

УДК 628.11(282.243.75-477.74):911.3.33

О. Г. Топчієв, д-р геогр. наук, проф., **Л. П. Платонова**, мол. наук. співроб., **А. М. Шашеро**, мол. наук. співроб., **В. І. Тодоров**, асп. Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова, кафедра економічної та соціальної географії. вул. Дворянська, 2, Одеса-26, 65026, Україна

УКРАЇНСЬКЕ ПРИДУНАВ'Я: ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Перспективи соціально-економічного зростання Українського Придунав'я у наш час пов'язані з участю регіона у різноманітних міжнародних програмах і проектах, зокрема з розвитком прикордонного співробітництва в рамках євро регіону "Нижній Дунай". Для регіону найбільш актуальними є проблеми якісної води та екологічного оздоровлення довкілля, переведення сільського господарства на сучасні технології подолання неповної зайнятості населення, прискорений розвиток соціальної сфери, створення нового суднового ходу "Дунай-Чорне море".

Ключові слова: євро регіон, Нижній Дунай, екологічні мережі, транспортні коридори, придунайські озера, якість життя населення.

Вступ

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

Функціонує робоча група Придунайських країн (регіонів), яка на міжнародно-договірних засадах регламентує судноплавство Дунаєм. У 1998 р. утворений *євро регіон "Нижній Дунай"*, до складу якого увійшли прилеглі території Молдови, Румунії та України. Восени 1998 р. Кабінет Міністрів України доручив Одеській обласній державній адміністрації розробити концепцію і програму соціально-економічного розвитку Українського Придунав'я як пріоритетного геополітичного регіону. Відтак, актуальність теми не викликає сумнівів.

Дельта та дунайські плавні розглядаються як важливий природний регіон у складі *Всеєвропейської екологічної мережі*, формування якої проголошене Європейським Союзом у 1995 р. (Іспанія, Севілья). І в програмі створення *національної екологічної мережі України*

у 2000–2015 рр., затвердженої законом України (2000 р.), Дунайські плавні відіграють роль одного з головних "біосферних вікон" країни. Нижній Дунай і Дунайські плавні — це ключові ланки у міжнародних програмах екологічного захисту Чорного моря та інтегрованого менеджменту його приморськими смугами — *береговими територіями*.

Нижнім Дунаєм проходять траси діючих і майбутніх *міжнародних транспортних коридорів* (МТК), зокрема МТК № 7 — "Дунайський водний шлях" та МТК № 9 — "Хельсінкі (Фінляндія) — Александруполіс (Греція)". Дунай розглядають як одну з ключових ланок МТК TRASECA — "Європа — Кавказ — Азія" та Євро-Азійського нафто-транспортного коридору (ЄАНТК). Через регіон проходять ланки майбутньої *Єдиної транспортної системи країн ЧЕС — Чорноморського економічного співробітництва*. На Нижньому Дунаї активізується транскордонне співробітництво, організуються міжнародні паромні переправи, зростає прикордонна торгівля, розробляються програми міжнародного співробітництва. Такий огляд проблеми підкреслює важливе науково-практичне значення даної теми роботи.

Українське Придунав'я (УП) виділяється не тільки науковим і практично-господарським значенням, але і подекуди унікальним **природно-ресурсним потенціалом**. Регіон має величезні водні ресурси (Дунай, Придунайські озера, підземні води), що є унікальним для степової зони. Родючі землі у поєднанні з теплим кліматом визначають потужний агропромисловий потенціал краю. Але головне його природне багатство — *біосферні ресурси*¹ представлені унікальними природними комплексами, екосистемами та біоценозами дельти Дунаю і Придунайських озер.

Відтак, регіон має дуже високий біосферно-природоохоронний потенціал і багаті природно-рекреаційні ресурси. Тому провідною метою роботи є визначення проблем і перспектив розвитку транспортної, територіально-агропромислової та соціально-економічної системи Українського Придунав'я у зв'язку з формуванням міжнародних транспортних та екологічних коридорів.

Фактичний матеріал та методи досліджень

В основу поданої роботи автори поклали статистичну інформацію районних адміністрацій, офіційного перепису населення в 1989 р. та 2002 р., матеріали польового опитування, опубліковані картографічні та бібліографічні джерела. При його обробці та аналізі були застосовані методи експедиційних маршрутів, картографічний, порівняльно-географічний, математичної статистики, економіко- та соціально-географічного аналізу.

¹ Традиційно географи виділяють природні ресурси лісові та фауністичні (або біологічні); терміном "біосферні ресурси" ми позначаємо ресурси ландшафтного різноманіття.

Результати досліджень та їх аналіз

Для визначення результатів досліджень і їх аналізу провідна увага була приділена населенню, трудовим ресурсам, рибному господарству, транспортному комплексу, зовнішньо-економічному обігу, водному господарству, рекреаційно-туристичному потенціалу Українського Придунав'я.

Населення регіону дещо перевищує 250,0 тис. жителів. Протягом, останнього десятиліття воно зменшилось майже на 10,0 тис., і така тенденція зберігається і нині. Разом з тим загальна демографічна ситуація в регіоні, порівняно з Одещиною в цілому, відносно краща: коефіцієнти народжуваності стабілізувались на рівні 7–10 ‰ (7–10 народжених на кожну тисячу жителів протягом року), смертності — 13–17 ‰ ; природне убуття населення становить — 5–7 ‰. Тобто, протягом року загальна чисельність населення за рахунок природного скорочення зменшується на 0,5–0,7 % з реальною перспективою подальшого зниження, навіть, на більш низькому рівні.

Механічний рух населення (міграції) не мають помітного впливу на загальну демографічну ситуацію та динаміку чисельності населення регіону.

Регіон виділяється високою часткою молодших вікових груп населення, що пов'язане з традиціями багатодітних сімей у болгар, гагаузів, молдован, греків та азербайджанців. Кількість школярів порівняно з 1991 р. зменшилось на 3,4 тис., але лишається значною — 37,6 тис. учнів. Таким чином, густозаселений УП лишається на перспективу взагалі трудозабезпеченим краєм.

Трудові ресурси в придунайських районах становлять 45–52 % від загальної чисельності населення. Рівень забезпеченості трудовими ресурсами досить високий. Більша частина трудового потенціалу регіону використовується у трудоемких галузях сільського господарства - в овочівництві, виноградарстві, садівництві, зрошуваному землеробстві, зокрема — у рисосіянні. В кризових умовах останніх років інтенсивні галузі сільськогосподарського виробництва істотно зменшують обсяги виробництва та відповідне використання трудових ресурсів.

Офіційний рівень безробіття в регіоні відносно невисокий — близько 2 %, але приховане безробіття та неповна зайнятість населення зачіпають *більшу частину населення* і виступають гострою соціальною проблемою. Головними напрямками її подолання є пріоритетний розвиток трудоемких галузей агропромислового комплексу, нарощування власної переробки сільськогосподарської продукції в сільськогосподарських підприємствах і домашніх господарствах. Реальний добробут населення, проте, забезпечується діяльністю кваліфікованої робочої сили, зокрема — в річковому транспорті, судобудуванні, судноремонті, в інших галузях машино- та приладобудування.

УП — густозаселений регіон, три чверті населення проживають у великих селах людністю 2–5 тис. жителів. З огляду на крупноселенне

розселення, доцільно створювати нові робочі місця у великих селах і малих містах у вигляді сумісних підприємств, філіалів і відділків, орієнтованих на кваліфіковану й відносно дешеву робочу силу. Перспективу мають подальший розвиток тих галузей, в яких використовується кваліфікована робоча сила і спеціалісти рекреаційної діяльності.

У складі господарства УП поєднані такі міжгалузеві комплекси: 1) агро-промисловий; 2) транспортний; 3) біосферно-природо-охоронний; 4) водногосподарський; 5) рибогосподарський; 6) рекреаційний.

Більша частина населення — від 34 % (Ренійський район) до 70 % (Ізмаїльський) зайнята у *сільському господарстві*. За експертними оцінками, потреби сільськогосподарського виробництва у робочій силі нині задовольняються неповною мірою — близько 90 %.

УП — регіон зрошуваного землеробства і практично єдиний в Україні район рисосіяння. Зрошувальні землі внаслідок застарілих технологій поливу зазнають вторинного засолення, яке місцями (Кілійський район) вже охопило до 40 % площ.

Тут сформувався розвинений *агропромисловий комплекс* з такими галузевими (спеціалізованими) підкомплексами:

— *виноградсько-виноробний*, у складі якого Ізмаїльський винзавод та численні соковиноробні цехи;

— *плодоовчєконсервний* — Ізмаїльський консервний завод (потужність 134 муб), Кілійський томатний цех (5 муб), цехи з первинної переробки овочів і плодів;

— *зерново-промисловий* — з Болградським і Кілійським комбінатами хлібопродуктів та експортом зерна через Ренійський, Ізмаїльський та Усть-Дунайський порти;

— *м'ясопромисловий* — з переробкою худоби на Ізмаїльському м'ясокомбінаті та у забійних цехах (Рені, Болград, Кілія);

— *молоко-промисловий*, який очолюють Ізмаїльський молокозавод та Кілійський маслозавод та їх численні сепараторні цехи.

Головними проблемами гармонічного розвитку АПК регіону (у згоді із "Севільською стратегією біосферних резерватів", 1995 р.) є впровадження сучасних систем землекористування на агроландшафтній основі, перехід до органічного землеробства з мінімальним застосуванням хімічних препаратів, вирощування медіко-біологічно чистої сільськогосподарської продукції, поширення нових технологій обробітку землі, зрошенням, виробництвом сільськогосподарських продуктів.

Рибне господарство регіону, за нормального екологічного стану придунайських озер, тримало вилов риби на рівні 1000–1200 т/рік. Наприкінці 1950-х років після спорудження вздовж Дунаю захисних протиаводкових дамб вилов риби різко зменшився. Надалі, протягом 1960–1970-х років, практикувалось зариблення озер коропом, а у 1980-х — товстолобиком, і загальні норми вилову риби зросли до 1500–2500 т/рік. Наприкінці 1980-х років спостерігаються періодичні замори риби в озерах, а в 1990-х роках в умовах тривалої економіч-

ної кризи зариблення водоїм призупинились, і вилови риби зменшились до 500–1000 т/рік.

Пріоритетним сектором економіки УП у близькій перспективі повинен стати **транспортний комплекс**, у складі якого портове господарство, розвинена мережа автомобільних та залізничних магістралей.

Дунайський портово-промисловий комплекс спроможний переробляти до 20 млн. т вантажів на рік, хоча внаслідок агресії країн НАТО в Югославії, що заблокувала рух суден по Дунаю, обсяги роботи портів складають лише 35–40 % їх номінальної спроможності. До складу транспортного комплексу входять Українське Дунайське пароплавство та його дочірнє підприємство "Транскруїз". Морський і річковий транспорт обслуговують Ізмаїльський судноремонтний та Кілійський суднобудівельно-судноремонтний заводи, підприємства, що виробляють устаткування та обладнання для портового господарства і флоту, багато суміжних галузей.

Надзвичайно актуальною гострою проблемою для регіону та для України в цілому є створення нового **суднового ходу "Дунай–Чорне море"**. Старий судновий хід опинився неспроможним для проходу суден, бо зазнав природного інтенсивного замулювання, що в поданих умовах є явищем типовим природним. Судноплавний морський канал через гирло Прорва був прокладений на місці малого дельтового гирла в 1957 р. Його утримання стало дедалі більш дорогим внаслідок інтенсивних процесів замулювання ще на початку 1980-х років. Часткове поглиблення Прорви проводилось у 1998 р., але, природно, успіху не мало. Вже у 1970–1980-х роках розпочаті інтенсивні пошуки нового суднового ходу. Від початку 1990-х років українські судна користуються Сулинським каналом (Румунія), що коштує нашій державі близько \$ 6 млн, разом з прямими та непрямими витратами користувачів різних форм власності.

Найбільш економічним на даний час є судновий хід гирлом Бистрим (Новостамбульським), який проходить крізь Дунайський біосферний заповідник і потребує жорсткої екологічної експертизи, а, можливо, й певних уточнень щодо чинного природоохоронного законодавства (різне визначення функцій біосферних резерватів — за європейськими стандартами, та біосферних заповідників — у нас). Зараз така експертиза виконана, а надалі питання вирішується із урахуванням Севільської стратегії біосферних резерватів.

Таке урахування визначає, що відкриття глибоководного суднового ходу "Дунай–Чорне море" стане значним стимулом для соціально-економічного розвитку регіону. Попередні розрахунки свідчать. Це дасть щонайменше 4,2 тис. нових робочих місць і близько 90 млн. грн. на рік додаткового прибутку, з яких 12 млн. грн. найдуть до державного, а 1,7 млн. грн. — до місцевого бюджетів.

Створення глибоководного суднового ходу "Дунай–Чорне море" має для України не лише вузько економічне, але й гео економічне (у масштабах світового господарства) та геополітичне значення. Йдеться про

стиковку у найближчій перспективі двох важливих міжнародних транспортних коридорів МТК — "Дунайського водного шляху" (МТК № 7) та МТК TRASECA — "Європа-Кавказ-Азія". На даний час вантажопотік українською ланкою МТК TRASECA становить близько 1 млн. т/рік, а його очікуване зростання сягатиме 20 млн. т. Після відновлення судноплавства по Дунаю українські фірми — УДП та "Укрферрі", разом з російськими партнерами мають намір освоїти вихід через Волгодонський канал в глиб Росії та до Каспійського регіону.

У складі Дунайського портово-промислового комплексу функціонують три морських порти — Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський з портпунктами у Кілії та Вилковому. На даний час розглядають пропозиції щодо спорудження нового сучасного глибоководного морського порту "Усть-Дунайськ-2" поблизу села Приморського, але цей варіант надмірно дорогий, потребує кілька десятків років для засвоєння, проходить крізь екологічно найціннішу частину дельти Дунаю, завдає шкоди рекреаційному осередку на березі моря і передбачає знищення унікальної, єдиної в Україні екосистеми піщаних пасом, загрожуює деградацією всієї Очаківської частини дельти.

Таблиця 1

Вантажообіг дунайських портів (2001 р.)

Порти	Обсяг перероблених вантажів, тис. т				
	всього	в тому числі			
		експорт	імпорт	транзит	каботаж
Ізмаїл	3936,5	3552,4	31,7	326,6	25,8
Рені	1273,5	324,2	9,7	939,6	—
Усть-Дунайськ	877,5	387,5	281,1	125,4	83,5
Разом	6087,5	4263,7	322,9	1391,6	109,3

Як бачимо (табл. 1), зараз загальний вантажообіг дунайських портів трохи перевищує 6 млн. т, з яких 70 % становлять експортні, а 23% — транзитні вантажі. За основними видами вантажів спеціалізація портів така: Ізмаїльський порт обробляє вугілля, руду, зерно, чорні метали, контейнери; Рені — наливні вантажі (нафта, нафтопродукти, хімічні продукти), вугілля, кокс, зерно, хімічні вантажі, тарноштучні; Усть-Дунайськ — зерно, руду, чорні метали.

Автомобільний транспорт регіону перевозить понад 3,7 млн. т вантажів (2001 р.) і має вантажообіг близько 56 млн т/км. Залізничний транспорт обслуговує порти й промислові підприємства регіону. З огляду на активну участь УП у проєктах МТК, найбільш актуальною проблемою є технологічна реконструкція залізничної магістралі Рені (Ізмаїл)-Арциз-Одеса, яка на даний час лишається одноколійною і технічно слабкою.

УП відіграє помітну роль у міжнародному транзиті нафти і газу, яка надалі зростатиме. Як вже зазначалось, Дунайський водний шлях

визначений як важлива ланка нафтотранспортного коридору "Каспійський регіон-Європа". Територією УП проходить транзитний газопровід (дві нитки) з Росії на Балкани і далі в Туреччину.

Частка Придунайського регіону у *зовнішньоекономічному обігу* Одещини становила близько 11 %, а внаслідок агресії США та країн НАТО в Югославії та блокування Дунайського шляху зменшилась до 5 %. Регіон виділяється високою часткою зовнішньоекономічних послуг, переважно транспортних, які складають понад 13 % експорту області (2001 р.) та майже 9 % її імпорту. Частки товарного експорту (1,3 %) та імпорту (2,3 %) лишаються малими.

Наріжною проблемою соціально-економічного розвитку регіону, яка пронизує всі види господарської діяльності населення і багато в чому визначає соціальну життєдіяльність, є *водне господарство*. З одного боку, УП має величезні запаси дорогоцінної для степового краю прісної води, з другого — якість води незадовільна і невпинно погіршується. В багатьох селах Болградського та Кілійського районів гостро відчувається дефіцит води. Якість води в Дунаї, під впливом бруду переважно з інших країн Європи, потребує відповідної регламентації, моніторингу та контролю на рівні міжнародного співробітництва. За цією причиною взагалі, якість води зазнає суттєвого зниження, що негативно впливає на водокористування в Українському Придунав'ї, на існування цінної флори і фауни в Дунайському біосферному заповіднику. Але ніякої компенсації за ушкодження Україна не отримує.

Головним напрямком подолання всіх проблем, пов'язаних з використанням водних ресурсів регіону, повинен стати *інтегрований водний менеджмент*, який введений у країнах ЄС відомою Директивою (1994 р.). Йдеться про комплексне й міжвідомче (а краще — надвідомче) регулювання водних ресурсів на засадах їх постійного й цілісного моніторингу й кадастрової оцінки, з урахуванням також і "ефекту наприкінці труби".

Особливий інтерес представляють *придунайські озера* — Кагул, Кугурлуй, Ялпуг, Катлабуг, Китай, які являють собою затоплені річкові долини — лимани, і містять значні запаси прісної води та біоресурсів. Починаючи з 1950-х років, гідрологічний зв'язок озер-лиманив з Дунаєм був порушений внаслідок будівництва дамб, що захищають населення від паводкових повеней. На поточний час заповнення озер водою та її скиди здійснюються за допомогою системи шлюзів і каналів, а озера практично стали водосховищами. Озера та інші водні об'єкти регіону не мають захисних водоохоронних смуг і терплять від зростаючого антропогенно-техногенного тиску.

Останніми спостереженнями (проект ТАСІS, 2001–2002 рр.) встановлене помітне зменшення обсягів озерної води (оз. Кугурлуй — близько 40 %) та підвищений вміст солей в озерах, що робить непридатними їх води і для пиття, і для іригації. Відтак, необхідно радикально міняти режими водообміну озер з Дунаєм, щоби призупинити подальше погіршення якості озерних вод та сприяти екологічному оздоровленню навколишнього середовища.

Кілійський та Ізмаїльський райони Одеської області користуються переважно підземним водопостачанням, а Кілійський і Болградський використовують поверхневі води та колодязі. Найгостріша ситуація з водопостачанням склалася у Кілії та Вилковому, які користуються виключно дунайською водою, а також у Болграді, що живиться водою з оз. Ялпуг. Якість питної води у зазначених містах не відповідає санітарним нормам.

Протягом 1990-х років спостерігалось значне (більше, ніж чотирікратне) скорочення водоспоживання в регіоні, яке пов'язане із кризовим станом зрошуваного землеробства та всього господарства в цілому. Найбільші обсяги промислових і побутових стоків дають Ізмаїл, Вилкове, Рені, більшу (понад 90 %) частину яких скидають неочищеними.

Важливу роль у господарському комплексі УП відіграє **природоохоронна діяльність**. В межах регіону знаходяться близько двох десятків об'єктів природно-заповідного фонду із загальною площею 48 тис. га. Серед них два ландшафтних парки і три природоохоронних території державного значення:

- Дунайський біосферний заповідник (46,5 тис. га);
- регіональний ландшафтний парк "Ізмаїльські острови" (1,4 тис. га);
- зоологічний заповідник "Острів Зміїний" (232 га).

У рамках діяльності єврорегіону "Нижній Дунай" треба якнайшвидше розробити проект створення міжнародного біосферного резервату у дельті Дунаю на території України, Румунії та Молдови, загальною площею близько 1 млн. га.

Регіон УП має виключно високий **рекреаційно-туристичний потенціал**, який на даний час використовується вкрай недостатньо. Дунайський біосферний заповідник приймає щороку 4–6 тис. "зелених" туристів. Основним для регіону лишається потік неорганізованих туристів, зокрема рибалок і мисливців. Найбільш перспективними напрямками туристичної діяльності в регіоні повинні бути: 1) екологічний туризм по Дунайському біосферному заповіднику та іншим об'єктам природно-заповідного фонду; 2) мисливський туризм; 3) рибпромисловий і водноспортивний туризм; 4) етнографічний і історико-культурний туризм. Інакше мовити, статус ДБЗ повинний максимально відповідати духу і букві Севільської стратегії біосферних резерватів (1995 р.), а також — Іоганнесбургської декларації.

Наслідки занепаду економіки регіону

Завершуючи огляд та щільний аналіз результатів досліджень, необхідно наголосити на загальний низький рівень якості життя населення Українського Придунав'я навіть порівняно з нашими національними стандартами. Така ситуація не співпадає з низкою міжнародних рекомендацій та робить безглуздим пріоритет природи перед пріоритетом людини, згідно з Конституцією України. Тому діяльність ДБЗ

треба узгоджувати з принципами Севільської стратегії біосферних резерватів (1995 р.) та іншими міжнародними документами, що узгоджені відповідно із розвитком цієї стратегії.

Головними соціальними проблемами регіону є такі:

— неякісна питна вода (Кілійський і Болградський райони) та дефіцит прісної води (Болградський район), наслідком чого є підвищення захворюваності населення та небезпека епідемій;

— неповна зайнятість населення, підвищений рівень безробіття, що в півтора рази і більше перевищує відповідні показники по області та по країні в цілому;

— низький рівень оплати праці, особливо в малих містах і селах, що відбивається на забезпеченні продуктами харчування та медичного обслуговування;

— недостатній рівень розвитку соціальної інфраструктури та сфери послуг.

Рівень медичного обслуговування населення регіону за основними показниками майже вдвічі поступається середньообласному, особливо за кількістю вищого медичного персоналу та забезпеченістю лікарняними ліжками, приладдям і засобами лікування. Спостерігається загальне зростання захворюваності населення в цілому по регіону. Регіон виділяється підвищеною захворюваністю інфекційними і паразитарними хворобами (Кілійський та Ізмаїльський райони), новоутвореннями (Кілійський, Ізмаїльський, Кенійський райони). Особливо небезпечним вважається захворювання на туберкульоз та серцево-судинні хвороби. Останніми роками Придунайський регіон виділяється підвищеним рівнем дитячої смертності у віці до 1 року, який перевищує пересічний обласний у 1,5 рази.

Актуальною соціальною проблемою регіону лишається низький рівень оплати праці та добробуту населення. Заробітна плата робітників регіону в 1,5–3 рази нижче за пересічно-обласний рівень. Більша частина доходів населення формується за рахунок присадибного господарства. Останнім часом спостерігається зростання заробітної плати, зокрема, протягом 1997–2001 рр. вона практично подвоїлась. Але лівова більшість платні навіть зараз становить набагато менше за прожитковий мінімум.

Регіон виділяється слаборозвиненою сферою послуг, незважаючи на достатньо поформовану соціальну інфраструктуру. За душовими показниками платних послуг придунайські райони поступаються пересічно-обласному рівню в 5–10 разів, і лише у м. Ізмаїл — у 2 рази.

Висновки

Таким чином, викладений матеріал та його аналітичний розгляд дає можливість виокремити кілька найбільш важливих висновків.

1) Своєрідним регіоном, унікальним за своєю природою та біосферними ресурсами, густозаселеним і освоєним, дійшовшим до межі традиційного екстенсивного природокористування і орієнтованим

на впровадження сучасних принципів гармонізованого — невиснажливого, збалансованого, екологічно безпечного та економічно ефективного соціально-економічного розвитку, відкритим для міжнародної співпраці представляється нам Українське Придунав'я.

2) Для Українського Придунав'я суттєвим фактором загострення економічних, соціальних, подекуди — і політичних, умов є занепад судноплавної галузі. Це викликало руйнування економічних зв'язків з відповідними береговими службами та підприємствами, зниження доходів та виплат в державний і місцевий бюджети, а тому — загострення соціальних проблем.

3) Робота та подальший розвиток діяльності Дунайського біосферного заповідника повинні пов'язуватися з питаннями соціальними, економічними та політичними у комплексі. До того ж заповідання рослинності та тваринного світу треба також вирішувати в комплексі, з географічних позицій. Все це треба узгоджувати із Севільською стратегією біосферних резерватів.

4) Найшвидше розв'язування загострених соціально-економічних питань в Українському Придунав'ї оптимально пов'язано з відродженням транспортного використання Україною власних річкових гірл в дельті Дунаю, як це робиться в сусідній Румунії.

Література

1. *Географія* Одещини: природа, населення, господарство / Під заг. ред. проф. О. Г. Топчієва. — Одеса: Астропринт, 1998. — 88 с.
2. *Основні показники економічного і соціального розвитку районів (міст) області у 1990–2001 рр.* Одеське обласне управління статистики. — Одеса: Держкомстат України, 2002. — 111 с.
3. *Одещина: 10 років незалежності України.* — Одеса: Одеська облдерж. адміністрація, 2001. — 238 с.
4. *Программа менеджмента природной среды и план действий для сохранения естественного состояния и устойчивого менеджмента региона Придунайских озер (заключительный проект).* — Рукопись. — Одеса: Tasis, 2002. — 145 с.
5. *Топчієв О. Г., Хомич Л. В.* Проблеми та перспективи розвитку євро регіону "Нижній Дунай" // Міжнародна науково-практична конференція "Проблеми і перспективи транскордонного співробітництва в аспекті процесів європейської інтеграції". — Вип. XV // Ін-т регіон. досл. НАН України. — Львів-Луцьк, 2000. — С. 167–169.
6. *Топчієв О. Г.* Одещина у складі євро регіону "Нижній Дунай": пріоритети загально-державної та регіональної політики у прикордонному співробітництві // Актуальні проблеми державного управління. — 2000. — Вип. 3. — С. 91–101.
7. *Топчієв О., Куделіна С., Хомич Л., Яворська В.* Становлення регіональної політики в Україні: напрямки і пріоритети соціально-економічного розвитку Українського Причорномор'я // Південь України. Одеса (четвертий міжнародний Конгрес українців). — Одеса: Астропринт, 1999. — С. 184–191.

О. Г. Топчиев, Л. П. Платонова, А. М. Шашеро, В. И. Тодоров

Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова,
кафедра экономической и социальной географии,
ул. Дворянская, 2, Одесса, 65026, Украина

**УКРАИНСКОЕ ПРИДУНАВЬЕ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ
РАЗВИТИЯ В КОНТЕКСТЕ МЕЖДУНАРОДНОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА**

Резюме

Приведен материал исследований и обсуждаются особенности геоэкологического, геополитического и геоэкономического положения Украинского Придунавья, его роль в международных проектах и программах сотрудничества. Выделены основные направления и проблемы гармоничного сбалансированного и экологически безопасного развития региона.

Ключевые слова: Еврорегион, Нижний Дунай, экологические сети, транспортные коридоры, придунавские озера, качество жизни населения.

O. G. Topchiev, L. P. Platonova, A. M. Shashero, V. I. Todorov

Odessa I. I. Mechnikov National University
Geology-Geography Faculty
2, Dvoryanskaya St., Odessa, 65026, Ukraine

**UKRAINIAN LOWER DANUBE REGION: PROBLEMS AND
PERSPECTIVES OF DEVELOPMENT IN CONTEXT OF
INTERNATIONAL COOPERATION**

Summary

Particularities of geopolitical and geoeconomic situation in Ukrainian Lower Danube as well as its participation in international projects and programs are discussed. Main directions and problems of sustainable and ecologically safe development of the region are pointed out.

Key words: Euroregion, Lower Danube, ecological nets, transport corridors, Lower Danube Lakes, life quality