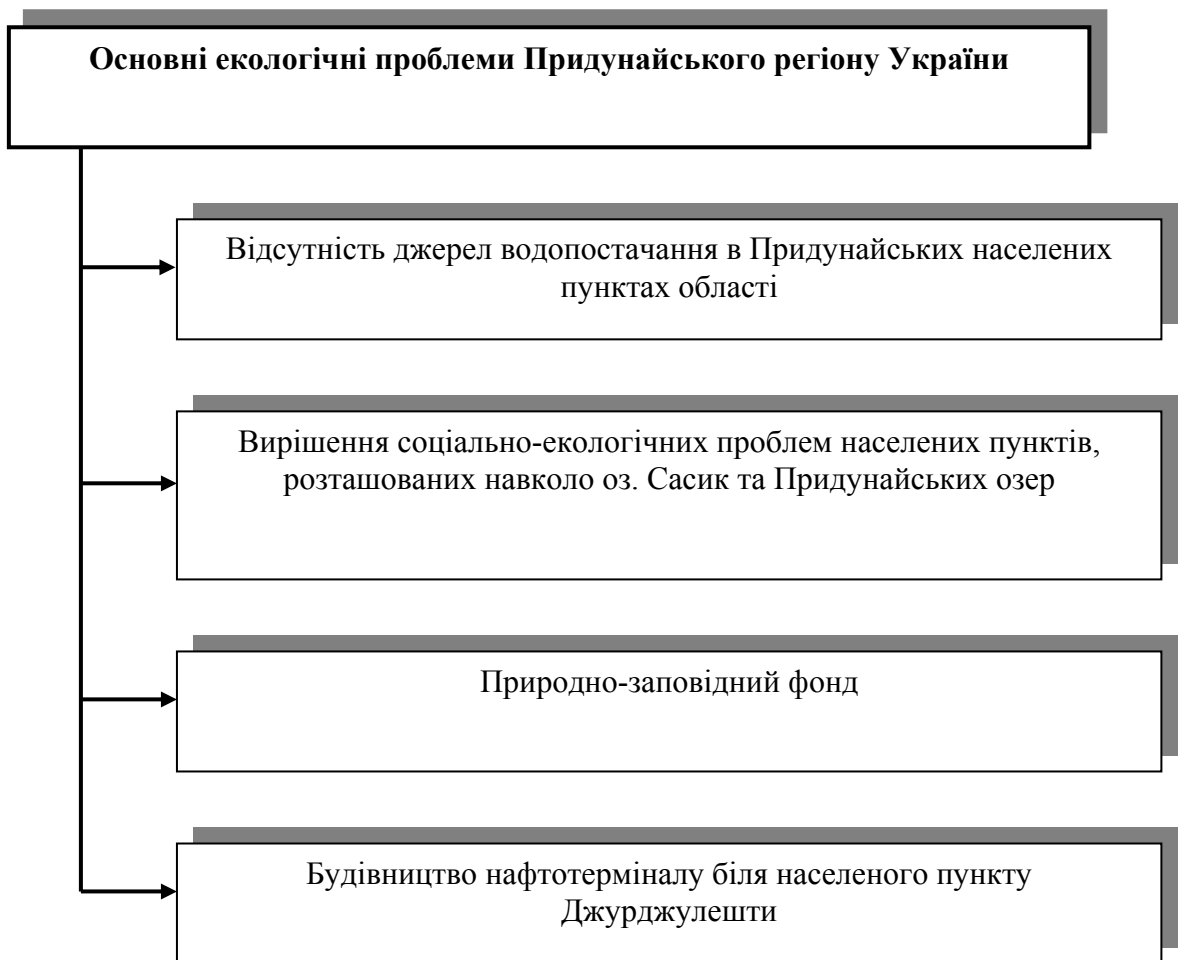


Рис. 1.2 Основні екологічні проблеми Придунайського регіону України

Загальна площа басейну річки Дунай становить 817 тис. км², що перевищує площу України (604 тис. км²) і становить 8% загальної території Європи. Найбільші притоки Дунаю, що беруть свій початок на території України – рр. Тиса, Прут, Серет формують близько 15 км³ води за рік. Це лише 7,3 % річного стоку Дунаю. По території України проходить невелика ділянка пониззя річки Дунай (170 км) від міста Рені до її гирла. Наближаючись до Чорного моря, річка вище румунського міста Тульча поділяється на три рукави: Кілійський, Сулинський та Георгіївський. Об'єм води в дельті Дунаю за руслами розподіляється так: Кілійське гирло – 58 %, Сулинське – 19 %, Георгіївське – 23 %. Найбільш багатоводний з них Кілійсь-

кий рукав (129 км³/рік) проходить по прикордонній території Румунії і України.

У басейні Дунаю на одного жителя припадає в 2 рази більше води, ніж у басейнах Дніпра й Дністра. У Західній Європі водопостачанням з Дунаю забезпечується 80 мільйонів людей. Дунай – найбільш мутна річка Європи. Мутність дунайської води в районі м. Вилкове на рівні 850-880 і навіть 1300 г наносів у м³, а в осінньо-зимовий період, при мінімальному стоці, усього до 8 г, частіше 10-40 г. У придонному шарі – до 10 і більше кг у м³. Загальна маса твердого стоку річки становить від 45 до 85 млн. тонн у рік.

Загальний об'єм промислових, міських і сільськогосподарських стічних вод із усієї площі водозбірного басейну Дунаю в 90-ті роки ХХ ст. становив 20 км³ у рік або близько 10 % від стоку. Загальний водовідбір з водних джерел басейну Дунаю в межах України рівний 2 км³, або 5,8 % загального водовідбору прісних вод в Україні. В озеро Сасик щорічно подається до 1 км³ дунайської води для підтримання необхідної якості води опрісненого озера. Дунай дає майже половину загального об'єму стоку річок басейну Чорного моря.

Якісний склад води річок часто залежить від витрат та фази водного режиму. Виходячи з цього, розглянемо це питання більш детально для Нижнього Дунаю з врахуванням стоку, динаміки рівнів води, затоплення територій.

Пересічна витрата води річки Дунай 6460 м³/с. Об'єм середньорічного стоку Дунаю рівний 203 км³. У посушливі роки водність Дунаю значно менша і річний стік становить від 123 км³/рік (1921 р.), у багатоводні зростає до 313 км³/рік (1941 р.). Найбільш багатоводними місяцями на Дунаї є квітень, травень, і червень: на частку кожного випадає до 10-12 % річного стоку. Мінімальним стік спостерігається у вересні - жовтні (5,5 - 6 %) річного стоку. Максимальні добові витрати води у весняне водопілля досягають 12-16 тис. м³. В межень вони знижуються до 1,3-1,5 тис.м³, тобто більше ніж в 10 раз.

Коливання рівня води (між найвищими й найнижчими відмітками) протягом року в пункті спостережень Рені перевищували 400 см в 1953, 1954, 1963, 1970, 1980, 2010, 2011, і ін. роках. А це значить, що максимальні річні витрати в ці роки перевищували 9300 м³/с. При цьому, найвищий історичний рівень за час спостережень (1860-2012 рр.) в Рені становить 619 см (6.07.2010 р.).

Необхідно відмітити, що весняна повінь на Дунаї є досить тривалою, до 216 діб (1941 р.), в середньому близько 4 місяців. Підняття рівня води в Дунаї означало затоплення заплави. При піднятті рівня води до відмітки 500 см майже вся територія заплави (95% до 1955 р) покривалась водою і відбувався природний водообмін з озерами.

В середині минулого століття почалося активне освоєння заплави нижнього Дунаю. Для захисту населених пунктів, портових споруд, промислових підприємств, сільгоспугідь, риборозплідних ставків і меліоративних об'єктів від затоплення в середині минулого століття уздовж українського берега Дунаю від м. Рені до м. Вилкове в 1955-1970 рр. був побудований комплекс протипаводкових гідротехнічних споруд загальною довжиною 239 км, у тому числі 215 км дамб і 13 шлюзів-регуляторів, призначених для водогосподарського менеджменту Придунайських озер. Величезні ділянки заплави, розташовані між річкою і придунайськими озерами, були осушені і перетворені в сільгоспугіддя, а озера стали використовувати як водосховища для питного водопостачання, зрошення та рибництва, для захисту прилеглих заплавноїх земель від затоплення та регулювання накопичення у водосховищах води для зрошення. Побудова дамби вздовж Дунаю (на відстані 100-150 м від річки) на ділянці Рені – Ізмаїл (55 км), де русло має найбільшу ширину (місцями до 1600 м і глибиною до 20 м), заблокувало природний водообмін з озерами і затоплення заплави. Велика частина заплави після 1960 рр. перетворена на сільськогосподарські угіддя які зрошуються водою якості (слабо забруднена). За фазами водного режиму

вода Дунаю за середнім умістом марганцю як і хрому суттєвої різниці не мала і відносилася до 3 категорії якості. умісту Дунаю.

На основі результатів спостережень на стаціонарному гідрологічному пункті річка Дунай – м. Кілія (а також в меншій мірі Дунай - Вилкове) в системі Держгідрометслужби України протягом 1950-2015 рр. було складено банк даних за наступними 50 показниками якості: витрата води при відборі проб ($\text{м}^3/\text{с}$), вміст головних іонів (Ca^{2+} , Mg^{2+} , Na^+ , K^+ , CO_3^{2-} , HCO_3^- , SO_4^{2-} , Cl), загальна мінералізація води, величина рН, вміст біогенних речовин ($\text{N-NH}_4 + \text{NNO}^2$, N-NO_3^-), загального азоту й фосфору, мінерального фосфору (PPO_4^{3+}), зважених речовин, насиченість киснем (O_2 , $\text{мг}/\text{дм}^3$), кольоровість води, перманганатна й біхроматна окислюваність (ПО, БО), біохімічне споживання кисню за 5 діб (БСК5), вміст важких металів (Fe^{3+} , Cr^{3+} , Zn^{2+} , Cu^{2+} , Pb^{2+} , Ni^{2+} , Mn^{2+} , Cr^{6+} , Co^{2+} , Cd^{2+}), фенолів, нафтопродуктів (НП), синтетичних поверхнево-активних речовин (СПАР), залишків деяких пестицидів.

Уміст у природній воді річок нафтопродуктів, фенолів, СПАР, фторидів, ціанідів, пестицидів, важких металів та радіоактивності відноситься до специфічних показників токсичної й радіаційної дії.

Уміст нафтопродуктів у воді Дунаю змінювався від 0 (23,44 % проб) до $1,2 \text{ мг}/\text{дм}^3$ (5-6.07.1973). ГДК нафтопродуктів у водоймах рибогосподарського призначення, внутрішніх морях України й гранична межа 3 категорії екологічної оцінки $0,05 \text{ мг}/\text{дм}^3$, а для водойм господарсько-побутового призначення – $0,3 \text{ мг}/\text{дм}^3$. При цьому, 47,46 % проб води Дунаю мали уміст нафтопродуктів нижчий за ГДК для водойм рибогосподарського призначення, а 89,5 % проб – для водойм господарсько-побутового призначення.

Загалом рівень забруднення води нафтопродуктами є характерним і високим. Середньоарифметичні значення умісту НП у воді зростали з $0,25$ (1971- 1980 рр.) до $0,308$ (1991-1995) $\text{мг}/\text{дм}^3$ (табл. 1.1). У пізніші терміни ці показники постійно знижувались, а з 2001 р. є нижчими за ГДК для водойм

рибогосподарського призначення. За фазами водного режиму найвищий середній уміст НП у літню межень, найнижчий – у весняну повінь і у всі фази перевищує ГДК для водойм рибогосподарського призначення (табл. 1.2).

Середній найвищий уміст нафтопродуктів у воді Дунаю був у 1991-1995 рр. і становив 0,308 мг/дм³ (7 категорія якості, брудна), у 1971-1980 рр. – 0,25 мг/дм³ (6 категорія якості, сильно забруднена), у 1981-1990 рр. – 0,108 мг/дм³ (5 категорія якості, помірно забруднена), у 1996-2000 рр. – 0,057 (4 категорія якості, слабо забруднена), у 2001-2010 рр. – 0,039-0,017 мг/дм³ (3 категорія якості, досить чиста), у 2011-2015 – аналогічно. Отже, починаючи з 1996 р. стан води Дунаю щодо забруднення нафтопродуктами постійно покращується.

Таблиця 1.1

Середньоарифметичний уміст специфічних показників токсичної дії у воді Дунаю за період спостережень, мг/дм³

Інгредієнти	1971-1980	1981-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2015
НП	0,25	0,108	0,308	0,057	0,039	0,017	0,012
СПАР	0,072	0,015	0,044	0,018	0,014	0,015	0,015
Феноли	0,0037	0,0052	0,0054	0,0057	0,0106	0,0038	0,0031
Фториди	0,21	0,26	0,24	0,23	0,28	0,29	0,31
Cu ²⁺	0,0072	0,0128	0,0144	0,0075	0,0066	0,0089	0,0092
Zn ²⁺	0,0246	0,0359	0,1242	0,0658	0,0312	0,0367	0,389
Fe, заг	0,27	0,31	0,4122	0,2665	0,1932	0,3566	0,4241
Cr ⁶⁺	-	0,0017	0,0032	0,0049	0,0035	0,0059	0,0061
Mn ²⁺	0,0062	0,0607	0,0402	0,042	0,0219	0,0734	0,0891
Ni ²⁺	0,0141	0,0165	0,0149	0,0163	0,0159	0,0187	0,0192
Co ²⁺	0	0,0108	0,0122	0,0134	0,0117	0,0129	0,0135
Al ²⁺	0,0059	0,0095	0,0084	0,0113	0,0186	0,0234	0,0301
Cd ²⁺	-	0,000834	0,0009	0,0013	0,0032	0,0048	0,0061
Hg ²⁺	0	0,00005	0,00004	0,00003	0,00003	0,00003	0,00003
Pb ²⁺	0,0053	0,0086	0,0092	0,0084	0,0076	0,0091	0,01
⁹⁰ Sr, Бк/м ³	10,1	-	-	19,3	22,5	13,9	15,1
¹³⁷ Cs, Бк/м ³	-	-	-	2,18	2,12	1,48	-
Витрати води при відборі проб, м ³ /с	4415	3456	3173	3905	3529	3570	3591

Нафтопродукти належать до найпоширеніших і небезпечних речовин, які забруднюють природні води. Поняття «нафтопродукти» у гідрохімії умовно обмежується лише вуглеводневою фракцією, яка становить 70— 90% від суми всіх речовин, які входять до складу нафти й продуктів її переробки. Значні кількості нафтопродуктів потрапляють у природні води при перевезенні нафти водним шляхом, із стічними водами промислових підприємств, особливо нафтодобувної та нафтопереробної промисловості, із господарсько-побутовими стічними водами.

Таблиця 1.2

Середньоарифметичний уміст специфічних показників токсичної дії у воді Дунаю у різні фази водного режиму, мг/дм³

Інгредієнти	Зимова межень	Весняна повінь	Літня межень	ГДК рибо- господарсько- го призначення	ГДК господарсько- побутового використан- ня	Гранична межа 3 категорії екологіч- ної оцінки
НП	0,1207	0,1039	0,1358	0,05	0,3	0,05
СПАР	0,0290	0,0369	0,0274	0,2	-	0,02
Феноли	0,0056	0,0070	0,0060	0,001	0,001	0,001
Фториди	0,2806	0,2913	0,2364	-	-	0,1-0,15
Cu ²⁺	0,0116	0,0131	0,047	0,001	1	0,002
Zn ²⁺	0,0506	0,0765	0,0509	0,001	1	0,02
Fe, заг	0,234	0,4031	0,1962	0,01	0,3	0,1
Cr ⁶⁺	0,0031	0,0031	0,0030	0,001	0,05	0,005
Mn ²⁺	0,0415	0,0475	0,0419	0,01	0,1	0,05
Ni ²⁺	0,0147	0,0114	0,0155	0,01	0,1	0,01
Co ²⁺	0,0026	0,0306	0,0034			
Al ³⁺	0,0088	0,0098	0,0061			
Cd ²⁺	0,0003	0,0012	0,0002	0,005	0,002	0,0002
Hg ²⁺	0	0,00004	0,000038		0,001	0,0002
Pb ²⁺	0,0109	0,0044	0,0049	0,1	0,03	0,01
Sn ³⁺	0	0	0,0390			

У результаті процесів випаровування, сорбції, біохімічного та хімічного окислення концентрація нафтопродуктів у воді може суттєво знижуватись. Швидкість цих процесів залежить від складу нафтопродуктів, температурного режиму водного об'єкта, інтенсивності розвитку утилізаційних процесів за участі мікроорганізмів.

За підрахунками спеціалістів ООН, Дунай "транспортуює" щорічно в Чорне море 206 тис. т нафти, 12 тис. т цинку, 4,5 тис. тонн свинцю, 2,2 тис. т фенолу, 1,5 тис. тонн хрому, 2 тис. тонн миш'яку, 200 тонн кадмію, 80 т ртуті. Уміст фенолів у воді Дунаю змінювався від 0 (5,37 % проб) до 0,06 (26.06.2003) мг/дм³. ГДК фенолів у водоймах рибогосподарського призначення, господарсько-побутового призначення й гранична межа 3 категорії екологічної оцінки 0,001 мг/дм³. Лише в 11,2 % проб уміст фенолів був нижчим ГДК.

Отже, забруднення води Дунаю фенолами за повторюваністю є характерним з дуже високим рівнем. Середньоарифметичні значення фенолів у воді Дунаю зростали з 0,0037 мг/дм³ у 1971-1980 рр. (5 категорія якості – помірно забруднена) до 0,0106 мг/дм³ у 2001-2005рр. (6 категорія якості – сильно забруднена). З 2006 р. води Дунаю за умістом фенолів є помірно забрудненими. За фазами водного режиму найвищий уміст фенолів у весняну повінь, найнижчий – у зимову межень. У природних умовах феноли утворюються при процесах метаболізму водних організмів, при біохімічному окисленні та трансформації органічних речовин, які проходять як у водній товщі, так і в донних відкладах. Вони є одними з найпоширеніших забруднювальних речовин, які надходять у природні води зі стічними водами нафтопереробних, лісохімічних, коксохімічних, лакофарбових, фармацевтичних та інших підприємств. Концентрація фенолів у стічних водах може перевищувати 10—20 г/дм³.

Уміст синтетичних поверхнево-ктивних речовин у воді Дунаю змінювався від 0 (29,1 % проб) до 0,37 (20.05.1994) мг/дм³. ГДК для водойм рибогосподарського призначення 0,2 мг/дм³. Кількість проб в яких уміст СПАР перевищував ГДК для водойм рибогосподарського призначення складає лише 0,8 %. Забруднення вод Дунаю СПАР є одиночним з низьким рівнем. За середньоарифметичними показниками уміст синтетичних поверхнево-активних речовин у воді Дунаю був найвищим у 1971-1980 рр. – 0,072 мг/дм³ (5 категорія якості – помірно забруднена), дещо нижчим у 1991-

1995 – 0,044 (4 категорія якості – слабо забруднена) і на рівні 3 категорії якості (досить чиста) в усі інші періоди досліджень. За фазами водного режиму уміст СПАР у воді Дунаю був найвищим у весняну повінь, найнижчим – у літню межень, але на рівні показників забруднення 4 категорії якості для усіх фаз водного режиму. У водні об'єкти СПАР потрапляють у значних кількостях із господарсько-побутовими й промисловими стічними водами. У поверхневих водах СПАР перебувають у розчиненому й сорбованому станах, а також у поверхневій плівці води водного об'єкта.

Уміст фторидів у воді Дунаю змінювався від 0,17 до 0,59 мг/дм³ і був присутнім у всіх пробах води. За середньоарифметичними показниками вмісту фторидів вода річки у всі періоди досліджень відносилась до 5 категорії якості. Уміст міді у воді Дунаю змінювався від 0 (3,4 % проб) до 0,15 мг/дм³ (16.09.1990). В 93,4 % проб води уміст міді був вищим за ГДК для водойм рибогосподарського призначення, а 83,7 % проб – перевищували граничну межу 3 категорії екологічної оцінки, тобто вода в кращому випадку була слабо забрудненою. Загалом, забруднення води Дунаю Cu^{2+} є характерним з дуже високим рівнем. За середніми значеннями уміст міді у воді Дунаю в часі зростав з 0,0072 мг/дм³ в 1971-1980 рр. до 0,0144 мг/дм³ в 1991-1995 рр. Пізніше він був значно нижчим ніж у 1991-1995 рр. При цьому вода Дунаю за умістом міді в 1971-1980 і 1996-2010 рр. відносилась до 4 категорії якості (слабо забруднена), а в 1981-1995 рр. – до 5 (помірно забруднена).

Найчастіше надходить мідь у водні об'єкти з стічними водами хімічних і металургійних виробництв, шахтними водами, реагентами, що містять мідь, а також з стічними водами з сільськогосподарських угідь і гірських порід. Цинк також виявлено у воді річки Дунай у концентраціях від 0 (1,9 % проб) до 0,532 мг/дм³ (14.06.1992). Лише в 12,38 % проб уміст цинку був нижчим за ГДК для водойм рибогосподарського призначення, 81,9 % проб мали значення вищі за граничну межу 3 категорії екологічної оцінки (0,02 мг/дм³).

Забруднення води річки *цинком* оцінюється як характерне за повторюваністю з дуже високим рівнем. Якщо розглядати уміст цинку за фазами водного режиму, то дещо вищими є показники для весняної повені, а для зимової й літньої межені значення практично на одному рівні.

Слід відмітити, що у всі фази водного режиму вода за умістом цинку відносилася до 5 категорії якості. Середній уміст Zn^{2+} як і міді у воді Дунаю зростав з 0,0246 мг/дм³ в 1971-1980 рр. до 0,1242 мг/дм³ в 1991-1995 рр.

Пізніше концентрація цинку у воді Дунаю була значно нижчою. За середнім умістом цинку у різні періоди досліджень вода річки Дунай у 1971-1990 та 2001-2010 рр. відносилася до 4 категорії якості (слабо забруднена), у 1991-1995 рр. – до 6 категорії якості (сильно забруднена), у 1996-2000 рр. – до 5 категорії якості (помірно забруднена)

Уміст *хрому* у воді Дунаю змінювався від 0 (36,07 % проб) до 0,014 (12.12.2007) мг/дм³. Концентрації хрому вищі за ГДК для водойм рибогосподарського призначення виявлено в 55,25 % проб, а в 49,7 % проб – значення вищі за межу 3 категорії екологічної оцінки. Забруднення води Cr^{6+} є характерним і високим. За середніми значеннями вмісту хрому (шестивалентного) у часі вода нижнього Дунаю у 1981-1990 рр. відносилася до 1-2 категорії якості (чиста), у 1991-2005 рр. – до 3 категорії якості (досить чиста), у 2006-2008 рр. – до 4 категорії якості (слабо забруднена). За фазами водного режиму середній уміст хрому у воді Дунаю був на одному рівні – 0,003-0,0031 мг/дм³, а вода відносилася до 3 категорії якості.

Уміст загального *заліза* у воді Дунаю змінювався від 0 (2,8 % проб) до 5,0 мг/дм³ (21.05.1968). Концентрацію заліза у воді від 0 до 0,1 мг/дм³ мали 39,3 % проб, від 0,1 до 0,2 мг/дм³ – 23,24 % проб, від 0,2 до 0,3 – 14,08 % проб. Концентрацію заліза вищу за 1 мг/дм³ мали 3,87 % проб води Дунаю. При цьому, 41,2 % проб мали значення нижчі за ГДК для водойм рибогосподарського призначення та за граничну межу 3 категорії екологічної оцінки.

Найвищий уміст заліза у воді Дунаю припадає на тривалий період з 29.10.1988 р. по 13.05.1993 р. Окремі одинокі високі концентрації заліза у воді річки характерні практично для всього періоду досліджень. Загалом, рівень забруднення води Дунаю загальним залізом є характерним і високим.

Середній уміст заліза у воді Дунаю зростав від 0,224 мг/дм³ у 1949-1960 рр, 0,2 – у 1961-1970 рр., до 0,412 мг/дм³ у 1991-1995 рр. У пізніший період середній уміст заліза у воді Дунаю значно знизився і не перевищував 0,356 мг/дм³. За середнім умістом загального заліза вода Дунаю у 1949- 2010 рр. відносилася до 4 категорії якості (слабо забруднена), як і у 2011-2015 рр. За фазами водного режиму вода Дунаю за середнім умістом загального заліза найбільш чистою була у літню межень (0,1962 мг/дм³), найбільш брудною – у весняну повінь (0,4031 мг/дм³).

Уміст *марганцю* у воді Дунаю змінювався від 0 (2,68 % проб) до 0,6778 мг/дм³ (2.06.2007 р.). Лише 22,8 % проб мали значення нижчі за ГДК для водойм рибогосподарського призначення, а 69,3 % проб – за граничну межу 3 категорії екологічної оцінки. Загалом, рівень забруднення води марганцем є характерним і дуже високим для Дунаю. Середній уміст марганцю у воді Дунаю мав значні коливання в часі і змінювався від 0,0062 мг/дм³ у 1971-1980 рр. до 0,0734 мг/дм³ у 2006- 2008 рр. За середнім умістом марганцю вода Дунаю у 1971-1980 рр. відносилася до 1-2 категорії якості (чиста), пізніше з 1991 по 2005 рр. – до 3 категорії якості, а в 1981-1990, 2006-2010 та 2011-2015 рр. – до 4 категорії

Уміст *нікелю* у воді Дунаю змінювався від 0 (35,1 % проб) до 0,054 (6.11.1987) мг/дм³. Концентрації нікелю вищі за ГДК для водойм рибогосподарського призначення й значення вищі за межу 3 категорії екологічної оцінки води виявлено в 46,4 % проб. Це свідчить, що забруднення води Дунаю нікелем є стійким за повторюваністю й середнім за рівнем (перевищення ГДК в 2-10 раз. Середні значення вмісту нікелю у воді нижнього Дунаю є стабільними у часі і вода у всі періоди досліджень відносилася до 4 категорії якості (слабо забруднена). За фазами водного

режиму середній уміст нікелю у воді Дунаю був найвищим у літню межень, найнижчим – у весняну повіднь вода у всі фази відносилася до 4 категорії якості. Уміст свинцю у воді Дунаю змінювався від 0 (61,6 % проб) до 0,05 (29.10.1988) мг/дм³. Концентрації хрому вищі за ГДК для водойм рибогосподарського призначення у воді Дунаю не виявлено, а значення вищі за межу 3 категорії екологічної оцінки води виявлено в 21,6 % проб.

Середні значення вмісту свинцю у воді нижнього Дунаю є стабільними у часі і вода у всі періоди досліджень відносилася до 3 категорії якості. За фазами водного режиму середній уміст свинцю у воді Дунаю був найвищим у зимову межень 0,0109 мг/дм³ (4 категорія якості), найнижчим – у весняну повіднь – 0,0044 та 0,0049 мг/дм³ у літню межень (3 категорія якості).

Уміст *алюмінію* у воді Дунаю змінювався від 0,00087 (9.08.1980) до 0,55 мг/дм³ (7.07.1987). Уміст алюмінію у воді не нормується. Середній уміст алюмінію у воді Дунаю постійно зростав від 0,0059 мг/дм³ у 1971-1980 рр. до 0,0301 мг/дм³ у 2011-2015 рр. За фазами водного режиму вода Дунаю за середнім умістом алюмінію була найвищою у весняну повіднь, найнижчою – у літню межень.

Уміст *кадмію* у воді Дунаю змінювався від 0,00032 до 0,0064 мг/дм³. При цьому, 6,27 % проб води мали концентрацію кадмію вищу за ГДК для водойм рибогосподарського призначення. Отже, забруднення води Дунаю кадмієм є одиночним за повторюваністю і низьким за рівнем. Середньоарифметичні значення вмісту кадмію у воді Дунаю постійно зростали, а вода у період 1981-2000 рр. відносилась до 5 категорії якості, а в 2001-2015 рр. – до 6 категорії якості. За фазами водного режиму вода Дунаю за вмістом кадмію є значно менш забрудненою у літню й зимову межень у порівнянні з весняною повідню.

Уміст *ртуті* у воді Дунаю змінювався від 0 до 0,0002 мг/дм³, що не перевищувало межі 3 категорії якості. За середнім умістом ртуті вода Дунаю у всі періоди досліджень відносилася до 1-2 категорії якості – чиста. Крім того, при одиночних не періодичних аналізах у воді Дунаю виявляли уміст

олова від 0 до 0,3 мг/дм³, титану – 0-0,4 мг/дм³, срібла – 0-0,0005 мг/дм³, ванадію – 0-0,0063 мг/дм³, молібдену – 0-0,03 мг/дм³. Але низька періодичність відбору проб на зазначені аналізи й недостатня кількість даних не дозволяють більш детально характеризувати стан забруднення води Дунаю за зазначеними вище інгредієнтами. Важкі метали вод Дунаю мають наступні основні характеристики, що впливають на фазове розподілення (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Біогеохімічні властивості важких металів

Властивості	Fe	Mn	Cu	Ni	Zn
Біохімічна активність	В	В	В	П	В
Токсичність	Н	П	П	П	П
Мінеральна форма поширення	В	П	Н	Н	Н
Органічна форма поширення	В	В	В	В	В
Тенденція до біоконцентрування	В	В	П	В	П
Розчинність сполук	П	П	В	П	В
Здібність до комплексоутворення	В	П	В	Н	В

В – висока, П – помірна, Н – низька

Частина проб води р. Дунай містила залишки хлорорганічних і фосфорорганічних пестицидів або продукти їх розкладання – метаболіти, у кількостях значно нижчих за ГДК. Так, уміст α -ГХЦГ у Дунаї змінювався від 0 до 0,000141 мг/дм³, γ -ГХЦГ – від 0 до 0,000117 мг/дм³, ДДТ – від 0 до 0,000672 мг/дм³, ДДЄ – від 0 до 0,00008 мг/дм³, ліндану – від 0 до 0,000036 мг/дм³. При цьому в 62-69,4 % проб взагалі не виявлено пестицидів. За середньоарифметичним умістом залишків пестицидів вода Дунаю у всі періоди досліджень відносилася до 3 категорії якості – досить чистої. Вміст радіонуклідів у воді річки Дунай коливався в межах значень останніх років і був близьким до передаварійних рівнів. Концентрація стронцію-90 у поверхневих водах Дунаю до 1986 року становила 10-15 Бк/м³.

Середня концентрація *стронцію-90* й *цезію-137* у дунайській воді у створі м. Кілія в 2009 р становила відповідно 10,9 та 1,4 Бк/м³.

Розрахунок індексу забруднення води (*ІЗВ*) проводиться за обмеженим числом інгредієнтів. Визначається середнє арифметичне значення результатів хімічних аналізів по кожному з таких показників: азот амонійний, азот нітритний, нафтопродукти, феноли, розчинений кисень, біохімічне споживання кисню. Знайдене середнє арифметичне значення кожного з показників порівнюється з гранично допустимими концентраціями. При цьому у випадку розчиненого кисню величина гранично допустимої концентрації ділиться на знайдене середнє арифметичне значення концентрації кисню, тоді як для інших показників це робиться навпаки.

Розрахунок *ІЗВ*, за обмеженим числом інгредієнтів дав наступні результати: 1971-1980 рр. – 2,426, 1981-1990 рр. – 2,482 (3 клас, вода помірно забруднена), 1991-1995 рр. – 2,595 (4 клас, вода забруднена), 1996- 2000 рр. – 1,645, 2001-2005 рр. – 2,494, 2006-2015 рр. – 1,09 (3 клас, вода помірно забруднена). Отже, вода річки Дунай за індексом забруднення, протягом 1971-1990 і 1996-2010 рр. знаходилася під значним антропогенним впливом, рівень якого близький до межі стійкості екосистеми, а в період 1991-1995 рр. – вода мала порушені екологічні параметри, а екологічний стан оцінювався як екологічний регрес. Загальна оцінка води Нижнього Дунаю за всією множиною показників (за так званою функцією міри R_s) наведена у табл. 1.4 і свідчить, що вода у всі періоди досліджень відносилась до 4 категорії якості – задовільна. Необхідно відмітити, що сольовий склад води Дунаю охарактеризовано в роботі, трофо-сапробіологічні показники – в роботі. Таблиця 1.4 цієї статті є узагальненням всього матеріалу по Дунаю.

Підбивши підсумки отриманих даних, можна зробити такі висновки:

1. Середній найвищий уміст нафтопродуктів у воді Дунаю був у 1991-1995 рр. і становив $0,308 \text{ мг/дм}^3$ (7 категорія якості, брудна), у 1971-1980 рр. – $0,25 \text{ мг/дм}^3$ (6 категорія якості, сильно забруднена), у 1981-1990 рр. – $0,108 \text{ мг/дм}^3$ (5 категорія якості, помірно забруднена), у 1996-2000 рр. – $0,057$ (4 категорія якості, слабо забруднена), у 2001-2010 рр. – $0,039-0,017 \text{ мг/дм}^3$ (3 категорія якості, досить чиста), аналогічно 2011-2015 рр. Отже, починаючи з

1996 р стан води Дунаю щодо забруднення нафтопродуктами постійно покращується.

Таблиця 1.4

Загальна оцінка якості води за всією множиною показників

Категорії якості води	Кількість показників відповідної категорії та загальна оцінка якості води						
	1971-1980	1981-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2015
1	2	1	1	3	1	1	1
2	6	8	6	6	6	7	7
3	5	5	6	6	9	6	6
4	5	4	3	4	4	7	7
5	7	5	5	6	4	4	4
6	1	4	3	2	4	2	3
7	1	1	3	1	0	1	0
8	1	0	1	0	0	0	0
Загальна оцінка R	3,75	3,71	4,11	4,07	3,57	3,57	3,57

2. Забруднення води Дунаю фенолами за повторюваністю є характерним з дуже високим рівнем. Середньоарифметичні значення фенолів у воді Дунаю зростали з 0,0037 мг/дм³ у 1971-1980 рр. (5 категорія якості – помірно забруднена) до 0,0106 мг/дм³ у 2001-2005 рр. (6 категорія якості – сильно забруднена). З 2006 р. води Дунаю за умістом фенолів є помірно забрудненими. За фазами водного режиму найвищий уміст фенолів у весняну повінь, найнижчий – у зимову межень.

3. За середньоарифметичними показниками уміст синтетичних поверхнево-активних речовин у воді Дунаю був найвищим у 1971-1980 рр. – 0,072 мг/дм³ (5 категорія якості - помірно забруднена), нижчим у 1991-1995 – 0,044 (4 категорія якості – слабо забруднена) і на рівні 3 категорії якості (досить чиста) в усі інші періоди досліджень. За фазами водного режиму уміст СПАР у воді Дунаю був найвищим у весняну повінь, найнижчим – у літню межень, але на рівні показників забруднення 4 категорії якості для усіх фаз водного режиму. Загалом, виходячи з встановленого в Україні ГДК, забруднення вод Дунаю СПАР є одиночним з низьким рівнем.

4. За середньоарифметичними показниками вмісту фторидів вода річки Дунай у всі періоди досліджень відносилась до 5 категорії якості. Уміст фторидів, фенолів, СПАР був вищий у фазу водного режиму – весняна повінь

5. Забруднення води Дунаю важкими металами (Cu^{2+} , Zn^{2+} , Fe^{3+} , Cr^{6+} , Mn^{2+}) є характерним з високим і дуже високим рівнем. Вода майже у всі періоди досліджень характеризується як слабо та помірно забруднена (4-5 категорії якості). У весняну повінь вищі концентрації ніж в інші фази водного режиму таких важких металів як залізо, кобальт, олово, кадмій, алюміній, влітку – олова, взимку – свинцю.

6. За середньоарифметичним умістом залишків хлорорганічних пестицидів вода Дунаю у всі періоди досліджень відносилася до 3 категорії якості – досить чистої.

7. За індексом забруднення вода річки Дунай, протягом 1971-1990 та 2011-2015 рр. була помірно забрудненою (3 клас) і знаходилася під значним антропогенним впливом, рівень якого близький до межі стійкості екосистеми, а в період 1991- 1995 рр. – вода була забрудненою (4 клас) й мала порушені екологічні параметри, а екологічний стан оцінювався як екологічний регрес. Загальна оцінка води Нижнього Дунаю за всією множиною показників свідчить, що вода у всі періоди досліджень відносилась до 4 категорії якості – задовільна. Отже, за багатьма показниками забруднення вода Дунаю знаходиться під значним антропогенним впливом, рівень його близький до межі стійкості системи.

Найважливіша проблема Придунайського регіону, що вимагає вирішення на міжнародному рівні – це будівництво нафтотерміналу біля населеного пункту Джурджулешти на території Республіки Молдова.

На території Республіки Молдова біля населеного пункту Джурджулешти на суміжній з Одеською областю території (Ренійський район) у 1997 році розпочато будівництво нафтоналивного терміналу. Розміщення нафтотерміналу створює екологічну загрозу для України.

Відповідно до компетенції в екологічному паспорті Одеської області надано орієнтований перелік питань щодо функціонування нафтотранспортного комплексу в районі населеного пункту Джурджулешти (Республіка Молдова) на р. Дунай для розгляду спільною українсько-молдавською робочою групою.

1. Вжити заходи щодо проведення незалежної екологічної експертизи Республікою Молдова за участю українських спеціалістів та отримати висновок екологічної експертизи.

2. Розглянути питання та вжити заходи щодо доповнення до ст. 5 Угоди між Урядом України та Урядом республіки Молдова про спільне використання та охорону вод - обов'язкове компенсування збитків Українській стороні у разі аварій та катастроф на р. Дунай на території Республіки Молдова.

3. Розробити план заходів з ліквідації наслідків можливих техногенних аварій, утворити додаткові структури у складі МНС України для оперативного реагування на надзвичайні ситуації, які можуть виникнути у зоні функціонування нафтотранспортного комплексу «Джурджулешти».

4. Підготувати та направити звернення до Міжнародної комісії із захисту р. Дунай щодо проведення комплексної технічної та економічної експертизи проекту будівництва нафтотерміналу та дотримання положень Конвенції щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай (Конвенція про охорону річки Дунай).

5. Розробити програму моніторингу за показниками якості поверхневого та придонного шарів води, донних відкладень у районі розташування нафтотерміналу та Ренійського морського торговельного порту.

6. Створити спеціальну лабораторію двох країн (України та Молдови) за допомогою, якої проводити інструментальний моніторинг та дослідження, узагальнювати отримані результати та опубліковувати їх у засобах масової інформації.

Зазначимо що акваторія Ренійського морського торгівельного порту по р. Дунай знаходиться в границях 62,5-71,0 милі. Ренійський порт виконує моніторинг стану води р. Дунай в границях розташування території порту. Порт Джурджулешти (Республіка Молдова) розташований на 72,4 милі, а саме: вище Української ділянки р. Дунай.

Проблема загальнодержавного значення - вирішення соціально-екологічних проблем населених пунктів, розташованих навколо оз. Сасик та Придунайських озер.

РОЗДІЛ 2

ІНФРАСТРУКТУРНА БАЗА РОЗВИТКУ ПРИДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ

2.1 Забезпечення комунікацій та інфраструктури життєдіяльності Українського Придунав'я

Придунайський регіон України (5 районів Одеської області), який знаходиться на перехресті міжнародних транспортних коридорів і забезпечує зв'язок через Дунай зі Східною та Центральною Європою, має стратегічне значення для економічного розвитку і зовнішньої політики держави.

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

Транспортна інфраструктура Українського Придунав'я представлена низкою ключових об'єктів та підприємств. Зокрема, Українське Дунайське пароплавство, маючи розвинену інфраструктуру, було одним з 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. тонн вантажів).

Українські дунайські порти – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайск – разом з портопунктами Кілія і Вилкове складають Дунайський портово-промисловий комплекс, що здатний щорічно переробляти понад 20-24 млн. т вантажів. Порти здійснюють обробку вантажів у напрямках до країн СНД, Центрально-

Східної і 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 малотоннажних автопоромів.

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

На даний час фінансове становище Українського Дунайського Пароплавства (УДП) є критичним. Середній вік суден флоту УДП становить близько 30 років, зношування всього портового господарства сягає 80%. В експлуатації перебувають менше третини річкових суден, що традиційно приносили підприємству найбільший прибуток. З 2007 р. в УДП спостерігається й кадрова криза. Для зниження витрат на підприємстві було скорочено приблизно 1 тис. 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 ходу (ГСХ) р. Дунай – Чорне море на українській частині дельти Дунаю - було виконано. На сьогодні ГСХ в цілому функціонує (глибина фарватеру становить п'ять метрів), проте було здійснено лише частину проекту. В Міністерстві транспорту та зв'язку наполягають на необхідності доведення глибин ГСХ до проектних (7,2 м), що дозволило б в подальшому збільшити кількість суднозаходів, а портам Ізмаїл та Рені приймати великотоннажні судна. При цьому Мінтрансом виділяються

три завдання: 1) проведення днопоглиблювальних робіт на ГСХ «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 ГСХ, яке проводило держпідприємство «Дельта-лоцман» [14,19,23].

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

На даний час існує гостра необхідність комплексного підходу до формування інфраструктури міжнародних транспортних коридорів в Українському Придунав'ї, що має відіграти роль аванпосту у формуванні європейських транспортних коридорів України і 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 та транспортно-комунікаційної інфраструктури. Це має забезпечити збільшення транзитних та 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.

У Придунайському регіоні розташовані дві основні залізничні магістралі. Існує ділянка залізничної магістралі, що з'єднує Одесу і порт Рені (401 км). Ця лінія, 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, залізорудної сировини, міндобрив, чорних металів, зерна, деревени.

Водночас, у контексті розвитку транспортної інфраструктури вкрай актуальним є створення залізничної лінії Рені – Ізмаїл, як одного з етапів реконструкції і розвитку транспортної системи України в контексті розвитку МТК. Техніко-економічне обґрунтування будівництва залізничної лінії Рені-Ізмаїл було виконано проектним інститутом „Одесзалізничпроект” ще у 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-Дунайський). Окремими фахівцями висувається ідея прокладення залізничної гілки до порту Усть-Дунайський. 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 по маршруту 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.

Розв'язання проблеми транспортної ізолюваності Українського Придунав'я значною мірою залежить від реконструкції ділянки автомобільної траси Одеса-Рені поза межами українсько-молдовського кордону, що ускладнюється через низку екологічних обмежень (маршрут траси проходить Дністровськими плавнями), а також через необхідність

реконструкції мостового переходу через Старостамбульське гирло Дністровського лиману та будівництво універсального мостового переходу у створі Овідіопіль - Білгород-Дністровський (з перспективою налагодження залізничного та трубопровідного сполучення за цим напрямком).

Будівництво автомобільного шляху Білгород-Дністровський - Овідіопіль 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 з 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 на сьогодні складає 9000 транспортних одиниць на добу, прогнозована інтенсивність - до 20 000 одиниць. Існує можливість розробити без додаткових бюджетних асигнувань спеціальний проект розміщення на конструкціях моста газопроводу, водоводу й інших комунікацій. Це дозволить об'єднати проект будівництва моста з рішенням проблеми газифікації і водопостачання міста Білгород-Дністровський [12,20].

Важливу роль у розвитку транспортних коридорів у Придунав'ї має зіграти створення поромних переправ через Дунай між Ізмаїлом і Тульчою, про що була досягнута домовленість між Одеською облдержадміністрацією і префектурою Тульча ще у 1996 році. За інформацією румунської сторони після введення в дію поромної переправи Олтеніца (Румунія) - Тутрукан (Болгарія), можливий обсяг перевезень на проектованому 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 і 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: у 2010 році продовжувався ремонт залізничної колії на дільниці Одеса - Ізмаїл за рахунок власних коштів Одеської залізниці (13,9 млн. грн.). Було виконано роботи по заміні обладнання сигналізації та зв'язку; проведено капітальний та середній ремонт колій; придбано обладнання та матеріали для станцій дільниці Одеса - Ізмаїл; відремонтовано вокзали станцій Ізмаїл та Аліяга; виконані роботи з капітального ремонту поста електричної централізації залізничної станції Кароліно-Бугаз (завершено у 2011 році). Будівництво ж мосту через Дністровський лиман досі не розпочиналось, як і не проводилась запланована реконструкція та розвиток аеропорту «Ізмаїл», що мало вдвічі збільшити обсяг пасажиро- та вантажоперевезень. Основні засоби КП Аеропорт «Ізмаїл» було заморожено 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 унеможливорює збільшення обсягів та 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, з 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 може позбавити електороенергії більш 300 тис. чоловік, знеструмить підприємства різних галузей енергозалежних районів, у тому числі газокompresорну станцію «Орловка», що здійснює транзит газу за кордон.

З огляду на рівень розвитку нетрадиційної енергетики, екологічний стан України й рекреаційні особливості Українського Придунав'я, одним з можливих вирішень енергетичної проблеми є використання вітроенергетичних установок і локальних цехів по переробці біомаси для виробництва біогазу і розширення можливості використання геліоустановок. Придунайський регіон характеризується високим потенціалом біоенергетики (відходи сільського господарства, біомаса заплавних зон тощо).

Програмою комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2010 роки було передбачено задоволення потреби регіону в енергетичних ресурсах. Серед важливих заходів було передбачено будівництво Болградської 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 Болградської електростанції, проектні роботи знаходяться у стадії виконання, на що НАЕК Енергоатом тільки у 2010 році виділив 12699 тис. гривень. Щодо будівництва парогазової електростанції у 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 [5,19,25].

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 та Придунайські озера (Кагул, Ялпуг, Катлабух, Китай, Кугурлуй). На даний час ці джерела водопостачання знаходяться в незадовільному стані, та за цілою низкою показників 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 і не придатна для господарського водопостачання. Мешканці 44 населених пунктів Татарбунарського і Кілійського районів споживають привізну воду.

В рамках третього розділу Програми («Водозабезпечення та водовідведення») планувалися заходи щодо встановлення компактних водоочисних установок колективного користування для знесолення підземних вод Кілійського, Ізмаїльського і Татарбунарського районів,

реконструкції низки каналізаційно-насосних станцій і мереж (термін виконання добігає кінця у 2011 році), створення технології очищення питної води в басейні ріки Дунай.

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

Співробітниками Інституту проблем ринку та економіко-екологічних досліджень для усунення вищеназаних проблем рекомендовано наступне.

1. Створити єдиний логістичний комплекс в Українській частині Дельти Дунаю із включенням його до 7 МТК та інших транспортних коридорів (TRACEKA, BS RING ROAD, тощо), який має включати: створення портового комплексу на лимані Сасик; організацію логістичної бази (сухі порти, складські термінали, залізниця з колією європейської ширини); реконструкція Усть-Дунайського порту для забезпечення конкурентних переваг глибоководного морського порту.

2. З метою створення цілісної транспортної інфраструктури в Нижньому Придунав'ї передбачити будівництво залізниці по маршруту Галац – порт Усть-Дунайськ або порт Сасик. Завершити будівництво поромних переправ на Нижньому Дунаї з метою створення умов для регулярного функціонування автомобільних поромів за напрямками Ізмаїл-Тульча (Ісакча), Вилкове-Переправа, Рені-Галац. Забезпечити участь України в гармонізації Річкової інформаційної служби, в створенні освітнього комплексу для підготовки кадрів судноплавства на Дунаї.

3. В контексті проекту будівництва Придунайської ділянки МТК Black Sea RING ROAD з метою забезпечення транзиту вантажів та пасажирів в Дунайсько - Чорноморському регіоні реалізувати наступні проекти: будівництво мосту через лиман Дністровський; будівництво мосту через Дунай; реконструкція траси Одеса – Рені. Включити ці проекти до оновленої Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я.

4. Розробити єдину концепцію судноплавства на Дунаї; узгодити транспортну політику України із Рамковою Водною Директивою ЄС, що базується на басейновому принципі управління водними ресурсами; запровадити методи екологічної компенсації та інвестування в екосистемні послуги. Здійснити будівництво мосту через Дністровський лиман між Овідіополем і Білгород-Дністровським, а також залізничної гілки у напрямку до Рені, що сприяло б збільшенню обсягів транзитних вантажів, розвитку підприємств транспортного сектору.

5. З метою зменшення енергозалежності регіону завершити будівництво Болградської та Ізмаїльської парогазових електростанцій, забезпечити розвиток відновлювальної енергетики та економії енергетичних ресурсів.

6. З метою поліпшення якісного централізованого водопостачання і водовідведення в Українському Придунав'ї розглянути можливість використання нових джерел водопостачання (підруслових вод Дунаю), що вимагає окремого розділу в Програмі комплексного розвитку Українського Придунав'я [19].

Всі вищенаведені рекомендації можуть стати частиною національної та європейської «дорожніх карт» чи планів дій щодо розвитку Українського Придунав'я. Після обов'язкового проведення експертного моніторингу ситуації, що склалася в регіоні на 2011 рік, в рамках роботи національного координатора щодо участі України в реалізації Дунайської Стратегії ЄС, слід запропонувати як складову національної стратегії щодо розвитку Дунайського регіону оновлення Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я з продовженням терміну її виконання до 2014 року.

2.2 Транзитний потенціал Придунайського регіону з урахуванням забезпечення стійкості його розвитку

Історично Україна знаходиться на перетині найважливіших товарних потоків, що зв'язують Європу з Близькому Сходом, Закавказзям, Індією і Далеким Сходом. Нині говорять, що Україна має високий транзитний потенціал, проте, що розуміти під цим терміном, далеко не завжди розшифровують.

Для того, щоб оцінити транзитний потенціал необхідно, очевидно, визначити що є реалізуюча його функція, тобто транзитність. Транзитність є здатністю або властивістю задовольняти потреби в переміщенні товарів, пасажирів, фінансових ресурсів, інформації.

Таким чином, транзитний потенціал країни — ця властивість територіально-економічної системи задовольняти потреби інших територіально економічних систем в забезпеченні світо-господарських зв'язків.

Можна також сказати, що транзитний потенціал країни — це потенційна здатність держави взяти участь в задоволенні потреб світової спільноти або його частини в забезпеченні світо-господарських зв'язків.

Ці зв'язки виражаються інформаційними, фінансовими, товарними і пасажирськими потоками і забезпечуються створенням умов безпечного пересування вантажів і пасажирів, що включають економіко-екологічну безпеку.

Транзитний потенціал по товарних потоках визначається потенційною здатністю держави брати участь в задоволенні потреб певної сукупності членів світової спільноти в переміщенні товарів на тій, що відповідає регіональний товарний ринок, який надалі називатимемо *локальним*.

Таким чином, необхідно виділити сукупність локальних товарних ринків, для кожного з яких визначити потенційну здатність України брати участь в переміщенні товарів. Виділення сукупності локальних товарних

ринків є окремим завданням, рішення якого в цій роботі не розглядається [18].

Така потенційна здатність держави в переміщенні товарів буде визначатися наступною сукупністю чинників :

— *географічними*, які визначають рівень пріоритетів держави або частини його території по відношенню територіям інших держав по забезпеченню постачань товарів на відповідний локальний товарний ринок;

— *політичні*, такі, що визначають принципову можливість або неможливість певних держав (територій) здійснювати постачання товарів через територію цієї держави на відповідний локальний товарний ринок. (Зі вступом до СОТ ці чинники поступово втрачають значення);

— *фінансові*, такі, що визначають економічну доцільність постачань товарів з певних держав через територію цієї держави на відповідний локальний товарний ринок. (Зі вступом до СОТ ці чинники поступово втрачають значення.);

— *виробничі*, такі, що визначають міру можливого задоволення потреб держав — клієнтів, в перевезеннях певних товарів на відповідні локальні товарні ринки.

Кількісна оцінка транзитного потенціалу визначеного таким чином транзитного потенціалу полягатиме у визначенні деякого показника (індексу транзитного потенціалу), що виражає сукупний вплив перелічених вище чинників, кожна група яких представлятиметься відповідним індексом їх сукупного впливу.

Географічні чинники пропонується визначати індексом відношенням площі району тяжіння до площі держави.

Політичні чинники пропонується визначати як величину, обернено пропорційну до кількості перешкод на шляху дотримання товару, що виражаються в числі і мірі складності перетину меж держави.

Фінансові чинники пропонується визначати індексом долі транспортної складової в ціні товару на відповідному товарному ринку, який

визначатиметься відношенням мінімальної долі транспортного чинника в ціні товару на відповідному локальному ринку до долі транспортного чинника в ціні того ж товару, що поставляється на цей локальний товарний ринок через територію даної держави.

Виробничі чинники пропонується визначати індексом який виражається відношенням сумарною пропускнуою здатністю пунктів пропуску через митний кордон (лімітуючих вхід або вихід) до загальних потреб даної території в експорті цього виду товару на усі локальні ринки.

Виходячи з вище за сказане, індекс транзитного потенціалу країни буде твором індексів транзитного потенціалу усіх видів товару що проходять по території цієї країни, на ті, що відповідають товарні локальні ринків.

Транспортно-економічне районування на морському транспорті охоплює визначення меж вантажорозділів для масових і спеціальних вантажів, районів безпосереднього тяжіння і районів тяжіння в змішаному повідомленні, а також зовнішніх внутрішніх районів перевалочного тяжіння морських басейнів і їх портів.

Під вантажозділом слід розуміти лінії поширення однорідної продукції двох суміжних районів або центрів виробництва. Для морського транспорту особливо характерні внутрішні і зовнішні вантажорозділи морських басейнів і їх портів.

Під внутрішнім вантажорозділом морських басейнів або їх портів розуміються лінії розподілу однорідних товарів одного або декількох районів або центрів виробництва між морськими басейнами і їх портами.

Під зовнішнім вантажорозділом маються на увазі лінії розподілу однорідних товарів однієї або декількох зарубіжних країн-імпортерів (експортерів) між морськими басейнами їх портами [19,27].

Для морського транспорту характерніші райони тяжіння в змішаному, найчастіше в залізнично-морському повідомленні. У відмінності від безпосереднього району тяжіння район тяжіння в змішаному повідомленні включає ті морські напрями, до яких обслуговувана територія прямо не

тяжіє, а тяжіє через перевезення в змішаних повідомленнях, де морський шлях, як правило, є транзитним шляхом, у зв'язку з чим цей район тяжіння ще називають *транзитним*.

Особливо важливе значення для морського транспорту мають внутрішні і зовнішні райони перевалочного тяжіння і розподіл морських басейнів і їх портів. При цьому у разі експорту мають місце райони тяжіння (вивезення), а при імпорті — райони розподілу (ввезення). Принципових відмінностей у визначенні районів тяжіння і розподілу немає, тому нижче в основному говоритимемо про райони тяжіння, маючи на увазі у випадок імпорту під районами тяжіння райони розподілу.

Найбільш раціональне районування вантажних потоків по морських басейнах, що забезпечує найменші витрати на перевезення зовнішньоторговельних вантажів на усьому перевізному циклі від місця виробництва (споживання) до зарубіжних країн — імпортерів (експортерів), очевидно, матиме місце при розміщенні експортних ресурсів (замовлень) для країн-імпортерів, що входять в зовнішній район тяжіння басейну, в економічних районах, що входять в його внутрішній район тяжіння. Але такі умови не завжди можна забезпечити, головним образом через обмеженість або відсутність ресурсів по окремих видах товарів. В цьому випадку ресурси доводиться розміщувати за межами внутрішнього району тяжіння басейну. Таке змінення в розміщенні експортних ресурсів міняє для цього товару зовнішній район тяжіння. Це означає, що зовнішні і внутрішні райони перевалочного тяжіння морських басейнів і їх портів для окремих поїменованих товарів різні і рухливі і є вантажорозділи.

Критерієм оптимальності при транспортно-економічному районуванні є забезпечення:

— мінімуму витрат на повному перевізному циклі — від місця виробництва до місця споживання при визначенні районів тяжіння;

— мінімуму сукупних витрат на транспортування (так-же на повному перевізному циклі) і виробництво продукту при встановленні меж вантажорозділів.

У другому випадку транспортно-економічне районування тісно пов'язане з раціональним розміщенням окремих галузей промисловості, а також експортних ресурсів і імпортного споживання.

У змісті критерію оптимальності і полягає основна принципова відмінність цих двох видів транспортно-економічного районування. Коли якість і об'єми продукції і витрачання на її виробництво не відомі, встановлення меж вантажорозділів принципово не відрізняється від визначення районів тяжіння.

Розглянувши чинники впливу можна узагальнити, що географічні і політичні чинники виступають своїм родом обмежень на величину потенційного попиту, а фінансові і виробничі можуть виступати як критеріями оптимізації, так і обмеженнями. У ситуації коли існує дефіцит пропускної спроможності, задачу оптимізації використання транзитного потенціалу необхідно вирішувати за критерієм її максимального використання з обмеженням на гранично допустимий рівень витрат по переміщенню транзитних вантажопотоків [18,24].

Судноплавання на Дунаї. У 1950 році загальний об'єм перевезень на Дунаї склав 9,7 млн. т, в т.ч. міжнародних — 4,1 млн. т, каботажних, — 5,5 млн. т, море — Дунай — 101 тис. т. В подальші роки об'єми перевезень неухильно росли і досягли своєї найбільшої величини в 1980 році. Слід зазначити, що за вказаний 30-річний період об'єм міжнародних перевезень збільшився в 5,7 разу, каботажних — в 10,7, море — Дунай — в 80, загальний об'єм — в 9,2 разу. У наступне десятиліття — 1980 — 1990 рр. — загальні об'єми перевезень знизилися до 69,6 млн. т, при рості міжнародних перевезень до 30,7 млн. т, різкому спаді каботажних перевезень до 35,5 млн. т і зниженні перевезень Дунай — море до 3,3 млн. т.

Традиційні для Дунаю вантажопотоки - це сировинні матеріали: залізна руда, вугілля, кокс, фосфати, неметалічні концентрати і т. д. Ці вантажі йдуть головним чином вгору по річці від Констанци, Рени, Ізмаїла (за винятком вантажів для Лінца, що виходять з Роттердама). Продукція великих металургійних заводів «Voest Alpine», «Dunaferr», «Sartid», «Kosice», «Sidex» транспортується вгору і вниз по Дунаю. Добрива рухаються вгору з Румунії на Югославію, Австрію і Німеччину, вниз з Австрії в Угорщину. Соєве борошно транспортується з Констанци у Болгарію, Югославію і Угорщину, а з Роттердама в Угорщину.

В 90-х роках ринок судноплавства динамічний і формується з урахуванням факторів високої конкуренції, з одного боку, і наявністю традиційних транспортних маршрутів, з іншого боку. Показний приклад — 2 млн. т української руди, яку возили щорічно по Дунаю баржами з Рени, Ізмаїла на Лінц.

У перевезеннях по річці Дунай нині беруть участь практично тільки дві українські компанії: Приватне акціонерне товариство «Українське Дунайське пароплавство», акції якого належать державі, і недержавна акціонерна компанія «Укррічфлот».

Приватне акціонерне товариство «Українське Дунайське пароплавство» (ПрАТ «УДП») - судноплавна компанія, 100% акцій якої належить державі в особі Міністерства інфраструктури України, здійснює перевезення вантажів і пасажирів морським і річковим транспортом. Основною метою діяльності підприємства є прагнення максимально задовольнити існуючі і перспективні потреби клієнтури, в їх бажанні отримувати якісні послуги, а також досягнення соціального та фінансового благополуччя працівників за рахунок отримання прибутку за результатами виробничої діяльності. Ґрунтуючись на принципах впровадження і підвищення рівня якості, політика і стратегія компанії під керівництвом професійного менеджменту спрямовані на ефективну експлуатацію флоту, яка передбачає роботу по залученню вантажної бази і отфрахтованію власного флоту при повному врахуванні

інтересів вантажовласників і фрахтувальників, виконання встановлених вимог забезпечення безпеки судноплавства і збереженій перевезення вантажів, екологічних показників роботи флоту, розвиток і зміцнення міжнародного іміджу країни і її національного перевізника, збереження присутності українського прапора на ринку дунайських перевезень при безумовному виконанні міжнародного морського і національного законодавства. Якісний і вмотивований працю персоналу є невід'ємною умовою для виконання прийнятих зобов'язань, постійного поліпшення діяльності та створення міцних ділових відносин з партнерами по бізнесу і суспільством. Основу Політики Компанії в області якості становить прагнення до відповідності до Міжнародного стандарту ISO 9001 за основним видом діяльності (перевезення вантажів морським і річковим транспортом та пасажирів), а також за іншими видами діяльності, які здійснює пароплавство для зручності та оперативності обслуговування флоту. Керівництво Компанії контролює, дає оцінку ефективності системи якості і постійно працює над її вдосконаленням. В умовах жорсткої конкуренції на ринку послуг, що надаються головним надбанням і важливим фактором успіху судноплавної компанії є її кадровий потенціал. Весь персонал Компанії має відповідну кваліфікацію, навички і досвід роботи, несе персональну відповідальність за результати своєї діяльності і стратегію взаємодій з суб'єктами своєї професійної діяльності, а також реалізацію цієї Політики. Діюча в ПрАТ УДП» з 2003 року Система управління якістю (СУЯ) об'єднує зусилля в даному напрямку всіх учасників - керівників вищої та середньої ланки, працівників плавскладу, підрозділів управління та відокремлених структурних підрозділів.

Компанія ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство» пропонує послуги річкових вантажоперевезень по Дунаю на вигідних умовах. В наявності 75 самохідних і 245 одиниць несамохідного річкового флоту, в тому числі: річкові баржі різних типів вантажопідйомністю від 1000 до 2300 тонн; річкові буксири-штовхачі сумарною потужністю головної силової

установки від 1050 до 3000 л / с; самохідні суховантажні судна вантажопідйомністю 1814 тонн (сумарна потужність головної силової установки складає 2100 к.с., використовується також для штовхання баржеве складів) .подразделеній.

ПрАТ «УДП» оперує також флотом закордонних спільних підприємств, який налічує 125 одиниць несамохідного флоту.

Річкові перевезення забезпечуються флотом ПрАТ «УДП» на всій судноплавній ділянці річки Дунай від портів Усть-Дунайськ (Україна) і Констанца (Румунія) до порту Кельхайм (Німеччина) і в зворотному напрямку. Вага вантажу в штовхаються складах при їх русі вгору проти течії досягає 13000 тонн, вниз за течією - 7000-8500 тонн.

У 2016 р. ПрАТ «УДП» збільшило свій флот на 60 барж-секцій.

Акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот» — судноплавна компанія, що надає послуги з перевезення вантажів та пасажирів морським і річковим флотом, портовим роботам (навантаження та розвантаження суден), послуги суднобудування та судноремонту.

УКРРІЧФЛОТ – це не просто транспортна компанія. Це комплексний логістичний оператор, в активі якого сконцентровано безліч різних елементів транспортної інфраструктури (порти, флот різних типів і районів плавання, плавмеханізація), а також високопрофесійний персонал. Шляхом комбінацій даних активів компанія здатна швидко і гнучко підлаштовуватися під будь-які логістичні вимоги клієнта і реалізовувати комплексні рішення будь-якої складності.

Акціонерна судноплавна компанія (АСК) «Укррічфлот» розташована в м. Києві. Транспортний флот акціонерної компанії «Укррічфлот» включає самохідні вантажні і пасажирські річкові судна і судна змішаного плавання «річка — море», несамохідні баржі і буксирний флот. Судами АСК «Укррічфлот» здійснюються перевезення зовнішньоторговельних вантажів і пасажирів в межах Дніпровського, Дунайського, Чорноморсько-азовського і

Середземноморського басейнів, перевезення вантажів і пасажирів в каботажі між портами України на Дніпрі, Дунаї, Чорному і Азовському морях.

З початку року пароплавство скоротило обсяг перевезень вантажів порівняно з аналогічним періодом 2015 року на 6,1%.

Національний перевізник вантажів і пасажирів в Дунайському басейні Українське Дунайське пароплавство (УДП, р. Ізмаїл, Одеська обл.) у січні-вересні 2016 року скоротило чистий прибуток в порівнянні з аналогічним періодом 2015 року на 44,4% - до 19,67 мільйона гривень з 35,39 мільйона гривень. Про це йдеться в звіті підприємства в системі розкриття інформації Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку. Згідно зі звітом, чистий прибуток компанії за дев'ять місяців поточного року збільшився на 6,2% - до 451,19 мільйона гривень. Крім того, у січні-вересні цього року пароплавство скоротив валовий прибуток на 10,6% - до 53,98 мільйона гривень, а операційний прибуток також скоротило в 5,8 разів - до 2,55 мільйона гривень. Як повідомляв УНІАН, раніше Міністерство інфраструктури України затвердило проект фінансового плану Українського Дунайського пароплавства з очікуваною чистим прибутком у розмірі 23,7 мільйона гривень. За підсумками 2015 року УДП збільшило прибуток порівняно з 2014 роком у 2,7 рази - до 22,93 мільйона гривень. У січні-серпні поточного року пароплавство скоротило обсяг перевезень вантажів порівняно з аналогічним періодом 2015 року на 6,1% - до 1,49 мільйона тонн з 1,59 мільйона тонн. Українське Дунайське пароплавство - національний перевізник вантажів і пасажирів в Дунайському басейні і одне з найбільших транспортних підприємств в Європі. Компанія здійснює близько 25% транспортних перевезень по Дунаю. Флот компанії налічує кілька сотень самохідних і несамохідних річкових суден, а також морські судна дедвейтом 3-5 тисяч тонн: шість суховантажів, один нафтоналивний танкер.

Основні характеристики діяльності українських суднохідних компаній приведені в представлених нижче в таблицях 2.1 - 2.8.

УДП забезпечує 90% усіх експортно-імпортних і транзитних перевезень через Дунайські порти України. Українськими судами здійснюються близько 40% перевезень через дельту Дунаю.

На Дунаї основу вантажної бази Пароплавства в експортному напрямі складають перевезення української залізорудної сировини з портів Ізмаїл і Рені на порти Болгарії, Австрії, також перевезення українського вугілля в напрямі на порти Болгарії.

Таблиця 2.1

Значення основних характеристик морського флоту українського Дунайського пароплавства (УДП)

Name of first vessel	Main vessel type	Number of sister ships (abt)	Dead weight, t	LOA, m	Depth, m
1. Alexndr Arzhavkin	Dry Cargo	7	2099	91,9	4,9
2. Leonid Lugovoy	Refer	3	2099	91,9	4,9
3. Dimitriy Canlemir	Bulker	8	4625-4709	123,5	6,5
4. Kiliya	Dry Cargo	5	4050	88,15	7,1
5. Other vessel	Dry Cargo	9	540-4100	Up to 130	Up to 5,7

Таблиця 2.2

Об'єм перевезень вантажів флотом УДП, тис. т

Види	2011	2012	2013	2014	2015
Ріка	2241,6	2905,8	3204,6	3830,0	3857,0
Море	2041,7	1800,7	1783,7	1630,0	1977,1
Всього	4283,3	4706,5	4988,3	5460,0	5834,1
Виконано пасажиро-миль, тис.					17054

Таблиця 2.3

Робота флоту УДП по видах плавання

Види	2010	2011	2012	2013	2014
Транзит	0,0%	0,2%	0,3%	0,6%	2,5%
Каботаж	3,3%	2,1%	7,2%	6,3%	4,0%
МИП	46,1%	44,7%	32,4%	34,8%	25,5%
Імпорт	3,6%	4,2%	5,3%	2,5%	1,9%
Експорт	47,0%	48,9%	54,8%	55,7%	66,1%

Таблиця 2.4

Структура вантажів, що перевозяться флотом ВАТ «УДП», %

Найменування показника	морем	по річці
Перевезено вантажів усього	100,0	100,0
Сипкі вантажі	6,20	83,3
Тарно-штучні вантажі	45,7	14,0
Продовольчі вантажі	4,4	,1,5
Інші збірні вантажі	5,4	1,1
Вантажі в контейнерах	38,3	0,09

Таблиця 2.5

Основні характеристики судів «Укррічфлоту»

Name of first vessel	Main vessel type	Number of sisterships (about)	Dead - weight t	LOA, m	Depth, m
1. Ivan Sergienko (Юрват)	Dry Cargo	7	3134	114,2	5,5
2. Dnepr	Dry Cargo	4	3332	116,0	6
3. Dneprovets	Dry Cargo	9	1322	87,0	3,5
4. Slavutich	Dry Cargo	10	2188	109,0	4
5. Anatoliy Zheleznykov	Bulker	6	2850	113,9	5,5
6. Orel	Dry Cargo	3	3104	108,4	5
7. Mekhanik Cherevko	Dry Cargo	2	3820	98,0	5,7
8. Nevskiy	Dry Cargo	2	3100	98,0	5,7
9. Single other vessel	Dry Cargo Container	8 1	3800-4550 1160	100-138 88	5,5-5,7 4

Окрім цього, по Дунаю перевозяться українські експортні партії зерна і молдавське зерно, а також сім'я соняшнику в напрямі на Австрію, Німеччину, білоруські добрива на Болгарію та ін. країни.

Таблиця 2.6

Об'єми перевезень вантажів флотом АСК «Укррічфлот», тис. т

Показники	2011	2012	2013	2014	2015
Річковим флотом	2029,3	2139,2	2161,5	2975,0	2400,0
Морським флотом	3647,7	3972,8	5043,5	6125,0	6600,0
Перевезено усього	5677,0	6112,0	7205,0	9100,0	9000,0

Таблиця 2.7

Робота флоту АСК «Укррічфлот» по видах перевезень, тис. т

Показники	2013	2014	2015
Закордонні перевезення	5218	6298	6750
З них МИП	1684	1754	1855
Каботажні перевезення	1987	2802	2250

Таблиця 2.8

Структура перевезень вантажів за номенклатурою, %

Показники	Всього по флоту
Перевезено усього	100
Сипкі вантажі	71,1
Тарно-штучні вантажі	27,3
Продовольчі	0
Вантажі в контейнерах	1,6

У імпортному напрямі по Дунаю перевозяться, в основному, транзитні вантажі (зерно, метал, папір та ін.) з Угорщини, Австрії, Німеччини і інших придунайських країн на середземноморські і інші напрямі [19,27].

Вантажопотоки. Динаміка вантажпотоків портів України, що склалася в ретроспективі, представлена в таблиці. 2.9. Основним натуральним показником виробничої діяльності портів є вантажообіг, величина якого, починаючи з 2004 року, стабілізувалася, а сьогодні простежується тенденція до зменшення вантажопотоку. Головними причинами цього є:

- втрата експортерами України своїх ринкових ніш на деяких світових товарних ринків;
- неадекватні цій ситуації тактичні і стратегічні рішення, відносно розвитку портової діяльності, які були прийняті як керівництвом Мінтрансу так і безпосередньо керівництвом українських портів.

Дунайський басейн представлений трьома основними портами: Ізмаїл, Рени, Усть-Дунайськ і поруч портопунктов, найбільшим з яких являється Кілія (частка українського ринку — 9-10%).

Динаміка вантажообігу в портах України

	2006	2010	2012	2013	2014	2015
Ports of Ukraine. Total	64904,4	84093	110640,6	111436,7	109033,7	99650,8
Export	31441,2	34358,8	50198,8	57691,8	57862,3	51243,6
import	4203,5	2006,0	7132,0	7021,1	8426,9	7990
Transit	25298,6	31044,1	48900,0	42717,3	38906,2	38200
Danube region. Total	6487,4	5072,2	8267,9	9913,7	10244,2	8178,4
Export	4216	3444,7	5633,7	5959,7	6258,8	4516,8
Import	102,3	56,9	173,6	161,1	50	23,2
Transit	2050,4	1219,3	2360,6	3583,9	3723,6	3599,6
Black - Azow Sea region (BAS). Total	58417	79020,8	102372,7	101523	98789,5	91472,4
Export	27225,2	30914,1	44565,1	51732,1	51603,5	46726,8
Import	4101,2	1949,1	6958,4	6860	8376,9	7966,8
Transit	23248,2	29824,8	46539,4	39133,4	35182,6	34600,4

Питома вага вказаних портів на ринку портових послуг України перевищує 80%. Доля портового комплексу Одеського регіону (порти Одеської затоки і басейну річки Дунай) на ринку портових послуг України складає майже 67%. По окремих найменуваннях вантажів, таким як наливні, сухі (чавун, бума-га, кольорові метали), контейнери частка ринку даних портів і портів Одеського регіону складає 90% і більше.

Однією з найважливіших портових баз на причорноморській ділянці Дунаю є *порт Ізмаїл*, розташований на перетині коридору № 7 і Балканського відгалуження транспортного коридору № 9. Його вантажообіг в 2014 р. досягав 6,6 млн. т.

Порт має умови для обробки судів-контейнеровозів і малотоннажних автопоромів. Вище за течією Дунаю розташований порт Рені, на який безпосередньо замикається коридор № 7. Порт має велику в порівнянні з Ізмаїльським переробну здатність, використання якої доки стримується відсутністю залізничних під'їзних колій по території України (залізнична

гілка прокладена через територію республіки Молдова (Придністров'я). Розташований в гирлі Дунаю порт Усть-Дунайськ з переробною здатністю близько 6 млн. т. призначений для перевалки на крупні морські судна вантажів з барже-буксирних складів і завантаження ліхтеровозів [27].

Найвагоміший внесок в цьому прирості внесли морські торгові порти України, що збільшили свій сукупний вантажообіг на 8 % до 67 млн. т. Ще більший ріст спостерігався в морських рибних портах, — 23,8 % (2,5 млн. т), а ось вантажообіг річкових портів і інших портів, терміналів дещо знизився — відповідно на 3,1 % (6,6 млн. т) і 2,6 % (15,1 млн. т).

У структурі вантажопотоків найбільший ріст дала переробка імпорту — на 38,3 %. А у морських торгових портів ріст імпорту перевищив 50 %. Значно виросла переробка таких імпортних вантажів, як нафта, олія, нафтопродукти, вугілля, будівельні вантажі, автотехніка, контейнерні вантажі.

Переробка експорту в усіх українських портах, терміналах також виросла — на 4,7 %, а в морських торгових портах — на 5,6 %. Виросла перевалка вугілля, руди, чорних металів, контейнерних вантажів.

Перевалка транзиту залишилася практично на колишньому рівні.

2.3 Стратегія Європейського Союзу для Дунайського регіону

В грудні 2010 Європейська комісія (ЄК) зробила Повідомлення про Стратегію ЄС щодо Дунайського регіону. Документ є визначальним щодо 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 прийняла активну участь в обговоренні цього плану. З метою забезпечення участі України в розробці Стратегії ЄС щодо Дунайського регіону Кабінет Міністрів України визначив в якості координатора роботи з вироблення єдиної узгодженої позиції української сторони Міністерство

регіонального розвитку та будівництва України (Мінрегіонбуд) (Доручення КМУ від 09.11.2009р. №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, у зв'язку із закінченням розробки Стратегії ЄС щодо Дунайського регіону, по-друге, у 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 при рішенні проблем регіону, а так само при формуванні і реалізації відповідної регіональної політики. Завдання наукового обґрунтування пропозицій щодо входження України до Процесів Дунайської Стратегії вимагає: глибокого аналізу диференціалізованих пріоритетів України на ЄС в Дунайському регіоні, обґрунтування необхідності конвергенції українських регіонів дунайського басейну як єдиного утворення.

Теоретичні основи сучасного бачення проблем та розвитку Придунайського регіону України закладено в фундаментальних роботах Буркинського Б.В., Степанова В.Н., Харічкова С.К., в яких наведено принципові підходи до формування комплексу регіональної політики в цьому регіоні. Питання гео економічної ролі Придунайського регіону України та Дунайського регіону в цілому розглянуто в ряді робіт Дергачова В. О., в яких, зокрема розкриті окремі аспекти включення в Дунайський регіон субрегіонів басейну Прута (Чернівецька область).

Певне узагальнення особливостей Придунайського регіону (субрегіону) приводить в свої роботах Топчієв О.Г. Зокрема, він пише: «Субрегіон Українського Придунав'я привертає пильну увагу політиків, управлінців,

науковців внаслідок свого вузлового, геополітичного та геоекономічного положення. У ньому поєднуються вигоди його географічного положення, потужний природно-ресурсний і демографічний потенціал, з одного боку, і помітна депресивність соціально-економічного розвитку, наявність кризових ситуацій, і проблем - із другого». Комплексність в дослідженні цього питання притаманна роботам Одеського філіалу Інституту стратегічних досліджень.

Також вагомий внесок в дослідження придунайських питань зроблено Центром регіональних досліджень (І. Студенніков, О. Дьяков). Питання стратегії розвитку Придунайського регіону неодноразово підіймалися на наукових конференціях високого рівня, зокрема, під проводом ЮНЕСКО, Міжнародної комісії по Захисту ріки Дунай, наприклад, Міжнародна конференція «Збереження та сталий розвиток дельти р. Дунай» (м. Одеса, 26 лютого 2006 р.). Однак, питання глибокого аналізу розбіжностей інтересів України, її сусідів та ЄС в цьому регіоні, а також питання конвергенції дунайських субрегіонів не є розкритим, поряд з питанням визначення інструментів пошуку спільних пріоритетів для співробітництва в цих царинах і в економіко-екологічній, зокрема.

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 та 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 (тобто вона буде сконцентрована на основних питаннях, що стосуються усього Дунайського макрорегіону).

Цілями Дунайської Стратегії ЄС є: покращення судноплавства ріки, в першу чергу, для вантажів; захист довкілля та боротьба із забрудненням; сприяння економічному розвитку, а також, розвитку культури та туризму;

покращення ефективності боротьби із природними лихами. Дунайська Стратегія базується на 4-х «стовпах»: покращення взаємозв'язку та комунікаційних систем (що покриває зокрема транспорт, енергетичні питання та інформаційне суспільство); збереження довкілля та запобігання природнім ризикам; зміцнення потенціалу соціально-економічного розвитку; покращення 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 і потенційними кандидатами на членство в ЄС або державами-сусідами ЄС (Хорватія, Сербія, Боснія і Герцеговина, Чорногорія, Республіка Молдова та Україна)».

Метою, яку повинна ставити Україна, беручи участь у імплементації Стратегії ЄС щодо розвитку Дунайського регіону є досягнення сталого розвитку територій України, що входять до Дунайського регіону; поступове підвищення якості життя мешканців української частини Дунайського регіону до стандартів, що є загальноприйнятими в ЄС; рух України на шляху європейської інтеграції, ґрунтуючись на цінностях демократії, верховенства права та громадянського суспільства. Як зазначено в Позиційному документі, підготовленому Міністерством регіонального розвитку та будівництва України, залучення України до розробки Стратегії сприятиме ефективному впровадженню єдиної комплексної політики ЄС щодо Дунайського регіону та підвищенню ефективності використання численних можливостей для р. Дунай.

План дій щодо Дунайської Стратегії має стати основним документом, що покликаний імплементувати цілі Стратегії та дозволить регулярно переглядати її ефективність та вносити зміни в залежності від нових соціально-економічних обставин. Тому, План дій заплановано переглядати щорічно та вносити до нього зміни, доповнювати його за потреби. Проте не всі проекти та ініціативи можуть бути включені до Плану дій, а лише ті, які

відповідають визначеним Єврокомісією критеріям. До таких критеріїв віднесено можливість проектів: принести позитивні результати на рівні регіону (загально регіональному рівні). Тому більшість проектів мають бути транскордонними. Національні проекти можуть бути включені лише коли вони мають вплив на макрорегіон Дунаю і відповідають цілям стратегії (наприклад спорудження водоочисних споруд); стимулювати соціально-економічний розвиток територій; продемонструвати швидко і наглядно позитивні результати для населення.

Реалістичність проектів означає, що проекти не тільки повинні бути фінансово та технічно обґрунтованими, але і щодо них повинна бути загальна згода серед країн та зацікавлених сторін та Єврокомісії щодо їх цінності.

Також проекти повинні мати позитивний вплив на громадян, бізнес та довкілля, використовувати метод інтеграції різних аспектів між собою та бути побудованими на діючих ініціативах чи діяльності. Проекти також повинні посилювати існуючі стратегії ЄС, Директиви та політичні документи (наприклад, Транс-Європейські коридори, політику «згуртування» ЄС, План ЄС - 2020) [6,18,20].

Головною метою майбутньої Національної стратегії та національного плану соціально-економічного розвитку Українського Придунав'я в контексті Європейської стратегії для Дунайського регіону є створення організаційних, інституційних, фінансових і правових умов для його комплексного і сталого соціально-економічного розвитку, для підвищення рівня життя населення і зміцнення його економічних позицій серед європейських регіонів, включаючи посилення позицій у системі міжнародних транспортних комунікацій.

Базовим інструментом Національної стратегії та національного плану соціально-економічного розвитку Українського Придунав'я в контексті Європейської стратегії для Дунайського регіону є поступова всеохоплююча гармонізація української регіональної Дунайської політики з Європейською регіональною політикою щодо Дунаю, включаючи інституційну,

інвестиційну, організаційну складову. План дій до Європейської стратегії для Дунайського регіону не є остаточним документом від буде поновлюватися щороку, не зважаючи на те, що він зорієнтований на країни ЄС, його зміст слід урахувати в процесі підготовки відповідного Національного плану. 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 [7,15].

Наведені нижче рекомендації можуть стати частиною Національної Стратегії щодо імплементації Стратегії ЄС стосовно Дунайського регіону.

1. Українське Придунав'я характеризується багатогалузевим сільським господарством і переробним виробництвом. Основою економіки районів є виробництво і переробка сільськогосподарської продукції. Сільське господарство спеціалізується на вирощуванні зернових, овочів, соняшнику, фруктів, винограду, баштанових культур. Створення сільськогосподарського кластеру передбачає, перед усім, створення виноградарсько-виноробного кластеру Українського Придунав'я, що охоплював би всі райони та сектори ринку виноградарської продукції на основі елементів органічного землеробства.

2. З метою забезпечення розвитку транспортної системи Українського Придунав'я необхідно створити транспортний комплекс «Нижній Дунай», що має включати: розбудову українського пригирлового портового комплексу с суходільними інтермодальними терміналами (сухий порт), створення паромних та мостових комплексів (Україна - Румунія), створення Нижньодунайського транспортного кластеру, включаючи «транспортний вузол (ХАБ-термінал)», з елементами відновлення повітряного зв'язку. Результатами створення інтермодальної інфраструктури буде просування української ділянки «Чорноморського транспортного кільця» та остаточне

закріплення України як учасниці 7-го (Дунайського) транспортного коридору та інших транспортних коридорів (TRACEKA, BS RING ROAD тощо).

З метою створення цілісної транспортної інфраструктури в Нижньому Придунав'ї передбачити будівництво залізниці за маршрутом Галац - порт Усть-Дунайськ або Сасик. Завершити будівництво поромних переправ на Нижньому Дунаї з метою створення умов для регулярного функціонування автомобільних поромів за напрямками Ізмаїл-Тульча (Ісакча), Вилкове-Переправа, Рені-Галац. Забезпечити участь України в гармонізації Річкової інформаційної служби, в створенні освітнього комплексу для підготовки кадрів судноплавства на Дунаї.

В контексті проекту будівництва Придунайської ділянки МТК Black Sea RING ROAD з метою забезпечення транзиту вантажів та пасажирів в Дунайсько-Чорноморському регіоні реалізувати наступні проекти: будівництво мосту через лиман Дністровський; будівництво мосту через Дунай; реконструкція траси Одеса - Рені. Включити ці проекти до оновленої Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я.

Розробити єдину концепцію судноплавства на Дунаї; узгодити транспортну політику України із Рамковою Водною Директивою ЄС, що базується на басейновому принципі управління водними ресурсами; запровадити методи екологічної компенсації та інвестування в екосистемні послуги. Здійснити будівництво мосту через Дністровський лиман між Овідіополем і Білгород-Дністровським, а також залізничної гілки у напрямку до Рені, що сприяло б збільшенню обсягів транзитних вантажів, розвитку підприємств транспортного сектору.

3. З метою зменшення енергозалежності регіону завершити будівництво Болградської та Ізмаїльської парогазових електростанцій, забезпечити розвиток відновлювальної енергетики та економії енергетичних ресурсів.

4. Розвиток туризму в регіоні передбачає створення туристичного кластера в Придунайському регіоні, який поєднує широкий спектр

туристичних послуг (зелений, екологічний, історичний, релігійний, оздоровчий, морський, екстремальний, круїзний, автомобільний туризм тощо).

Створення туристичної інфраструктури має відповідати пріоритетам Дунайської стратегії ЄС щодо історичного туризму, тобто має бути забезпечено відновлення об'єктів історичної спадщини Придунав'я (споруди Римської доби, Османської доби, Ізмаїльська фортеця та Задунайська січ), що уявляє собою як першокласні туристичні дестинації, так і національне українське надбання. Окремим туристичним проектом має бути створення української частини Дунайської велодоріжки, розвиток інфраструктури для яхтового спорту та туризму (заходи можуть бути рекомендовані в Національний план щодо реалізації Дунайської Стратегії).

Соціально-економічна ситуація в регіоні могла би бути покращена за рахунок розвитку етнокультурного туризму (база для цього - створення та реконструкція етнографічних та історико-краєзнавчих музеїв, іншої туристичної інфраструктури, координаційного центру, що систематизуватиме і забезпечуватиме отримання інформації про туристичні маршрути, події, комплекси, туристичні агенції туристами; промоція регіону на світовому ринку туристичних послуг з боку держави.

5. З метою поліпшення якісного централізованого водопостачання і водовідведення в Українському Придунав'ї розглянути можливість використання нових джерел водопостачання (підруслових вод Дунаю), що вимагає окремого розділу в Програмі комплексного розвитку Українського Придунав'я.

У якості головних напрямків для проектів, спрямованих на покращення водних ресурсів в Дунайському регіоні та системи водогосподарського управління, можна запропонувати наступні:

- 1) удосконалення використання водних і земельних ресурсів у прикордонних регіонах України та Румунії, шляхом впровадження басейнового принципу управління;

2) створення українсько-румунської інтегрованої системи гідрометеорологічного моніторингу на території Нижнього Дунаю, включаючи установку автоматизованих станцій спостереження, узгодження строків і параметрів спостережень, систему обміну даними та гідрологічною інформацією тощо;

3) створення і розвиток сучасних транскордонних системи управління ризиками й взаємодії при надзвичайних ситуаціях і попередження про паводки на Дунаї і його притоках: Тиса, Прут, Сірет;

4) поліпшення управління ресурсами водних і наземних екосистем, включаючи водно-болотні угіддя міжнародного значення, Дунайський і Карпатський біосферні заповідники;

5) поліпшення управління господарською діяльністю, що використовує водні ресурси, наприклад: сільське господарство, промисловість, рибальство, екотуризм, рекреацію тощо;

6) поліпшення територіального планування на регіональному рівні шляхом завершення роботи над Планами територіального розвитку;

7) поліпшення взаємодії між секторами й залучення зацікавлених сторін і громадськості до сфери управління й сталого використання водних ресурсів;

8) поліпшення поінформованості громадськості щодо стану водних ресурсів;

9) сприяння співробітництву між управліннями водних ресурсів у прикордонних регіонах України й Румунії, Угорщини, Словаччини, Молдови шляхом поліпшення обміну досвідом й інформацією між країнами, переймаючи позитивний досвід ЄС у сфері інтегрованого управління водними ресурсами;

10) сприяння реалізації базових принципів Рамкової водної Директиви ЄС.

Одним з найважливіших напрямків покращення стану та рівня забезпеченості водними ресурсами населення і основних галузей

господарства Дунайського регіону України є розробка та впровадження Планів управління для суб-басейнів Тиси, Серету, Пруту і Дельти Дунаю. Такі плани, згідно водної рамкової директиви (ВРД) ЄС, є одним з головних інструментів інтегрованого управління водними ресурсами.

6. З метою відновлення природно-ресурсного потенціалу регіону пропонується:

1) відновлення природних екосистем Українського Придунав'я, включаючи повернення лиману Сасик морського статусу;

2) відновлення іхтіоресурсів, забезпечення компенсації за транспортне використання ресурсів дельти Дунаю з метою створення риборозплідного комбінату (м. Вилкове);

3) перспективним для регіону є розширення Дунайського біосферного заповідника, здійснюваного шляхом посилення інструментів біосферного природокористування, розширення його за рахунок зарезервованих та відновлюваних територій;

4) з метою відновлення водно-болотних угідь в Придунайському регіоні України необхідно: провести детальну інвентаризацію заплавних земель із наступним вилученням окремих ділянок із господарського обороту;

5) розробити Стратегію Комплексного плану поетапного виведення деградованих сільськогосподарських угідь із користування та відновлення водно-болотних угідь;

6) розробити й впровадити механізми щодо вилучення частини заплавних земель із сільськогосподарського обороту для наступного відновлення на їхніх територіях природних середовищ існування;

7) розробити і впровадити план відновлення ділянок заплави Дунаю, розташованих між Придунайськими озерами й рікою, відповідно Програмі екологічної мережі України, створення Зеленого коридору Нижній Дунай, з урахуванням захисту територій від затоплення; включити Придунайські озера і прилягаючі до них заплавні угіддя до складу Дунайського біосферного заповідника НАН України;

8) створити тристоронній Біосферний заповідник Нижнього Дунаю, що включає аналогічні території Молдови й Румунії; відновити і розширити площі прируслових лісів, заливних лугов уздовж Дунаю й малих рік, що впадають в Придунайські озера.

6. Пропонується в якості основних подальших досліджень регіонального розвитку виділити туризм та транспорт (для сфери послуг), сільськогосподарське виробництво (для виробничої сфери). Перелічені напрямки пропонується включити до розробки Національного плану щодо впровадження Стратегії ЄС для Дунайського регіону.

Реалізація цих можливостей передбачає заходи щодо реформування адміністративно-територіального устрою, організаційно-економічного устрою, включаючи, створення виконавчих органів місцевих рад, розвиток горизонтальної кооперації між регіонами, реформи митних режимів для прикордонних та припортових територій [8,19,28].

Перелік українських пріоритетних проектів запропонованих до реалізації в рамках імплементації Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону представлено в табл. 2.10.

Таблиця 2.10

Перелік українських пріоритетних проектів запропонованих до реалізації в рамках імплементації Стратегії ЄС для Дунайського регіону

1	Будівництво автомобільної паромної переправи Ізмаїл (Україна) – Тульча (Румунія) та берегового автомобільного комплексу Ціль: відкриття потоку вантажних і пасажирських перевезень відповідно до розвитку логістичних схем використання міжнародного транспортного коридору № 9 Індикативний бюджет – 9 млн. євро
2	Будівництво автомобільної магістралі "Одеса – Рені" (довжина – 261 км) за параметрами 1 категорії з мостовим переходом через Дністровський лиман (довжина – 5709,3 м) Ціль: забезпечення високоякісного транспортного сполучення в обхід Карпат з Південною Європою Індикативний бюджет – 1,3 млрд. євро
3	Відновлення та подальший розвиток транзитного потенціалу України між основними вузлами Пан-європейської транспортної мережі (TEN-T) Ціль: покращення якості системи транспортно-логістичних ланцюгів Індикативний бюджет – 2,5 млн. євро
4	Будівництво залізничної магістралі від порту Рені до залізничної магістралі

	<p>Одеса – Ізмаїл Ціль: розвиток портів басейну річки Дунай в мультимодальні логістичні центри Індикативний бюджет – 28,8 млн. євро</p>
5	<p>Дунайський коридор: розвиток транспортного сполучення та судноплавства в Дунайському регіоні Ціль: Створення Євразійської транспортно-логістичної системи за рахунок об'єднання основних внутрішніх водних шляхів Євразії, які проходять, зокрема, через річку Дунай. Індикативний бюджет – 3,05 млрд. євро</p>
6	<p>Створення річкових інформаційних служб на українській ділянці р. Дунай Ціль: збільшити рівні безпеки, ефективності і екологічності внутрішнього водного транспорту Індикативний бюджет – 4,1 млн. євро</p>
7	<p>Створення інтегрованої системи збору та утилізації відходів суден на українській ділянці р. Дунай Ціль: створення стійкого, екологічно-безпечного і транснаціонального скоординованого підходу в зборі та утилізації судових відходів вздовж р. Дунай Індикативний бюджет – 2,5 млн. євро</p>
8	<p>Міжнародна вантажопасажирська паромна переправа Ціль: розвиток мультимодальних перевезень в регіоні Нижнього Дунаю і вгору за течією Індикативний бюджет – 6,3 млн. євро</p>
9	<p>Розвиток судноплавства по р. Тиса, будівництво річкового порту у Закарпатській області Ціль: збільшити вантажопотік по р. Тиса, притоці р. Дунай Індикативний бюджет – визначається</p>
10	<p>Будівництво Болградської парогазової електростанції 30-50 МВт, м. Болград, Одеська область Ціль: збільшення виробництва електроенергії з місцевих джерел енергії за принципом енергоефективності Індикативний бюджет – 43,7 млн. євро</p>
11	<p>Організація транскордонних маршрутів зеленого, сільського та винного туризму Ціль: збільшення туристичної привабливості Дунайського регіону Індикативний бюджет – 2,5 млн. євро</p>
12	<p>Розвиток круїзного туризму Ціль: покращення інфраструктури туризму, створення туристичних напрямків Індикативний бюджет – 6 млн. євро</p>
13	<p>Створення єдиної геоінформаційної системи басейну р. Дунай Ціль: створення мережі регіональних центрів моніторингу з використанням геоінформаційних технологій для просторового аналізу, оцінки ситуації та картографічного представлення інформації на сайтах за результатами моніторингу навколишнього середовища Індикативний бюджет – 2,0 млн. євро</p>
14	<p>Проведення комплексного екологічного моніторингу та розробка моделі прогнозування екологічного стану басейну дельти р. Дунай Ціль: забезпечення конвергенції гідрологічного та гідохімічного моніторингу відповідно до вимог Рамкової Водної Директиви. Індикативний бюджет – 2,0 млн. євро</p>
15	<p>Інтегроване управління ресурсами у басейнах річок Тиса, Прут і Сірет, включаючи запобігання надзвичайним ситуаціям та інтегроване попередження і контроль забруднень</p>

	<p>Ціль: модернізація систем комплексного моніторингу та оповіщення для захисту населення, що проживає у прикордонних районах.</p> <p>Індикативний бюджет – 13,5 млн. євро</p>
16	<p>Укріплення берегів річки Дунай з української сторони в першу чергу в межах населених пунктів</p> <p>Ціль: запобігти подальшому руйнуванню українського берегу р. Дунай з метою збереження інфраструктури населених пунктів і підвищити екологічну безпеку р. Дунай в цілому.</p> <p>Індикативний бюджет – 7-10 млн. євро</p>
17	<p>Удосконалення взаємодії у сфері моніторингу, попередження та ліквідації наслідків транскордонних надзвичайних ситуацій</p> <p>Ціль: 1) розроблення Планів взаємодії між країнами - учасницями Стратегії для попередження та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій; 2) проведення спільних навчань аварійно-рятувальних підрозділів країн для забезпечення взаємодії під час ліквідації наслідків транскордонних надзвичайних ситуацій; 3) впровадження заходів з берегоукріплення для зниження ризиків повеней у дельті Дунаю.</p> <p>Індикативний бюджет – 2 – 4 млн. євро</p>
18	<p>Відновлення та охорона ресурсів унікальних гідробіонтів ріки Дунай та північно-західної частини Чорного моря</p> <p>Ціль: попередження негативного антропогенного впливу на гідробіонтів в районі дельти річки Дунай та в північно-західній частині Чорного моря.</p> <p>Індикативний бюджет – 4,2 млн. євро</p>
19	<p>Оцінка стану популяцій мігруючих водно-болотних птахів Дунайського регіону (аналіз загроз, спричинених господарською діяльністю людини, розробка плану дій щодо збереження найбільш вразливих видів)</p> <p>Ціль: визначення видового складу і чисельності мігруючих видів водно-болотних птахів, які перебувають під загрозою зникнення; аналіз факторів, які негативно впливають на водно-болотних птахів та місця їх проживання; вжиття невідкладних заходів, з метою запобігання вимиранню водно-болотних птахів</p> <p>Індикативний бюджет – 0,2 млн. євро</p>
20	<p>Розширення зон природоохоронних територій, проведення заходів у сфері охорони і відновлення екосистем водно-болотних угідь у дельті Дунаю</p> <p>Ціль: відновлення екосистеми водно-болотних угідь і розширення мережі природоохоронних територій та об'єктів</p> <p>Індикативний бюджет – 2,0 млн. євро</p>
21	<p>Формування транскордонного лісо-деревообробного кластеру на базі співробітництва Карпатської та Альпійської конвенцій у Дунайському басейні</p> <p>Ціль: створення сучасних систем державно-приватного партнерства управління та координації для надання широкого спектру екологічних інструментів в сфері лісового господарства</p> <p>Індикативний бюджет – 2,5 млн. євро</p>
22	<p>Впровадження ефективної взаємодії правоохоронних органів з метою боротьби з організованою злочинністю</p> <p>Ціль: запровадження більш ефективних методів боротьби з організованою, транскордонною злочинністю, а також попередження важких злочинів</p> <p>Індикативний бюджет – уточнюється</p>

РОЗДІЛ 3

РОЗВИТОК РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ В ПРИДУНАЙСЬКОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ

3.1 Рекреаційно-туристичний потенціал Придунайського регіону України

За експертними даними, ще з 90-х років ХХ сторіччя намітилася чітка тенденція до різкого зниження показника місткості практично всіх видів у рекреаційно-туристичному господарстві Одеської області, у т.ч. у Придунав'ї, де даний показник за зазначений період часу знизився майже на 50%.

Це явище пов'язано з тим, що багато установ не проводять необхідну для подальшої нормальної діяльності реконструкцію, а інші за об'єктивними причинами і зовсім перестали існувати.

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.

З огляду рекреаційно-туристичного потенціалу окремі райони в регіоні відрізняються один від одного, що визначає диференційований підхід територіальної організації сфери рекреації, туризму й оздоровлення в даному регіоні. При цьому побудова рекреаційно-туристичного природокористування на принципах комплексного використання, відтворення й охорони природних ресурсів найбільшою мірою відповідають природним і соціальним умовам міжріччя Дунай-Дністер і еколого-економічним вимогам соціально-економічного розвитку регіону.

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.) На території регіону виділяються наступні групи мінеральних вод, перспективних для розвитку рекреаційно-туристичного комплексу:

- сірководневі (м. Татарбунари, села Борисівка, Трапівка, Олексіївка, Жовтий Яр Татарбунарського району);

- йодо-бромні (м. Болград), є припущення про їхні запаси в Кілійському і Татарбунарському районах;

- мінеральні лікувальні, дія яких визначається різним сполученням солей, у т.ч. гідрокарбонатно-натрієві (с.Трапівка Татарбунарського району);

- хлоридно-сульфатні й сульфатно-хлоридні (Татарбунарський і Ізмаїльський райони);

- хлоридно-гідрокарбонатно-сульфатні натрієві (Татарбунарський район);

- гідрокарбонатно-хлоридно-натрієві й хлоридно-гідрокарбонатні натрієві (Татарбунарський район).

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'ятників 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.

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 підприємництва та Дунайський біосферний заповідник.

Суднами приватного акціонерного товариства "Українське Дунайське пароплавство" за 2011 рік перевезено і обслуговано 20,67 тис. туристів і відпочиваючих. При цьому в українську дельту Дунаю здійснено 62 суднозаходи та обслуговано 11,78 тис. осіб.

У районі розроблені цікаві туристичні маршрути, зокрема у м. Вилкове та дельті Дунаю пропонуються 18 видів турів. В 2009 році чисельність туристів, що відвідали м. Вилкове й дельту Дунаю склала більше 15 тис. осіб, з яких близько половини - іноземці. В рамках розвитку туристично-рекреаційної сфери передбачалося реконструкція об'єктів туристичного призначення історичної частини Вилкове, 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 в місцевому бюджеті.

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].

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

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.

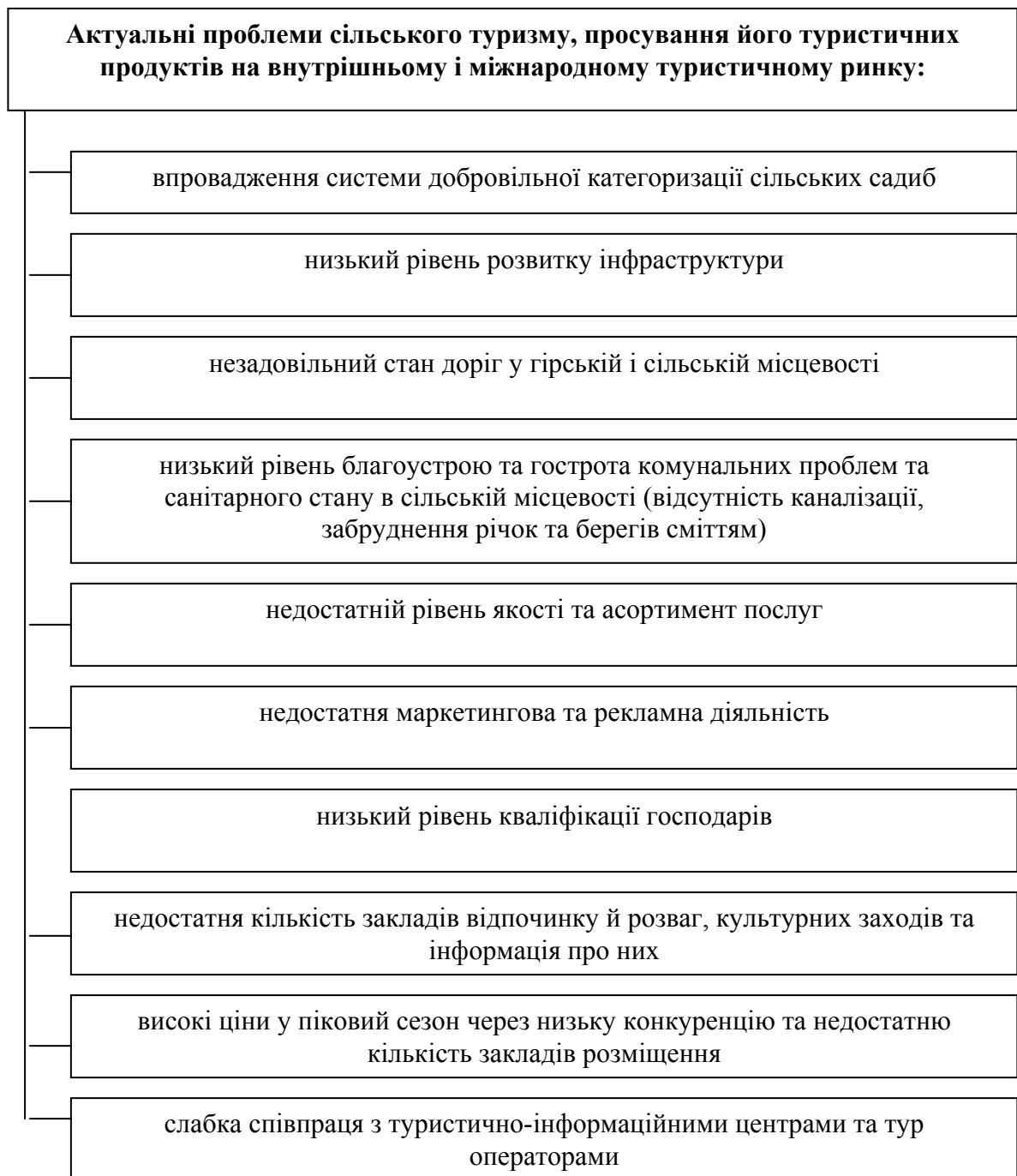


Рис. 3.1 Актуальні проблеми розвитку сільського туризму

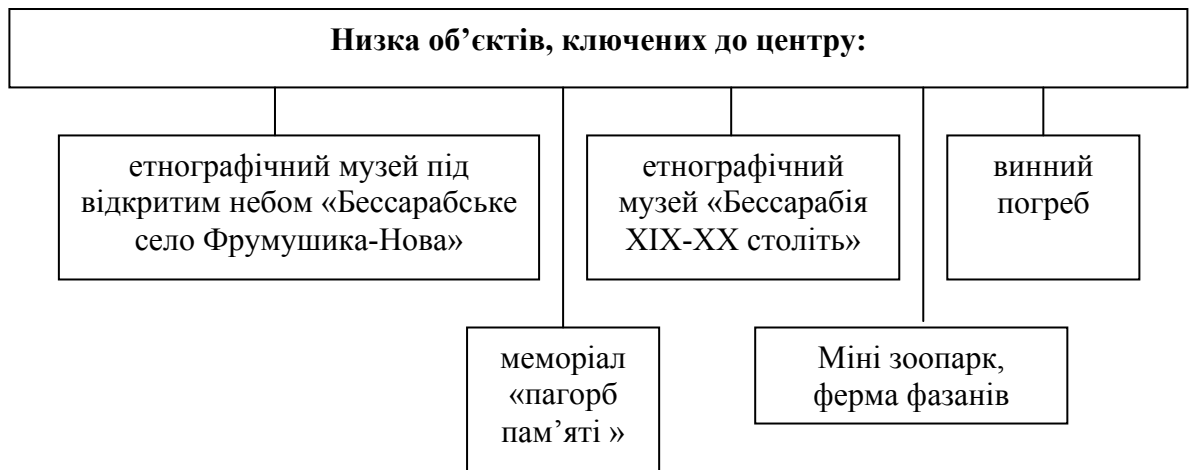


Рис. 3.2 Об'єкти, включені до центру

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. 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.

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.

Комплексне бачення реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону в Україні 89 Перспективним, але й досі малорозвиненим, видом туризму в Українській частині Дунайського регіону є водний туризм. Основною передумовою його розвитку є наявність відповідних природних ресурсів на території регіону – крупних річок, великих озер, морського узбережжя. Наявність транскордонних річок, насамперед великих – Дунай, Тиса,

Дністер, Прут і Сірет – створює можливість розвитку транскордонного і міжнародного водного туризму. Відмінності цих річок, обумовлені різноманітністю ландшафтів, нахилом русла, характером течії, наявністю та складністю перешкод, сезонним режимом тощо, дозволяють розвивати різні види водної туристсько-спортивної діяльності в регіоні – яхтинг, каякінг, рафтинг, які набувають все більшої популярності в Європі. Вихід до Чорного моря рік Дунай та Дністер створює можливість для створення змішаних річних і морських яхтених маршрутів. Великі дунайські озера є привабливими для віндсерфінгістів. 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.

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.

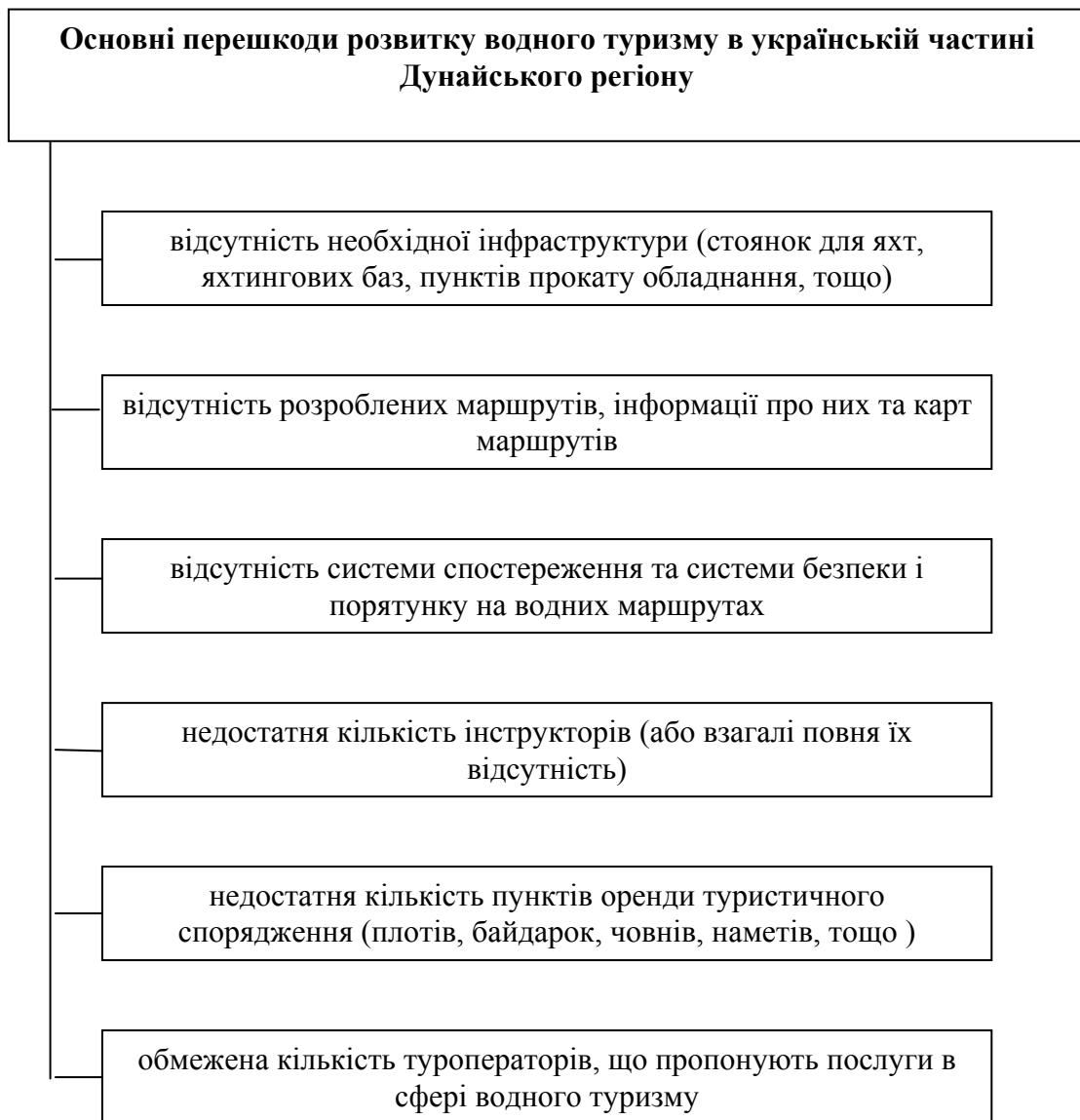


Рис. 3.3 Основні перешкоди розвитку водного туризму в українській частині Дунайського регіону

В українській частині Дунайського регіону велосипедний туризм ще не набув помітного розвитку, хоча і вважається перспективним видом туризму. Істотним поштовхом до розвитку велосипедного туризму в українській частині Дунайського регіону став проект «ВелоКраїна», який здійснювався за підтримки Європейського Союзу з метою створення інфраструктури для рекреаційних велосипедних поїздок у горах та популяризація цього способу відпочинку серед українських та іноземних туристів. Територія проекту

включає Івано-Франківську, Закарпатську та Чернівецьку області з осередками у населених пунктах, добре відомих серед туристів – Яремче, Ворохта, Яблуниця, Верховина, Коломия, Косів, Рахів та Вижниця. Наразі в цих трьох областях української частин Дунайського регіону існує півсотні велосипедних маршрутів. 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.

Комплексне бачення реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону в Україні та збереження та підтримка у належному стані таких об'єктів, їх промоція, створення додаткових атракцій істотно впливає й на розвиток зазначених видів туризму. Прикладом такого комплексного погляду на розвиток туризму в регіоні можна назвати проект «Створення інтегрального туристичного продукту для розвитку культурного туризму на Буковині», який виконувався за підтримки Європейського Союзу через Програму сусідства «Румунія-Україна» і був сконцентрований на збереженні і розвитку природно-рекреаційної площі Хотинської фортеці. Разом з тим, проект мав на меті промоцію регіону на ринку туристичних послуг України і Європи, а також залучення місцевого населення до захисту довкілля і покращення його усвідомлення власної історичної спадщини. Говорячи про несприятливі чинники, які негативно впливають на розвиток зазначених напрямків туристичної діяльності (на додаток до тих, які вже були нами згадані), варто

звернути увагу на брак як стратегічного погляду на розвиток туристичної галузі в українській частині Дунайського регіону, так і брак довгострокового стратегічного підходу до регіонального і місцевого розвитку, завдяки якому в тому числі було би визначене місце туристичної галузі в розвитку областей, які входять до складу української частини Дунайського регіону, і окремих місцевостей (субрегіонів). Повертаючись до стратегічного підходу до розвитку туристичної галузі в українській частині Дунайського регіону, зазначимо, що лише в Івано-Франківській області розроблено «Стратегію розвитку та маркетингу туризму Івано-Франківської області до 2015 року». Інші три області української частини Дунайського регіону таких стратегій не мають. Лише в Закарпатській області було розроблено і у лютому 2007 р. затверджено розпорядженням обласної державної адміністрації «Стратегію розвитку екологічного туризму та еколого-освітньої діяльності на території Закарпатської області». Втім ця стратегія стосується лише одного напрямку туризму і за своїми масштабами не може бути порівняна із «Стратегію розвитку та маркетингу туризму Івано-Франківської області до 2015 року». Необхідно зазначити, що в усіх чотирьох областях української частини Дунайського регіону розроблені і ухвалені регіональні цільові програми розвитку туризму. Ці програми є різними за рівнем розробки. Втім вони не можуть виконувати роль довгострокових стратегій розвитку туризму в цих областях, які мали б ґрунтуватися на детальному і всебічному аналізі проблем і можливостей та визначати стратегічні пріоритети розвитку туризму та чіткі кількісні та якість індикатори їх досягнення. Рекомендації для української частини Дунайського регіону Українська частина Дунайського регіону завдяки розробленню і ухваленню Стратегії ЄС для Дунайського регіону отримала унікальний шанс для розвитку туризму на її території в контексті завдань, які визначені Планом дій до Дунайської стратегії: просування Дунайського регіону як Європейського бренду і перетворення Дунайського регіону на важливе туристичне місце Європи. Втім ситуація в сфері розвитку туризму в українській частині Дунайського

регіону не може розглядатися окремо від стану туристичної галузі в Україні. Аналіз поточної ситуації в українській частині Дунайського регіону демонструє необхідність удосконалення законодавчої нормативної бази в тих сферах, які безпосередньо впливають на розвиток різних напрямків туристичної діяльності, орієнтованої на внутрішній туризм. Нагальною є потреба прийняття окремого закону про сільській зеленій туризм, який має законодавчо встановити стандарти надання послуг в цьому виді туристичної діяльності.

Програма розвитку туристично-рекреаційної галузі Одеської області на 2011-2015 роки, затверджена рішенням Одеської обласної ради від 26 серпня 2011 року № 204-VI; Програма розвитку туризму в Чернівецькій області на 2011-2012 роки, затвердження рішенням Чернівецької обласної ради від 21 грудня 2010 року № 21-2/10; Регіональна цільова програма розвитку туризму в області на 2011-2015 роки, затверджена рішенням Івано-Франківської обласної ради від 24.03.2011 р. № 74-4/2011; Програма розвитку туризму і курортів у Закарпатській області на 2011-2015 роки, затверджена розпорядженням голови державної адміністрації від 10.12.2010 р. № 826. Комплексне бачення реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону в Україні 91 Існує необхідність внесення змін до законодавчих актів України, які впливають на розвиток винного туризму в країні, в тому числі й в українській частині Дунайського регіону, а саме Закону України «Про державне регулювання виробництва і обігу спирту етилового, коньячного і плодового, алкогольних напоїв і тютюнових виробів»; прийняття необхідних нормативних актів до Закону України «Про виноград і виноградне вино», які регулювали б порядок контролю походження і якості вина з метою просування на внутрішньому і зовнішньому ринках українських вин контрольованих найменувань; внесення змін до Закону України «Про рекламу» в частині, що стосується обмежень на рекламу виноградного вина як алкогольного продукту.

Нагальною проблемою, яка також потребує розв'язання на загальнодержавному рівні, є відсутність в Україні дорожніх туристичних знаків. Разом з тим, такі знаки з урахуванням чинної національної законодавчо-нормативної бази були розроблені і запропоновані авторами «Стратегії розвитку та маркетингу туризму Івано-Франківської області до 2015 року». Доцільно було б використати цей доробок, який дозволяє швидко і без зайвих витрат затвердити дорожні туристичні знаки в Україні. Українська частина Дунайського регіону мала б стати пілотною територією для установаження і апробації дорожніх туристичних знаків. Наявність Стратегії ЄС для Дунайського регіону диктує потребу в розробленні та затвердженні стратегії розвитку туризму в українській частині Дунайського регіону. Цей процес мав би бути ініційований Координаційним центром з провадження діяльності, пов'язаної з участю України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону. Наявність такої стратегії в контексті Стратегії ЄС для Дунайського регіону і Плану дій сприяла б визначенню довгострокових пріоритетів розвитку туризму в українській частині Дунайського регіону, заходів та ресурсів, необхідних для досягнення пріоритетних завдань, сприяла б покращенню стратегічного планування регіонального розвитку областей, які входять до української частини Дунайського регіону, слугувала б орієнтиром для інвесторів та міжнародних донорів. Необхідність такої стратегії обумовлюється й потребою у визначенні пріоритетів в сфері розвитку туризму в регіоні й у зв'язку з завершенням програмного періоду ЄС 2007-2013 і початком нового програмного періоду 2014-2020, в рамках якого Європейським Союзом будуть запропоновані нові фінансові можливості, в тому числі й для реалізації Дунайської стратегії. Наявність затвердженої стратегії розвитку туризму в українській частині Дунайського регіону може збільшити шанси України щодо залучення фінансової допомоги з боку ЄС для розвитку туристичної інфраструктури, а також має слугувати в якості орієнтира для визначення обсягів і джерел надання національного співфінансування,

необхідного для отримання фінансування по лінії програм ЄС, які будуть доступні для України, зокрема української частини Дунайського регіону, у наступному програмному періоді ЄС. В якості інституційного кроку необхідно розглянути доцільність вступу України до Дунайської туристичної комісії.

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.

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

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.

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.

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.

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, представлених на рис. 3.4.

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 (рис. 3.5).

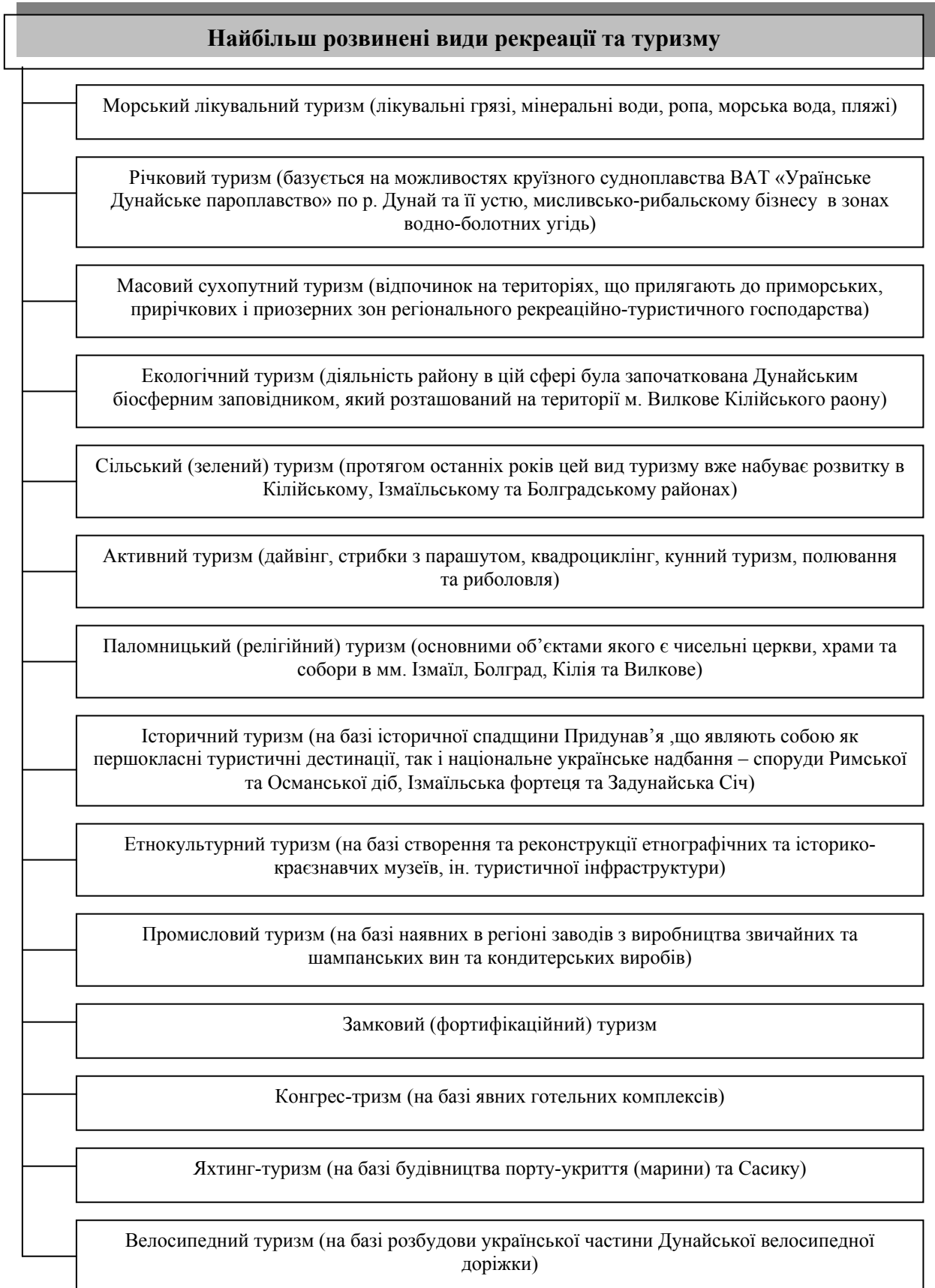


Рис. 3.4 Найбільш розвинені види рекреації та туризму

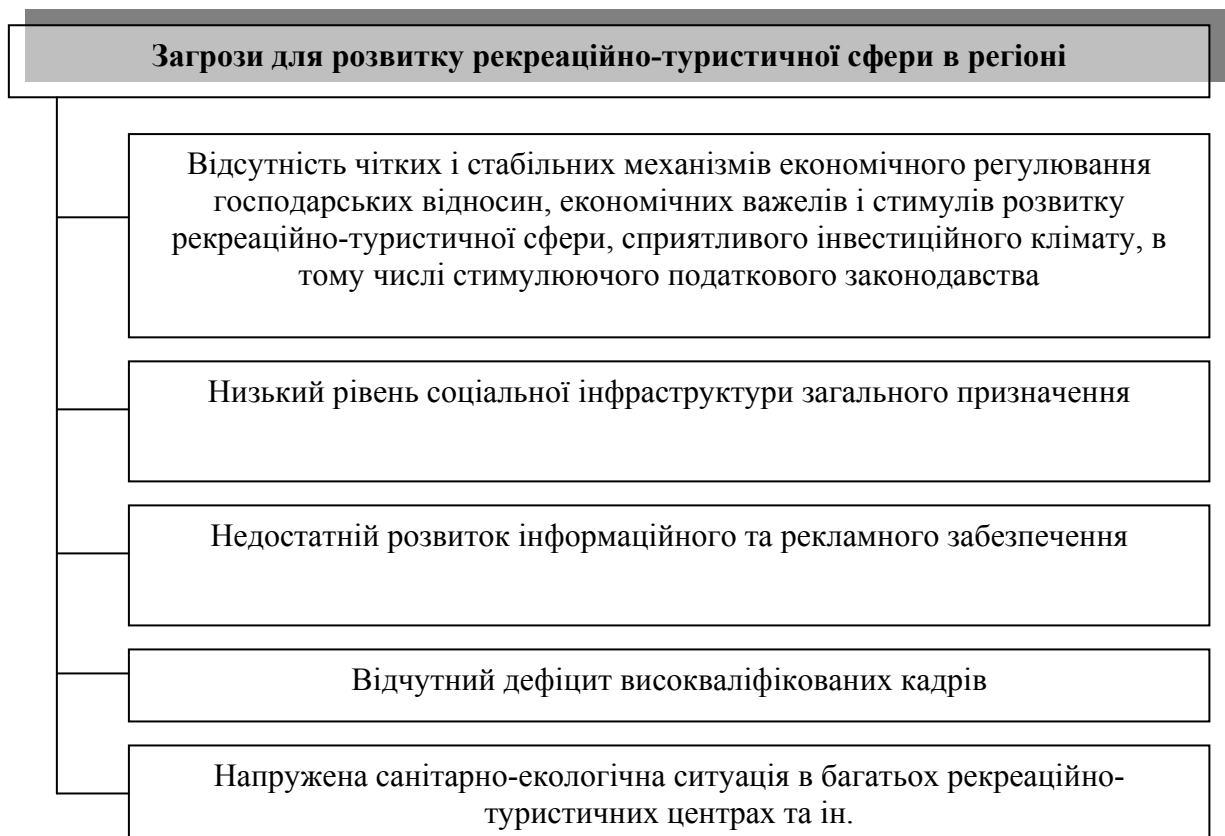


Рис. 3.5 Загрози для розвитку рекреаційно-туристичної сфери в регіоні

Для подолання існуючих перешкод на шляху розвитку рекреаційно-туристичної сфери в Придунайському регіоні, необхідно вирішити наступні основні завдання, представлені на рис. 3.6.

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 2012-2022 рр., а саме:

- розвиток туристичних продуктів;
- розвиток туристичної інфраструктури;
- маркетинг туристичного потенціалу.

Одним із ефективних шляхів досягнення поставлених стратегічних цілей та виконання актуальних завдань, направлених на вирішення проблемних для рекреаційно-туристичної сфери регіону питань, на наш

погляд, є створення в Придунайському регіоні *рекреаційно-туристичного кластера*.



Рис. 3.6 Завдання для вирішення існуючих перешкод на шляху рекреаційно-туристичної сфери в Придунайському регіоні

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.

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.

Основні завдання, якими повинен займатися регіональний РТК, представлена на рис. 3.7.

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. Схема функціонування регіонального РТК (рис. 3.8), об'єднує зусилля регіональних органів влади і ключових учасників кластерів на виробництво певного регіонального рекреаційно-туристичного продукту та дозволяє диверсифікувати його за видами рекреаційно-туристичної діяльності згідно попиту споживачів.

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. 3.9).

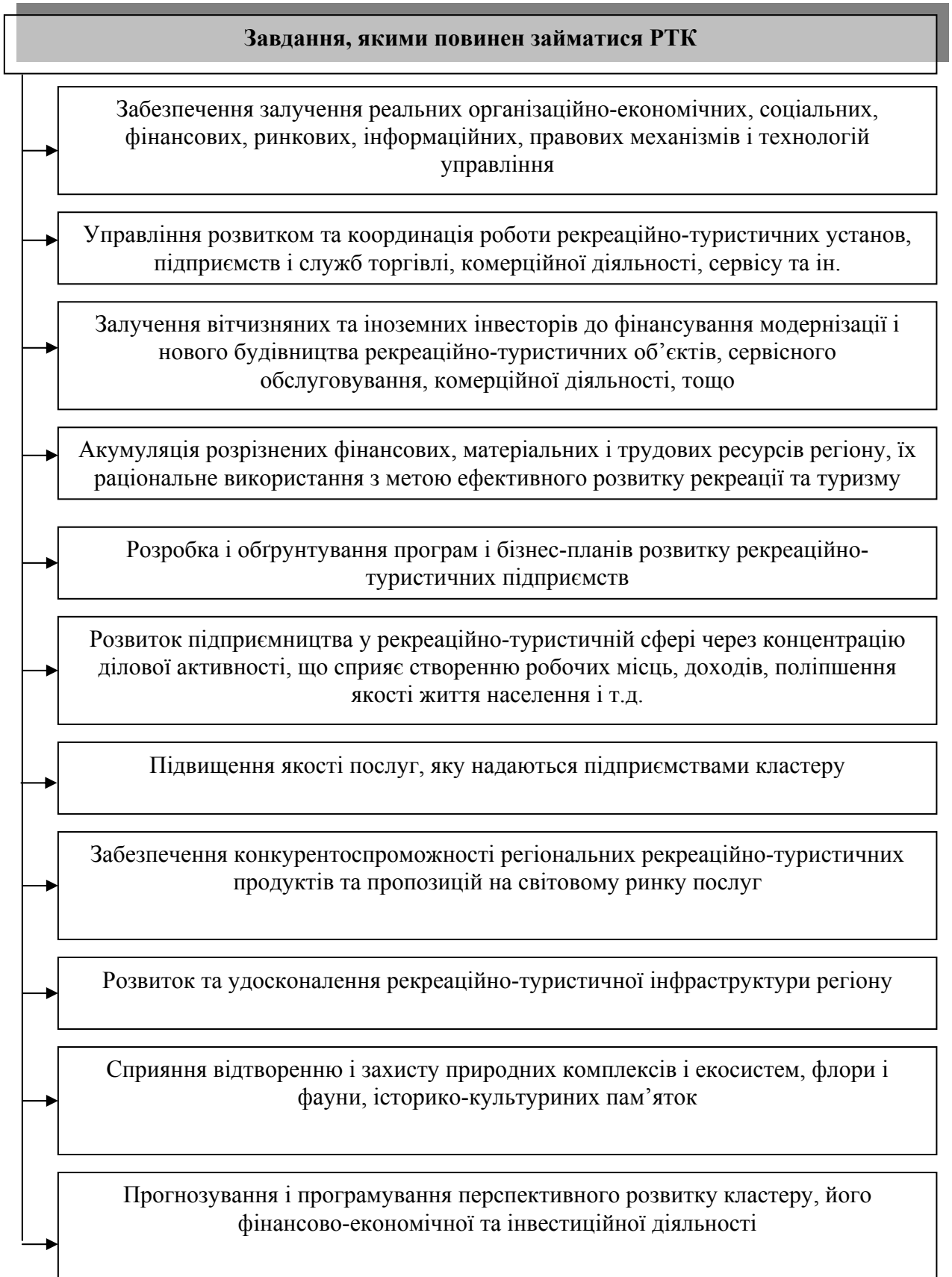


Рис. 3.7 Завдання, якими повинен займатися РТК

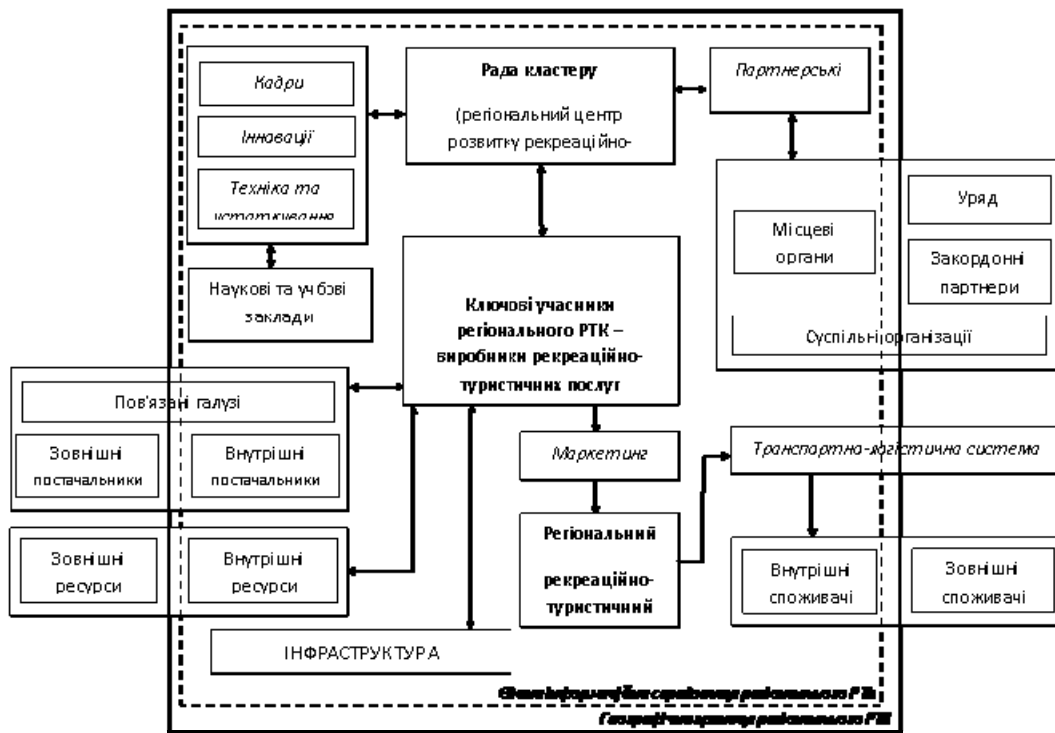


Рис. 3.8 Схема функціонування регіонального рекреаційно-туристичного кластеру

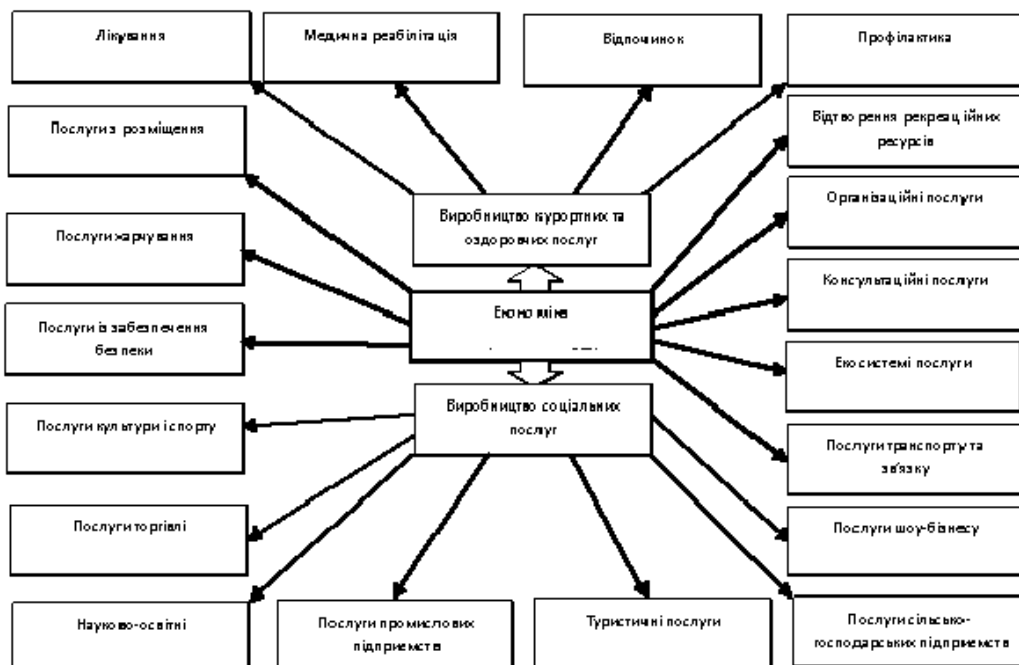


Рис. 3.9 Функціонально-галузева структура рекреаційного кластера

Основною метою створення регіонального РТК є внесок в оновлення та зміцнення регіонального економічного потенціалу та підвищення конкурентоспроможності рекреаційно-туристичного сектору економіки регіону.

Отже, кластер є однією з привабливих форм організації рекреаційно-туристичної діяльності, особливо в умовах становлення ринкових механізмів господарювання, оскільки об'єднує на добровільних і взаємовигідних засадах суб'єктів економічної діяльності, що дозволяє їм успішно конкурувати на ринках різних рівнів. Кластерні технології сприяють налагодженню взаєморозуміння між управлінськими структурами і бізнесовими колами у процесі вирішення соціально-економічних проблем регіону. За умови створення регіональних РТК, рекреаційно-туристична галузь стає привабливішою сферою для вкладання інвестицій, які даватимуть за таких умов повнішу віддачу.

Таким чином, для регіону Українського Придунав'я проблему конкурентоспроможності рекреації та туризму можна розв'язати за допомогою впровадження кластерної моделі організації діяльності підприємств, що може бути інтегруючим елементом для окремих споріднених галузей та інституцій, які об'єднують свої зусилля для того, щоб отримати синергетичний ефект від співпраці.

Це надасть регіону реальні шанси перетворитись в один з піонерних регіонів запровадження кластерних технологій у сфері рекреації та туризму.

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:

1. Створення важливого напрямку структурної перебудови й умов економічного відродження Придунайського регіону.
2. Підвищення економічної привабливості регіону як сприятливої зони для міжнародного підприємництва й ділового співробітництва.

3. Додатковий імпульс для розвитку малого й середнього бізнесу, що підвищує стійкість економіки.
4. Збільшення обсягів валового регіонального продукту за рахунок підвищення конкурентоспроможності й продуктивності праці, залучення в коопераційні зв'язки місцевих підприємств.
5. Ріст конкуренції на регіональному ринку.
6. 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.
7. Підвищення ефективності використання бюджетних засобів, що направляються на розвиток економіки.
8. Збільшення регіональної оподаткованої бази.
9. Стимулювання інноваційної активності й наукової діяльності на території.
10. 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.
11. Вирішення проблем зайнятості місцевого населення.
12. Одержання економічних ефектів від оздоровлення рекреантів та туристів.
13. Збереження й відродження об'єктів історико-культурної й природної спадщини.
14. Поліпшення екологічної обстановки на курортних та рекреаційно-туристичних територіях з організованою рекреаційно-туристичною діяльністю й відповідними умовами оздоровлення постійно проживаючого в цих місцях населення.
15. Підвищення соціально-політичної стабільності.

ВИСНОВКИ

За результатами досліджень, виконаних в рамках магістерської роботи, можна зробити наступні висновки.

1. Українське Придунав'я (як складова частина Дунайського регіону) має винятково важливе гео економічне та геополітичне значення для України. Це обумовлено його географічним положенням і зростаючою активністю в системах міжнародного співробітництва й інтеграцією в європейські міжрегіональні організації.

2. 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.

3. На даний час існує гостра необхідність комплексного підходу до формування інфраструктури міжнародних транспортних коридорів в Українському Придунав'ї, що має відіграти роль аванпосту у формуванні європейських транспортних коридорів України і 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 та транспортно-комунікаційної інфраструктури. Це має забезпечити збільшення транзитних та 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.

4. Реабілітація Сасику стоїть в центрі завдань ефективного використання природних ресурсів Татарбунарського району і усього Українського Придунав'я. Основна суть реабілітації Сасику, який існує більше 20 років в примусовому режимі прісноводного озера-водосховища, полягає в поверненні йому статусу морського лиману шляхом проведення комплексу заходів по з'єднанню з морем і відновленню його як природного елементу унікальної контактної зони «суша-море».

Економіко-екологічні і соціально-економічні перспективи розвитку району Сасику можуть бути реалізовані лише за умови повернення його в природний стан - морський лиман. Для поліпшення екологічного стану Сасику необхідно відновити його генетичний зв'язок з Чорним морем шляхом раздамбування.

5. Перспективним для регіону є розширення Дунайського біосферного заповідника, здійснюваного шляхом посилення інструментів біосферного природокористування, розширення його за рахунок зарезервованих та відновлюваних територій. Відновлення природних екосистем Українського Придунав'я, включаючи повернення лиману Сасик морського статусу, може стати частиною проектів міждержавного регіонального співробітництва і, в тому числі, і в Рамках Дунайської стратегії ЄС.

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

7. 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 Придунайському регіоні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Арестов С.В. Анализ экономической эффективности природоохранных программ // Экономические проблемы природоохранного менеджмента. — Одесса: Одес. гос. экол. ун-т, 2002. — С. 99-122.
2. Біорізноманітність Дунайського біосферного заповідника, збереження регулювання / гол. ред. Ю.Р. Шеляг-Сосонко. — Київ: Наук. думка, 1999 — 704 с.
3. Балацкий О.Ф., Панасовский Ю.В., Чупис А.В. Экономика и организация охраняемых природных территорий. — М.: Агропромиздат, 1989. — 192 с.
4. Буркинский Б.В., Ковалева Н.Г. Экономические проблемы природопользования. — К.: Наук. думка, 1995. — 143 с.
5. Буркинский Б.В., Степанов В.Н., Круглякова Л.Л., Харичков С.К. и др. Ресурсно-экологическая безопасность. Теоретические и прикладные аспекты. — Одесса: УМАОИ «Консалтинг», 1998. — 180 с.
6. Буркинский Б.В., Степанов В.Н., Харичков С.К., Крисилов А.Д. Научные основы формирования концепции устойчивого развития региона: новые идеи и решения. — Одесса: ИПРЭЭИ НАНУ, 1996. — 42 с.
7. Буркинський Б.В. Інноваційна стратегія у соціально-економічному розвитку регіону / Б.В. Буркинський, Є.В. Лазарева. - Одеса. - 2007. - 139 с.
8. Буркинський Б.В. Стратегические экономические интересы Украины и РФ в бассейне Азовского моря / Б.В. Буркинський, В. Степанов, С. Бердников, В. Селютин// Економіка України. - 2009. - Вип.5. - С.77-84.
9. Водні ресурси регіону Дунаю / Зіновій Бройде, Олег Дьяков, Олег Рубель // Екологія. Право. Людина», — №4-5 (44-45), 2009. — С. 79-80.
10. Воробйова О.А. Збалансоване природокористування та господарювання в рекреаційно-туристичній сфері: Монографія. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. — 248 с.

11. Громова Е.Н. Экономико-экологическое регулирование морского природопользования: государственные и рыночные методы. — Одесса: Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2001. — 314 с.

12. Дергачев В. А. Геополитическая и геоэкономическая трансформация Украинского Придунавья / В.А. Дергачев, В. Демченко. - ИПРЭЭИ НАНУ. - Киев: Гордон, 2005. - 92с.

13. Дибров А.С. Экономика природопользования с основами экологии: Учеб. пособие. — Одесса: Друк, 2000. — 126 с.

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

15. 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.

16. Ковалев В.Г. Анализ экономической эффективности природоохранных программ. // Экономические проблемы природоохранного менеджмента. — Одесса: Одес. гос. экол. ун-т, 2002. — С. 99-122.

17. Ковалева Н.Г., Лисенко Н.С. Техногенна та екологічна безпека в морському природокористуванні. — Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2001. — 218 с.

18. Матеріали щодо реалізації Програми комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2011 роки. Лист Ренійської районної державної адміністрації №27-03/217-408 від 22.02.11 року.

19. Нижньодунайський Зелений Коридор: Стратегія Охорони ВБУ та Заплав / Головне Управління Національних Природних Парків і Заповідної Справи Міністерство, Екології та Природних Ресурсів, 2000. — 10 с.

20. Охорона та відновлення екосистем / Олег Дьяков, Олег Рубель //Екологія. Право. Людина», — №4-5 (44-45), 2009. — С. 86-87.

21. Програма комплексного розвитку Українського Придунав'я на 2004-2011 роки, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України №428 від 31.03.2004р. - [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua> (Офіційний сайт Верховної Ради України).

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.

24. Проект Стратегічного плану підвищення конкурентоспроможності та економічного розвитку Придунайського економічного субрегіону на 2012-2022 рр., розроблений експертним Комітетом зі стратегічного планування економічного розвитку в рамках проекту «Локальні інвестиції та національна конкурентоспроможність». – Одеса: USAID ЛІНК, 2012. – 70 с.

25. Рубель О. Громадське бачення участі України в Європейській стратегії розвитку Дунайського регіону / Олена Кравченко, Зіновій Бройде, Олена Кравченко, Олег Дьяков, Ольга Мелень, Олег Рубель Ігор Студенніков, Наталія Чижмакова – [под ред. Олег Рубель]. — //Екологія. Право. Людина», — №4-5 (44-45), 2009. — С. 68-110.

26. Рубель О. Регіон Дунаю в Україні / Зіновій Бройде, Олег Рубель //Екологія. Право. Людина», — №4-5 (44-45), 2009. — С. 71-73.

27. Рубель О.Є. Економіко-інституційні основи регіонального розвитку Українського Придунав'я / Вісник Дніпропетровського університету, серія «Економіка», випуск 5 (2), 2011. – с.60-65.

28. Рубель О.Є., Козакова О.Г. Засади формування сталого соціально-економічного розвитку територій Українського Придунав'я // Вісник Українського державного університету водного господарства та при-

родокористування. Економіка, проблеми управління регіональним економічним і соціальним розвитком: Збірник наукових праць. Випуск 1 (20). — Рівне, 2003. — С. 591-595

29. Севільська стратегія біосферних резерватів / Проект ТАСІС “Озера Нижнього Дунаю”. — Одеса, 2001. — 29 с.

30. Семенов В., Мозгальова В., Давиденко І. Регіональний рекреаційний кластер у контексті структурної перебудови економіки регіону // Регіональна економіка. - 2006. - №3. - С.78-89.

31. 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.

32. Степанов В.Н., Рубель О.Є.. Интегральный потенциал экономико-экологического развития Украинского Придунавья. // Коллега. — 2004, №6(19),— С. 2-8.

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

34. Стратегия транспортно-экономического развития нижнего Дуная (Проблемы создания украинского судоходного пути Дунай – Черное море). Б.В. Буркинский, В.Н. Степанов, Н.Т. Примачев, Л.Л. Круглякова, А.Д. Крисилов, О.Е. Рубель (Докл. зап.). – Одесса: ИПРЭЭИ НАН Украины. — 42 с.

35. 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.

36. 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.

37. 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.

38. Экономико-экологическая безопасность морехозяйственной деятельности//Под ред. Б.В. Буркинского, В.Н. Степанова.- Одесса, 2008. - 646 с.

39. 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.

40. <http://oaoudp.com.ua/ua/o-kompani/struktura-predpriyatiya>