

УДК 656

ІНСТИТУЦІЙНІ ЗАСАДИ ЕКОЛОГІЗАЦІЇ ФОРМУВАННЯ СТАЛОГО ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ ДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ

О.Є. Рубель, к.е.н., с.н.с.

Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України, Одеса, Україна

Рубель О.Є. Інституційні засади екологізації формування сталого транспортно-комунікаційного розвитку Дунайського регіону.

У роботі представлені підходи до оцінки перспектив ефективної участі України в процесі імплементації транспортної складової Стратегії ЄС щодо розвитку Дунайського регіону. Аналізується потенціал проектного співробітництва українській частині Дунайського регіону.

Ключові слова: регіональна економіка, Дунайська Стратегія, Українське Придунав'я, внутрішній водний транспорт

Рубель О.Е. Институционные основы экологизации формирования устойчивого транспортно-коммуникационного развития Дунайского региона.

Представлены подходы к оценке перспектив эффективного участия Украины в процессе имплементации транспортной составной Стратегии ЕС относительно развития Дунайского региона. Анализируется потенциал проектного сотрудничества украинской части Дунайского региона.

Ключевые слова: региональная экономика, Дунайская Стратегия, Украинское Придунавье, внутренний водный транспорт

Rubel O.E. Institutional basis of greening of sustainable transport-communication development of the Danube region.

The presented approaches to an estimation of prospects of effective participation of Ukraine in process of implementation of transport compound of EU Danube region Strategy. The potential of design cooperation of the Ukrainian part of the Danube region is analyzed.

Keywords: regional economy, Danube Strategy, Ukrainian Danube region

Українське Придунав'є займає південно-західну частину Одеської області, що розташована у Дунайсько-Дністровському межиріччі, і включає 7 адміністративних районів – Арцизький, Болградський, Ізмаїльський, Кілійський, Ренійський, Татарбунарський, Тарутинський райони та місто обласного підпорядкування Ізмаїл. Загальна площа – 9.78 тис. км².

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

Перший пріоритет і за структурою підпріоритетів, і за наповненістю в Плані дій Європейської стратегії розвитку Дунайського регіону (ПД ЄСРДР: надалі – Дунайська стратегія, стратегія) є, безумовно, головним у стратегії. Це витікає з основної ідеї Дунайської стратегії – гуртування країн, регіонів і людей за спільними інтересами, що є неможливим без вільного руху пасажирів, вантажів, енергоносіїв, інформації, тощо. Бюджетами структурних фондів ЄС на 2007-2013 роки передбачені витрати на транспортні системи в Дунайському басейні загалом на суму 24.8 млрд. євро у т.ч. на автошляхи і шосе – 13.5 млрд. євро, на залізницю – 8.5 млрд. євро, на порти і водні сполучення – 0.7 млрд. євро, на мультимодальні вузли – 0.5 млрд. євро, на аеропорти – 0.2 млрд. євро, на інші (зокрема міський транспорт, об'їзні шляхи, тощо) – 1.4 млрд. євро.

Водночас, кардинальна зміна мобільності людських і матеріально-енергетичних потоків та відповідних просторових можливостей територій у Дунайському басейні матиме найбільший вплив на усі компоненти довкілля, рівень техногенно-екологічної безпеки та соціально-економічного сталого розвитку регіону в цілому. Мобільність Дунайського регіону виходить за питання технічних рамок та інфраструктури. Вона включає в себе організаційні проблеми, відповідність попиту на транспортні послуги, сезонним та добовим циклам інтенсивності транспортного руху, просторове планування, «стиль життя», інновації тощо.

План дій Дунайської стратегії торкається практично всіх видів транспорту, виділяючи певні загальнорегіональні пріоритети для кожного виду транспорту. Загальновідомо, що внутрішній водний транспорт має відносно низький вплив на навколишнє природне середовище (виділяє в 3.5 разів менше CO₂ на тонно-кілометр, ніж автомобілі). Разом з каналом Майн-Дунай, Рейн і Дунай безпосередньо сполучають одинадцять країн від Північного моря до Чорного моря протягом 3500 км. Втім вантажопотік по Дунаю складає лише 10-20% вантажопотоку по Рейну. В регіоні є велика нестача транскордонних автотранспортних та залізничних сполучень. Сучасні підходи до формування мультимодальної системи транспортування вантажів вимагає укладення загальної для всіх видів транспорту угоди щодо єдиної всеохоплюючої та сталого транспортної системи регіону [1].

Мультимодальним центрам (що важливо для Українського Придунав'я) слід відігравати більш істотну роль не лише в контексті транспортної доступності, але як оптимальним місцям для концентрації бізнесу та промисловості.

Мобільність також напряму пов'язана із іншими ключовими секторами, такими як охорона навколишнього природного середовища та сталий соціально-економічний розвиток. Європейський Союз переслідує мету зміни транспорту в бік до менш енерговитратного, чистого і безпечнішого. В основі розвитку водного транспорту залишається Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (СМВП) Європейський план дій для Внутрішнього водного транспорту («Наяда») (NAIADDES).

Дунай є головною водною артерією Європи, що має великий транспортний потенціал, який поєднує економіку 19 країн басейну. Цей потенціал вимагає подальшого освоєння сучасної європейської транспортної стратегії шляхом зосередження на розвитку судноплавства, створення нових гідротехнічних споруджень, нових штучних водних шляхів. Європейський союз планує підтримати цей процес, забезпечуючи істотне фінансування внутрішнього водного транспорту (BBT) у межах структури Транс'європейських транспортних мереж (TEN-T) і Програми «Наяда». Починаючи з 2004, загальний обсяг засобів на реалізацію цих програм склав майже 5 мільярдів єврів. З 2007 по 2013 роки, Європейська Комісія планувала збільшити підтримку бюджету цих програм до 20.35 мільярдів єврів. Концепція Транс'європейської транспортної мережі висунула керівні принципи розбудови транспортної системи, висуваючи Дунай і «Пан'європейський транспортний коридор VII», як «основу забезпечення зв'язку Захід - Схід разом з Рейном, що забезпечує зв'язок між Північним і Чорним морями».

Завдання наукового обґрунтування пропозицій щодо входження України до Процесів Дунайської Стратегії вимагає: глибокого аналізу диференційованих 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. [2-5], 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. [6], 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. [7]. Зокрема, він пише: Субрегіон Українського Придунав'я привертає пильну увагу політиків, управлінців, науковців внаслідок свого вузлового, геополітичного та гео економічного положення. У ньому поєднуються вигоди його географічного положення, потужний природно-ресурсний і демографічний потенціал, з одного боку, і помітна репресивність соціально-економічного розвитку, наявність кризових ситуацій, і проблем – із другого. Комплексність в дослідженні цього питання притаманна роботам Одеського філіалу Інституту стратегічних досліджень [8].

Також вагомий внесок в дослідження придунайських питань зроблено Центром регіональних досліджень (І. Студенніков, О. Дьяков) [9].

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» (Одеса, 26 лютого 2006р.) [17]. 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.

Метою роботи є формування засад інституційної складової Національної стратегії та Національного плану соціально-економічного розвитку Українського Придунав'я в контексті виконання транспортних пріоритетів Європейської стратегії для Дунайського регіону.

Відповідно Рішенню Європейського парламенту та Ради Європи № 661/2010/EU від 7 липня 2010 р. щодо розвитку Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T), встановлення і розвиток Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T) сприятиме досягненню головних завдань Євросоюзу, як, наприклад, легке функціонування внутрішнього ринку і зміцнення економічної і соціальної взаємодії. Встановлення і розвиток Транс'європейської транспортної мережі всюди на території ЄС також мають специфічні завдання

гарантування підтримки рухливості осіб і товарів за кращих можливих соціальних, екологічних і безпечних умов, і об'єднання всіх видів транспорту, беручи до уваги їхні відносні переваги. Вимоги екологічного захисту мають бути інтегровані у визначенні і виконанні політики ЄС у сфері TEN-T відповідно до Статті 11 Договору про Євросоюз. Це вимагає просування як пріоритет транспортної інфраструктури, що заподіює менший вплив на навколишнє природне середовище, а саме залізницю, морські перевезення та внутрішній водний транспорт.

Зелена книга «На шляху до кращої інтеграції транс'європейської транспортної мережі на службі загальної транспортної політики», опублікована в лютому 2009 року, визначає: мобільність є ключем до якості життя і є життєво важливою для конкурентоспроможності ЄС. Але мобільність також вимагає витрат на суспільство через вплив, що вона чинить. «Стала мобільність», тобто зменшення шкідливого впливу мобільності, знаходиться в центрі транспортної політики ЄС. Стаття 8 Керівництва щодо TEN-T передбачає, що охорона навколишнього середовища має бути прийнята до уваги держав-членів за допомогою проведення ОВНС (для проектів) та стратегічної екологічної оцінки (для планів і програм) [10], а також за рахунок застосування Директив щодо навколишнього середовища (Директива про охорону диких птахів, Директива про охорону середовищ існування диких видів тварин, Водна рамкова директива).

Транспортна політика будь-якої держави визначає найважливіші напрямки розвитку транспорту і його інфраструктури водночас і в сучасних умовах, і в перспективі. Основу такої політики мають становити пріоритети в створенні належних умов для задоволення суспільних потреб у перевезеннях пасажирів і вантажів. У транспортній політиці необхідно всебічно й повно враховувати ту обставину, що суспільна потреба в перевезеннях може задовольнятися за допомогою різних видів транспортних засобів: наземних, водних, повітряних. Однак, технічний стан більшості з них не відповідає вимогам екологічної безпеки.

Розвиток екологічно чистих видів транспорту, його екологізація повинні стати головним пріоритетом у транспортній політиці. На жаль, у транспортній політиці України в сучасних умовах переважають економічні й господарські пріоритети. Однак, закон України «Про транспорт» виділяє серед інших завдань і охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Екологічні пріоритети в транспортній політиці досить конкретні й виражені в Комплексній програмі утвердження України як транзитної держави (від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР), та в Законі України «Про охорону навколишнього природного середовища» і Законі України «Про охорону атмосферного повітря» (16 жовтня 1992 року № 2707-ХІІ), де деталізовано екологічні ви-

моги до транспортної сфери. Відповідно їхнім положенням для кожного типу пересувних джерел, які експлуатуються на території України, установлюються нормативи вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах і впливу фізичних факторів цих джерел, які розробляються з урахуванням сучасних технічних рішень щодо зменшення утворення забруднюючих речовин, зниження рівнів впливу фізичних факторів, очищення відпрацьованих газів і економічної доцільності. З метою зменшення забруднення атмосферного повітря транспортними й іншими пересувними засобами й установками, а також впливу пов'язаних з ними фізичних факторів, мають здійснюватися розробка й виконання комплексу заходів зі зниження викидів, знешкодженню шкідливих речовин і зменшенню фізичного впливу під час проектування, виробництва, експлуатації та ремонту транспортних й інших пересувних засобів та установок; переведення транспортних й інших пересувних засобів та установок на менш токсичні види палива; удосконалення технологій транспортування та зберігання палива; забезпечення сталого контролю якості палива на нафтопереробних підприємствах і автозаправних станціях; впровадження та удосконалювання діяльності контрольно-регулювальних і діагностичних пунктів і комплексних систем перевірки нормативів екологічної безпеки транспортних та інших пересувних засобів і установок.

Основні Засади (Стратегія) державної екологічної політики України на період до 2020 року [11] передбачають: у транспортно-дорожній галузі: встановлення до 2015 року протишумових споруд/екранів (у місцях, де населені пункти розташовані поблизу автомагістралей) у населених пунктах з кількістю населення не менш як 500 тисяч осіб та до 2020 року - у населених пунктах з кількістю населення не менш як 250 тисяч осіб; створення до 2015 року економічних умов для розвитку інфраструктури екологічно чистих видів транспорту, зокрема громадського, збільшення до 2020 року частки громадського транспорту в загальній інфраструктурі на 25 відсотків.

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 Ізмайльського портів.

Українські дунайські порти – Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ – разом з портопунктами Кілія і Вилкове складають Дунайський портово-промисловий комплекс, що здатний щорічно переробляти понад 20-24 млн. тонн 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. Порт має умови для обробки суден-контейнеровозів і малотоннажних автопоїздів.

Порт Рені має більшу в порівнянні з Ізмаїльським портом перероблювальну спроможність, використання якої поки що стримується відсутністю залізничних під'їзних колій територією України (залізнична гілка прокладена через територію республіки Молдова). Розташований в гирлі Дунаю порт Усть-Дунайськ з перероблювальною спроможністю близько 6 млн. тонн призначений для перевалки на великі морські судна вантажів з барж і завантаження (розвантаження) ліхтеровозів. Показники роботи українських Дунайських портів такі: за підсумками 2010 року Ізмаїльський порт обробив 6,63 млн. тонн, Ренійський порт - 1,58 млн. тонн, Усть-Дунайський - 28,1 тис. тонн вантажів.

Сьогодні фінансове становище Українського дунайського пароплавства (надалі - УДП, пароплавство) є критичним. Пароплавство завершило 2007 р. зі збитком 41 млн. грн. План з вантажоперевезення був не виконаний на 18%, а в порівнянні з 2006 р. обсяги перевезень (4.2 млн. тонн вантажів) упали на 22%. В цілому не було перевезено 927 тис. тонн, з яких 524 тис. тонн - це річкові перевезення, а 403 тис. тонн - морські. Середній вік флоту УДП становить близько 30 років, зношування всього господарства досягає 80%. В експлуатації перебувають менш третини річкових судів, що традиційно приносили підприємству найбільший прибуток. З 2007 р. в УДП спостерігається й кадрова криза. Протягом року для зниження витрат на підприємстві було скорочено приблизно 1 тис. співробітників. Лише в 2010 р. керівництву УДП удалося вийти майже на беззбитковий рівень роботи підприємства.

Частиною української дунайської транспортної системи є судноплавний канал Дунай - Чорне море. Довжина перевезень по каналу Чорна Вода - Констанца на 340 км коротше, ніж по ГСХ «Бистре», що при існуючому режимі плавання становить 2.1 доби ходового часу й еквівалентно приблизно 5 додатковим рейсам за рік. Прохід каналом Чорна Вода збільшує витрати на 0,67 долара США, на тонну вантажу у зв'язку з більш високими каналними зборами. Однак додатковий прибуток за 5 рейсів значно перевищує витрати по додатковим каналним зборам і в цілому перевезення однієї тонни вантажу каналом Чорна Вода в порівнянні із ГСХ «Бистре» обходиться судновласникові на 1.73 долара США дешевше.

Дохід від експлуатації каналу в 2007-2009 рр. склав приблизно 16.1 млн. грн.. Проте, тільки поточних щорічних витрат по каналу, згідно Заяви про екологічні наслідки створення суднового ходу Дунай - Чорне море на українській ділянці дельти за робочим проектом на повний розвиток, скла-

дуть у прогнозованому обсязі щорічного днопоглиблення (1.1 млн. м³) близько 40 млн. грн. в рік за сучасними розцінками на днопоглиблення.

Основний розвиток перевезень Дунаю варто зв'язувати з перевезенням контейнерів, обсяг якого може вирости в кілька разів і поромних перевезень великовантажних автомобілів як це прийнято концепцією розвитку морського транспорту Євросоюзу. Такі перевезення будуть здійснюватися спеціалізованим річковим флотом з відносно не великим осадом і для їхнього успішного освоєння необхідний не стільки глибоководний канал, скільки надійний гирловий порт.

Формування екологічно збалансованого розвитку національної економіки в будь-якій країні неможливе без екологізації суспільного виробництва. Під екологізацією економіки розуміють цілеспрямований процес її перетворення, зорієнтований на зменшення інтегрального екодеструктивного впливу процесів виробництва й споживання товарів і послуг, розраховуючи на одиницю сукупного суспільного продукту. Екологізація здійснюється шляхом створення системи організаційних заходів, інноваційних процесів, реструктуризації сфери виробництва та споживання, технологічної конверсії, раціоналізації природокористування, трансформації природоохоронної діяльності, що реалізуються на макро- і мікроекономічних рівнях.

Стосовно проектів у транспортному секторі пропонується виділити такі критерії екологізації: енергоємність, кількість відходів (рідкі, газоподібні, тверді), викиди, здатні вплинути на глобальні проблеми (зміна клімату), токсичні матеріали; оцінку процесів екологічної деструкції, з урахуванням впливу на екосистеми, на біологічні об'єкти й біорізноманіття, оцінку екологічної деструкції стосовно ландшафтів; негативний психологічний вплив, фактори небезпеки (вибухів, розливів). Дані показники можуть бути віднесені до тоннажу, потужності двигунів, витрат на км перевезення й відповідні економічні витрати (запобігання, зм'якшення, ліквідація наслідків).

Формування систем сталого судноплавства, що враховує інтереси стабілізації природних ресурсів Дунаю та задовольняє соціально-економічні запити може базуватися на використанні таких механізмів: розробка єдиної концепції судноплавства на Дунаї; гармонізація транспортної політики із принципами Рамкової водної директиви; впровадження методів екологічної компенсації та інвестування в екосистемні послуги; обмеження до вимог днопоглиблення; просування життєздатних інновацій на транспорті.

Основні стратегічні цілі судноплавної політики на Дунаї:

- установа єдиної нормативно-правової бази;
- створення збалансованої високоефективної інфраструктури як єдиного транспортного коридору;

- забезпечення високих стандартів безпеки, у тому числі й екологічної;
- досягнення високої економічної ефективності від експлуатації дунайського флоту й інших об'єктів інфраструктури судноплавства;
- ефективна інтеграція дунайського судноплавства в загальноєвропейський лібералізований ринок внутрішнього водного транспорту;
- посилення зв'язків з ринками інших басейнів з метою збільшення потенціалу.

Основні напрямки вирішення проблем запобігання забруднення водного шляху:

- розробка однакових вимог в області водної політики (екологічний захист водойм), включаючи спеціальні питання з екології для інфраструктурних проектів, а також транскордонна система збору й утилізації відходів із суден;
- розробка єдиного плану зв'язку, оповіщення й координації для боротьби з можливими аварійними розливами нафтопродуктів на Дунаї;
- забезпечення екологічності судноплавства шляхом модернізації головних і допоміжних двигунів суден за рахунок:
- застосування малосірчастих видів палива;
- застосування методів селективного каталітичного редукування для зниження вмісту окислів азоту;
- впровадження біодизеля і суміші для зниження вмісту вуглекислого газу.

Флот країн Дунаю має потребу в активній модернізації. Це надає шанс впровадити нові суднобудівні технології, низьке осідання, зменшення викидів. Повинні також удосконалюватися системи інформації, системи безпеки, що забезпечують гарне зонування, адекватне й сучасне маркування судноплавних шляхів. Пропонується ввести в практику модернізації судів як нові проекти судів, орієнтовані на поновлювані джерела енергії й інші інноваційні підходи, зокрема проект PACSCAT (частково вітрильний катамаран, вантажопідйомністю до 2000 тонн, 80 контейнерів). Іншим перспективним проектом може служити INBAT (*Innovative Barge for Effective Transport on Shallow Waters*), інноваційна низько сидяча баржа. Технічні показники: довжина з баржами - 118 м; ширина - 9 м, осад у вантажу - 1.7 м; довжина однієї баржі - 48.5 м; осад баржі - 0.2 м; дедвейт баржі при осаді 1.7 м - 641 тонна; довжина штовхача - 20 м. Потужність штовхача - 480 кВт, 3 гвинти, осад - 0.6 м.

Реалізація цих інноваційних проектів залежить від економічних пріоритетів придунайських країн. Пропонується ввести більш тверду регламентацію витрат за програмою NAIADES з урахуванням впровадження інноваційних технологій. Розглянуті підходи й оцінки стосуються всіх придунайських країн не залежно від членства в ЄС. Формування попереджувальної політики, у сфері екологізації судноплавства на Дунаї може стати джерелом додаткових конкурентних переваг України.

Внутрішнє судноплавство може вносити вклад у підвищення сталості транспорту, особливо там, де заміщає автомобільні перевезення. Але судноплавство, і, зокрема, розвиток судноплавних шляхів, здатне істотно позначитися на навколишньому середовищі. Роботи з розвитку водного шляху для внутрішнього судноплавства можуть впливати на природні об'єкти і якість водних угідь. Європейська Комісія використовує в якості імплементації програми NAIADES рекомендації, розроблені в рамках проекту «PLATINA», здійснюваної в рамках 7-ї Рамкової програми ЄС, для просування та підтримки програми внутрішнього водного транспорту (2006-2013). «PLATINA» об'єднує всі відповідні суб'єкти в секторі внутрішнього водного транспорту в між секторних відносинах. Європейський план дій NAIADES (*Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe* - Навігація і внутрішній водний транспорт та розвиток в Європі) визначає всеохоплюючий набір заходів для експлуатації великого потенціалу внутрішнього водного транспорту. Для того, щоб створити послідовні зв'язки в Дунайському регіоні національні транспортні адміністрації спрямовуються на активну інтеграцію внутрішнього водного транспорту в національні транспортні стратегії.

Прикладом реалізації є проект «Створення платформи імплементації програми NAIADES – PLATINA», що включає визначення необхідної політики, зводить в єдине потреби зацікавлених сторін та розвиток необхідного знання та інструментів. Ключові експерти і зацікавлені сторони розроблять технічні пропозиції для реалізації політики в п'яти основних царинах програми NAIADES.

Підвищення екологічності також є одним з найважливіших напрямків з розвитку флоту. Просування програми NAIADES є на сьогоднішній день основним напрямком роботи з розвитку внутрішнього водного транспорту в Європі. Спільна заява щодо провідних принципів розвитку внутрішнього водного транспорту та охорони навколишнього середовища в Дунайському басейні (надалі – Заява), прийнята в 2007 Міжнародною комісією для захисту ріки Дунай (ICPDR), Дунайською комісією і Міжнародною комісією (ISRBC) Басейну Ріки Сава, як ключовий інструмент, що забезпечує управління та планування і виконання транспортних проектів водної артерії. Спільна Заява пропонує низку принципів інтегрованого планування. Це, зокрема, створення міждисциплінарних груп з планування із залученням основних зацікавлених організацій, включаючи міністерства, що відають транспортом, управлінням водними ресурсами та екологією, управлінням водними шляхами, представників заповідних територій, місцевої влади, неурядових організацій, туристичну галузь, наукові інститути незалежних міжнародних експертів.

Встановлення чіткого процесу планування (інформація/участь), заснованого на вичерпних да-

них, що включає екологічні оцінки та існуючі стандарти, необхідні для стратегічної екологічної оцінки (SEA - для кваліфікаційних планів, програм і стратегій) і для оцінки впливу на навколишнє природне середовище (EIA - для проектів). Забезпечення можливості зіставлення альтернатив та оцінки реалізованості плану (включаючи витрати і прибуток) та/або проекту, включаючи вплив статус-кво, альтернатив і заходів, не пов'язаних з річковим інжинірингом, а також витрат природних та інших ресурсів.

Оцінка значення проекту ВВТ у масштабі всього басейну/транскордонного впливу.

Інформування міжнародних річкових комісій Дунайського басейну (ЦКСР, Дунайська Комісія, Міжнародна комісія для басейну річки Сава,) а також по можливості інших задіяних держав і консультації з ними перед прийняттям нових розробок.

Дотримання Плану управління басейном р. Дунай 2009 р., включаючи його Спільну програму заходів і відповідні плани управління суб-басейнами, плани управління річковими басейнами і програм заходів в якості основи для єдиного планування та реалізації проектів з розвитку інфраструктури ОВТ, з одночасним дотриманням вже діючих вимог екологічного законодавства.

Визначення та забезпечення передумов і цілей ВВТ, а також річкової/заплавної екологічної цілісності, дотримуючись думки про необхідність запобігти погіршенню, можливих заходів щодо зменшення та/або відновлення для виконання всіх екологічних вимог. Забезпечення того, що, відповідно до статті 4 (7) ВРД ЄС, для досягнення необхідних цілей не існує технічно можливих, екологічно більш досконалих і не диспропорційно дорогих альтернативних засобів. Пошук виходу для уникнення чи, якщо можливо, мінімізації впливу інженерних / гідротехнічних втручань у річкову систему за допомогою пом'якшення та / або відновлення, віддаючи перевагу втручанням, які не є незворотними.

Забезпечення гарантій в тому, що при плануванні проектів з поліпшення умов судноплавства приймається до уваги проблема змін клімату. Використання найкращих практичних заходів для поліпшення судноплавства передбачає використання альтернативних видів палива та сучасних типорозмірів суден тощо. Визначення пріоритетів серед можливих заходів для забезпечення найкращого можливого впливу на довкілля та судноплавство та ефективного використання фінансових ресурсів. Забезпечення гнучких умов фінансування для проектів з метою єдиного планування (включаючи участь всіх груп зацікавлених організацій) і адаптивної реалізації, а також моніторингу. Спостереження за результатами вжитих заходів і - якщо це важливо - їх адаптація [12].

Відповідно Керівництву щодо гарної практики стосовно Сталого планування водних шляхів, розробленого в рамках проекту «PLATINA», проектні розробники повинні також розглядати національ-

ні, регіональні і місцеві, аспекти і вимоги, розвиваючи проекти Внутрішнього водного транспорту.

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

2. Важливими особливостями для інтегрованого планування є ідентифікація інтегрованих проектних завдань, об'єднуючих цілі ВВТ, екологічні потреби і завдання інших використань басейну ріки, як, наприклад, водний менеджмент і рибальство. Коли проекти розвитку ВВТ зазнають невдачі, це найчастіше пояснюється занадто запізненою участю громадськості. В ідеалі, зацікавлені сторони й зацікавлена громадськість повинні бути причетні до всіх стадій розробки проектів ВВТ. Участь зацікавленої громадськості є особливо важливою на етапі формулювання проекту й у ході вироблення реалістичних альтернативних рішень з проблемних аспектів проектів.

3. Транспортний сектор є одним з основних стратегічних напрямків співробітництва ЄС із Україною, План дій ЄС - Україна містить положення про розробку Концепції національної політики в транспортному секторі, спрямованої на розвиток всіх видів транспорту. Даний документ погоджений з положеннями «Білої книги» ЄС про транспорт. У План дій також включена інформація про наміри сторін «про спільну роботу з реалізації заходів і проведенні реформ в автодорожньому, залізничному, авіаційному, морському та річковому секторах».

4. ЄС на сьогоднішній день представляє Україні допомогу в рамках проектів технічної допомоги та проектів твінінгу. Проекти технічної допомоги звичайно включають такі заходи як політичний аналіз і розробка стратегій, проведення досліджень і оцінок, підготовка законодавчих актів і рекомендацій. Проекти твінінгу зводять разом експертів державного сектора із країн - членів ЄС і країн – бенефіціарів з метою підвищення ефективності співробітництва.

5. Створення нових залізничних шляхів, автодоріг, паромних комплексів та мостів – це актуальні напрямки розвитку транспортної системи Дунайського регіону. Регіональний характер цього розвитку звужує питання екологізації до питань розміщення транспортної інфраструктури, що має здійснюватися з урахуванням вимог охорони навколишнього природного середовища. Важливим, але загальнодержавним завданням залишається підвищення паливних стандартів автотранспорту та залізниці, а в подальшій перспективі – зміна

видів двигунів з вуглеводневого на інші види, тощо.

Комплексний підхід та розгортання транспортної системи не тільки до клієнта, отримувача транспортних послуг, а «до людини та її потреб» стає нарізним каменем Плану дій Дунайської Стратегії ЄС. На перший план виходить гуманізація транспорту та комунікацій взагалі, що проявляється, зокрема, в просуванні сполучень та

зв'язку в сільській місцевості, а також екологізація транспорту, «позеленіння», тобто висунення на перший план найбільш дружніх транспортних технологій та стратегій. Включення українських пропозицій в процес реалізації Дунайської Стратегії ЄС можливий лише за умови дотримання цих основоположних принципів сучасного транспортного та регіонального менеджменту.

Список літератури:

1. Study on Strategic Evaluation on Transport Investment Priorities under Structural and Cohesion funds for the Programming Period 2007-2013/ [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/pdf/evalstrat_tran/romania.pdf
2. Буркинський Б.В. Економіко-екологічні основи регіонального природопользовання і розвитку / Б.В. Буркинський, В.Н. Степанов, С.К. Харичков // ИПРЭЭИ НАН України. – Одеса: Фенікс, 2005. – 575 с.
3. Буркинський Б.В., Харичков С.К. і др. Політика мобілізації інтегрального ресурса регіона. – Одеса: ИПРЭЭИ НАНУ, 2003. – 40 а.л.
4. Буркинський Б.В. Інноваційна стратегія у соціально-економічному розвитку регіону / Б.В. Буркинський, Є.В. Лазарева // ІПРЕЕД НАН України. – Одеса, 2007. – 139 с.
5. Буркинський Б.В., Степанов В., Бердников С., Селютин В. Стратегічні економічні інтереси України і РФ в басейні Азовського моря // Економіка України. – Вип.5. – Київ: Преса України, 2009. – С. 77-84.
6. Дергачев В.А., Демченко В. Геополітична і геоетнічна трансформація Українського Придунав'я. – ИПРЭЭИ НАНУ. - Київ: Гордон, 2005. – 92 с.
7. 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: проблеми і виклики: Матеріали міжнар. конф., м. Одеса, 28 жовтня 2005 р. // Відп. ред. В.О. Шевченко. - Одеса: Фенікс, 2006. – С. 67-72.
8. 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. – 100 с.
9. Студенніков І. Єврорегіон «Нижній Дунай» як об'єкт історико-регіональних досліджень // Студії з архівної справи та документознавства. –2003. – Т. 9.– С. 115-118.
10. Директива щодо СЕО (Стратегічна екологічна оцінка). Директива 2001/42/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 27 червня 2001 з оцінки впливу певних планів і програм на навколишнє середовище ("стратегічна екологічна оцінка") / [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://ec.europa.eu/comm/environment/eia/home.htm>
11. Основні Засади (Стратегія) державної екологічної політики України на період до 2020 року Затверджено Законом України від 21 грудня 2010 року № 2818-VI / [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2818-17&fpage=1&text=%F2%F0%E0%ED%F1%EF%EE%F0%F2&x=0&y=0#w1_1
12. Громадське бачення участі України в Європейській Стратегії розвитку Дунайського регіону (позиція громадськості в контексті обговорення Позиційного документа «Бачення Україною Стратегії ЄС для Дунайського регіону») [Олег Рубель (координатор розробки Бачення), Людмила Акуленко, Зіновій Бройде, Олег Дьяков, Олена Кравченко, Ольга Мелень, Ігор Студенніков, Наталя Чижмакова]; за ред. О.Є. Рубеля. — Львів, 2010. — 48 с.

Надано до редакції 17.10.2011

Рубель Олег Євгенович / Oleg E. Rubel
rubeloleg@gmail.com