

## **4. ЕКОЛОГО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ І РЕКРЕАЦІЇ**

УДК 36:330.3(477.7)

*Акад. НАН України, проф. Б.В. Буркинський,  
д-р екон. наук – Інститут проблем ринку  
та економіко-екологічних досліджень НАН України*

### **ЕКОЛОГІЗАЦІЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ ПРИЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ: ЗАГРОЗИ, ПЕРСПЕКТИВИ, ПРИНЦИПИ**

Представлено наукові розробки щодо обґрунтування теоретико-методологічних підходів до екологізації соціально-економічного розвитку Причорноморського регіону України та шляхів їх реалізації в сучасних умовах.

**Ключові слова:** екологізація, соціально-економічний розвиток, постіндустріальна парадигма, Причорноморський регіон.

*Academicians of NAS of Ukraine, prof. B.V. Bourkinsky – Institute of market problems and economic-ecological researches of NAS of Ukraine*

### **Ecologization of Social and Economic Development of Black Sea Region: Threats, Prospects, Principles**

In the article the submitted scientific development concerning of methodological approaches to ecologization of social and economic development of Black Sea region and ways of their realization are developed.

**Keywords:** ecologization, social and economic development, a postindustrial paradigm, Black Sea region.

#### **Постановка питання**

Сучасні масштаби розвитку продуктивних сил у Причорномор'ї дедалі більше вимагають пошуку шляхів сталого економічного розвитку згідно із соціально-екологічними інтересами та потребами. Необачливе втручання в природу протягом всього XX ст. завершилось в Україні величезною демографічною кризою, внаслідок чого тільки за дев'ять років (1992-2000 рр.) населення України, за умов мирного співіснування, без участі у будь-яких війнах скоротилось на 2,8 млн. осіб. Безпрецедентний випадок значною мірою спричинений і екологічною ситуацією.

Очевидно, що сучасна парадигма природокористування в Україні має бути відкоректована. На основі постулатів екологічної (економіко-екологічної) науки варто висунути тези про Постіндустріальну парадигму прийняття економіко-екологічних рішень у сфері управління соціально-економічним розвитком.

Головний напрям і головний метод підвищення рівня ресурсно-екологічної безпеки життєдіяльності сьогодишнього та наступних поколінь полягають у радикальній перебудові взаємовідносин між людиною і природою на основі переходу до моделі сталого, екологорівноваженого та екологобезпеч-

ного соціально-економічного розвитку, цілеспрямованої екологізації міжнародного економічного і науково-технічного співробітництва, надання пріоритету ресурсно-екологічним чинникам при розв'язанні політичних, національних та інших проблем сучасності [6]. Оскільки земна біосфера є цілісною системою, то й підхід до розв'язання екологічних проблем має бути комплексним, глобальним, загальнопланетарним і з неодмінною орієнтацією на майбутнє [13]. Процес екологізації суспільства, національного та регіонального розвитку можна означити як один з найвагоміших чинників. Ця проблематика становить предмет нашого дослідження.

### **Мета і завдання**

Мета нашого дослідження полягає у визначенні теоретико-методологічних підходів до екологізації соціально-економічного розвитку Причорноморського регіону та шляхів їхньої реалізації.

Розв'язати висунуту комплексну проблему можна шляхом вирішення таких завдань:

- визначення соціально-економічної спеціалізації регіону;
- визначення статусу Чорного моря як головного ресурсотвірного об'єкта регіону;
- розгляд актуальних екологічних загроз соціально-економічному розвитку регіону;
- уточнення принципів екологізації соціально-економічного розвитку;
- розвиток концепції постіндустріальної парадигми економіко-екологічних рішень.

### **Соціально-економічна спеціалізація регіону**

#### **Українського Причорномор'я**

У процесі ствердження України як суверенної держави проблеми регіоналізації країни, регіональних підходів, регіональної політики – соціальної, демографічної, економічної, екологічної – набувають дедалі більшої ваги і потребують відповідного осмислення та конструктивної розробки. Світовий досвід засвідчує, що баланс і рівновага інтересів усіх економічних агентів держави, її цілісність і поступовий розвиток можуть бути забезпечені лише за умови активізації регіональних особливостей, регіональної політики, розширення прав і обов'язків регіонів у розвитку продуктивних сил [1, 2].

Регіон Українського Причорномор'я охоплює Автономну Республіку Крим, Миколаївську, Одеську, Херсонську області. Його площа становить 113,6 тис. км<sup>2</sup> (18,8 % території України), населення – 7,9 млн. чол. (15,4 % від населення України). Головною особливістю Українського Причорномор'я і його найважливішим ресурсом є особливо вигідне приморське економіко-географічне розташування, яке значною мірою зумовило структуру та тип господарської спеціалізації регіону. У міжрегіональному розподілі праці Українське Причорномор'я спеціалізується на зовнішній торгівлі, морських перевезеннях, суднобудуванні і судноремонті, курортно-рекреаційному господарстві і туризмі, багатогалузевому сільському господарстві, освоєнні ресурсів чорноморського шельфу. У провідних портово-промислових центрах (Одесі, Миколаєві, Херсоні, Керчі та ін.) сконцентровано значний експортний потенціал [8].

Основу функціонування народного господарства регіону становить транспортний комплекс, який спеціалізується на розвитку морських зовнішньоекономічних зв'язків країни. Винятково важливо значення у здійсненні

експортно-імпортних перевезень вантажів відіграє морський транспорт, який представлено у регіоні Українського Причорномор'я великими судноплавними компаніями і торговельними портами. Серед сухопутних видів транспорту виділяються залізничний і трубопровідний. Довжина залізничної мережі регіону становить більше 3 тис. км (приблизно 14 % від загальноукраїнської). Трубопровідний транспорт представлений ділянками нафто- та газопроводів, у тому числі транзитних. На території регіону діє найбільший у Європі аміакопровід Тольятті (Росія) – Горлівка – Южний.

Регіон займає ключові позиції в Україні з виробництва різноманітної промислової продукції. До провідних галузей, що визначають спеціалізацію Українського Причорномор'я у міжрегіональному розподілі праці, належать машинобудування (суднобудування і судноремонт, верстатобудування, випуск обладнання для харчової і легкої промисловості, автоскладальне виробництво), хімічна промисловість (виробництво добрив, лакофарбове виробництво, побутова хімія), нафтопереробна промисловість, харчова (рибна, плодоовочеконсервна, цукрова, виноробна та ін.), легка промисловість (текстильна, бавовняна, взуттєва), кольорова металургія (виробництво глинозему), промисловість будівельних матеріалів (випуск цементу, залізобетонних конструкцій та ін.). Українське Причорномор'я є однією з житниць України. Його спеціалізацію формує зерновий комплекс озимої пшениці та кукурудзи.

### **Чорне море як головний ресурсотвірний об'єкт регіону**

Басейн Чорного моря відіграє величезну роль в економіці причорноморських і багатьох інших суміжних країн. Ця роль визначається насамперед великим потенціалом природних ресурсів, які інтенсивно використовуються в промисловості, морському транспорті, сільському та рекреаційному господарствах [1, 4].

Досить важливим є оцінка чинників впливу та тенденцій загострення економіко-екологічної ситуації в басейні Чорного моря, виділення та ранжування економіко-екологічних проблем, що вимагають погоджених міжнародних зусиль для їхнього вирішення, визначення концепції міжнародного співробітництва.

Чорне море як напівзамкнута водойма є важливою частиною регіональної системи життєзабезпечення. У сучасних умовах потужного антропогенного впливу (більш ніж на 80 % цього впливу припадає на наземні джерела – приморські міста, сільське господарство та промисловість, торговельний і військово-морський флот й ін. [3, 8]), проблема раціонального використання ресурсів Чорного моря та захист його акваторій від забруднення є однією з найактуальніших.

Ця проблема виходить за рамки інтересів тільки причорноморських держав та України. Розвиток нової економіко-екологічної та політичної ситуації в басейні привернуло пильну увагу екологів, економістів, політиків і представників ділових кіл до проблем Чорного моря. Вирішення екологічних проблем Чорного моря вимагає більших інтелектуальних, фінансових і матеріальних витрат. Отже, йдеться насамперед про економічний аспект.

До найбільш важливих економіко-екологічних проблем Чорного моря, які необхідно розглянути та знайти шляхи їхнього вирішення в рамках між-

народного співробітництва, варто віднести: скорочення або повне припинення скидання у море біогенних, синтетичних хімічних речовин, токсичних відходів, радіоактивних матеріалів та ін.; дотримання екологічної безпеки в системі формування та розвитку транспортних коридорів, нафтотранспортних комунікацій; створення ефективної системи ліквідації забруднення в аварійних ситуаціях на акваторіях і приморських територіях; забезпечення контролю за скиданнями забруднень і станом морського середовища, за переміщенням токсичних відходів через державні кордони; установлення більш жорстких міжнародних норм із метою зменшення ризику аварій вантажних судів, терміналів (нафтових, цементних та ін.) і забруднення; удосконалювання системи землекористування в приморських зонах і на території водозбору з метою зниження негативного впливу на екосистему Чорного моря; збереження біологічного різноманіття та відтворення живих ресурсів прибережної зони моря та лиманів на основі поліпшення екологічної ситуації, розвитку марікультури та розширення охоронюваних (заповідних) акваторій і приморських територій [9]; формування інтегрованої системи управління природокористуванням у басейні Чорного моря і управління його прибережною зоною.

### **Актуальні екологічні загрози соціально-економічному розвитку регіону**

#### **Дунай. Загрози ресурсному потенціалу**

За своїм транзитним потенціалом Україна займає одне з перших місць у Європі, цей факт визначає особливу значущість формування ефективної національної транспортної політики. Провідну роль в ній має зіграти прискорений розвиток транспортної інфраструктури, створення відповідно міжнародних стандартів національної мережі міжнародних транспортних коридорів, її інтегрування в транспортні системи Європи та Азії, Балтійського та Чорноморського регіонів. Певне значення в цьому процесі повинно належати розвитку судноплавства на Дунаї за умови модернізації суднопроходу в напрямку Дунай – Чорне море. З цим питанням пов'язане будівництво глибоководного суднового ходу (ГСК) "Дунай – Чорне море", і варіант його по гирлу Бистре, що активно лобіюється структурами Міністерства транспорту та зв'язку України із фактичним ігноруванням альтернативних варіантів вирішення транспортної проблеми.

Збиток ресурсному потенціалу дельти Дунаю внаслідок будівництва ГСК по гирлу Бистре є предметом активного наукового та політичного обговорення. Що стосується збитку, неминучого при будь-якому варіанті каналу, то ще у 2002 р. фахівці НАН України наполягали, що його треба намагатися мінімізувати, оптимізувати технологію робіт та маршрут каналу. Для цього вкрай необхідні комплексна система спостережень, оцінка та прогноз змін стану екосистеми дельти Дунаю під впливом судноплавства.

Раніше ми вже писали [7], що комплексний моніторинг щодо Дунаю відсутній, немає його головної біологічної складової та ін. Днопоглиблювальні роботи здійснювалися під час державної нерестової заборони. При проведенні аналогічних робіт, навіть не в заборонний період, Радянським Дунайським пароплавством, а пізніше, відповідно, Українським Дунайським паро-

плавством, важливою складовою в розрахунку збитку була неминуха загибель личинок, насамперед, дунайського оселедця. Як показують багаторічні спостереження, личинки саме цього виду сотнями мільйонів екземплярів скочуються через Килійське гирло [7].

Автори проекту другого етапу судноплавного ходу по Бистрому на сьогодні не прокоментували збиток від спорудження каналу для видів, занесених до Червоної книги України, і рослинних співтовариств, занесених до Зеленої книги України. Аналогічно, не враховано небезпеки від загроз для адвентивних видів, ніяк не прокоментовано збитку від спорудження каналу на природні об'єкти, які вимагають особливої охорони. Тому закономірно, що на сьогодні цей проект (розділ "Оцінка впливу на навколишнє природне середовище") повернуто Міністерством охорони навколишнього середовища на доопрацювання.

### **Нафтовий термінал у Джурджулештах**

Нові економіко-екологічні загрози створює проект будівництва терміналу нафтопродуктів на Дунаю біля селища Джурджулешти на території Молдови. Цей об'єкт, що будується на кордоні України вище порту Рені, становить потенційну загрозу як для порту Рені, так і всієї дельти Дунаю при аварійній ситуації. Він створює підвищену небезпеку для суден, які є на рейді у Ренійського порту, оскільки не виконується нормативний протипожежний розрив в 5000 м від резервуарного парку до портового рейду. Розміщення причальних споруд у вузькості судноплавного фарватеру обмежує маневрування суден. Викликає сумнів можливість безпечних швартових операцій танкерного флоту, особливо суден дедвейтом 10000 тонн і вище, з огляду на відсутність вільної зони для маневру та високої швидкості плину у вузьких місцях. Ці обставини практично унеможливають збір нафтопродуктів при аварійному розливі. Прийняті у проекті рішення з очищення зливних вод є нереальними. Отже, у Дунай можуть скидати стоки з концентрацією, яка перевищує встановлені норми. Проектна потужність об'єкта на першому етапі – 2 млн. т нафти за рік.

### **Проблеми лиману Сасик**

В Інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України ще на початку 1990-х рр. було виконано комплексні економіко-екологічні оцінки досліджень трансформації морського лиману Сасик, шляхом одамбування.

Відомчий підхід до реалізації політики природокористування ще у 60-80-х рр. XX ст. призвів до розроблення та реалізації деяких проектів великих водогосподарчих експериментів, пов'язаних з інженерними перетвореннями природних екосистем, одним із яких був проект створення водогосподарчого комплексу Дунай-Дніпро. Цей проект припускав перекидання дунайських вод через систему лиманів і лимано-лагун у межиріччя Дунаю, Дністра та Дніпра в Дніпровський лиман з метою обводнювання земель посушливих областей півдня України на площі 800 тис. га, а також збільшення побутового та промислового водопостачання міст і сіл цього регіону.

Особливе місце в цих програмах займав морський лиман Сасик. Як відомо, було запропоновано кілька варіантів трас цього перекидання, але у всіх випадках першим по трасі був Сасик. Передбачалося опріснити його шляхом відділення дамбою від моря та з'єднання каналом з Дунаєм. Після перекриття в 1978 р. і трикратного обміну води, незважаючи на висновок фахівців про непридатність Сасикської води для зрошення, з весни 1981 року почалося зрошення прилеглих земель, що до 1984 р. призвело до осолонцювання чорноземів на 80 % земель, які зрошувалися.

Наведений приклад свідчить про негативні результати відокремлення лиманів від моря, необхідність постійних матеріальних, фінансових та інших витрат, які значно переважають витрати на досягнення аналогічних показників природокористування у природних екосистемах.

Головні висновки, що були зроблені ІПРЕЕД НАН України з проблеми лиману Сасик, зводяться до такого [12]:

1. Великий водогосподарчий експеримент на півдні України наприкінці 70-х і початку 80-х рр., пов'язаний з відділенням лиману Сасик від моря та перетворенням його в прісноводну водойму, створив для регіону на багато десятиліть серйозні економіко-екологічні та соціально-екологічні конфлікти, які при існуючих технологічних умовах і наявних матеріально-фінансових ресурсах перебороти практично неможливо.
2. Є достатньо підстав для висновку про необхідність відмови від подальшого використання Сасику в прісноводному варіанті, доцільності з'єднання Сасику з морем при оптимальних, науково-обґрунтованих екологічних умовах та інженерних рішеннях розкриття та створення природного екотону морського типу.

### **Земельне питання**

Окремим аспектом екологізації має стати підвищення прозорості процесів розподілення земельних ресурсів прибережних зон та ділянок берегу для господарських та інших потреб. Неприпустимість порушення водного законодавства щодо водозахисних смуг та порушення прав громадян України на загальне користування морськими природними ресурсами є беззаперечною [3].

Президент України Віктор Ющенко ще у квітні 2005 р. розпорядився перевірити, як використовуються в країні земельні ресурси. Губернатор Одеської області Василь Цушко створив відповідну комісію на доручення Президента. За підсумками засідання Комісії, губернатор області дав низку доручень: СБУ, МВС, прокуратурі, всім контролюючим органам і мерів Одеси Е. Гурвицю. Суть їх така: провести досконалу інвентаризацію землі в Одесі, забезпечити комплекс оперативно-слідчих заходів, спрямованих на припинення незаконних дій [5]. Проте тільки силовими методами інтегрованого управління береговою зоною домогтися неможливо, потрібна комплексна стратегія освоєння ресурсів Українського Причорномор'я на довгострокову перспективу [9].

### **Принципи екологізації соціально-економічного розвитку**

Екологізація соціально-економічного розвитку Причорноморського регіону має ґрунтуватися на принципах:

- інтегрованого планування та управління природокористуванням та природоохоронною діяльністю, включаючи кооперацію та координацію дій на основі економіко-екологічних нормативів [11];
- програмно-цільового планування та організації управління процесами економіко-екологічної оптимізації;
- відповідальності за підтримку та поліпшення екологічного стану морського середовища та приморських територій;
- передбачення (прогнозування) і превентивного попередження подальшого погіршення стану морського середовища;
- пріоритетності економічного механізму регулювання якості морського середовища (принцип "забруднювач платить", економічне стимулювання та ін.);
- соціально-екологічних пріоритетів у розвитку приморських регіонів (підвищення рівня життя населення і якості навколишнього середовища як основи нормальної життєдіяльності);
- екологічного інваріанту в розвитку регіонів, який передбачає розгляд захисту морського середовища як складової частини міжнародної політики соціально-економічного та економіко-екологічного розвитку [10].

Стратегія освоєння Українського Причорномор'я нерозривно пов'язана з вибором напрямків і пріоритетів соціально-економічного розвитку. Відомо, що найбільш гострим питанням формування ефективної соціально-економічної політики в Україні є створення якісної нової життєздатної моделі стійкого регіонального соціально-економічного розвитку з високими характеристиками якості життя, екологічної безпеки та конкурентоспроможності регіонів. Одним з основних чинників реалізації такої моделі було та залишається раціональне використання інтегрального ресурсного потенціалу на базі наукових економіко-екологічних підходів. Для того, щоб уникнути його скорочення, вкрай необхідним є зважений політико-економічний, соціально-економічний, економіко-екологічний і правовий аналіз для прийняття рішень, пов'язаних із серйозними перетвореннями в регіональній соціально-економічній системі.

Ефективне функціонування транспортно-економічної системи регіону є обов'язковою умовою сталого розвитку не тільки його, а й держави. На сьогодні актуальним питанням національної економічної та регіональної політики залишається посилення ролі Українського Причорномор'я як європейського форпосту країни, що формує важливий вузол міжнародних транспортних коридорів і має важливе стратегічне значення для національних інтересів. Ця ситуація має також посилюватися із виходом Європейського Союзу на береги Чорного моря із вступом Болгарії та Румунії до ЄС [14].

Основними принципами комплексування та інтегрування соціально-економічної системи Причорномор'я є:

- принцип всебічного розширення та твердження національних інтересів України в Причорноморському регіоні – подолання геополітичних і гео економічних втрат 90-х років ХХ ст., відновлення та розширення економічного простору як найважливішого чинника сучасної геополітики України;
- принцип комплексного узгодження концепції та програм формування транспортного комплексу Українського Причорномор'я (УП) із програмами розвитку УП у контексті Концепції державної регіональної політики (2001 р.), імперативами якої є збалансований і стійкий соціально-економічний розвиток, підвищення рівня життя населення, забезпечення досягнення гарантованих державою соціальних стандартів для кожної людини;

- принцип багатовекторного комплексування та інтегрування в розвитку транспортних комунікацій регіону, що припускає інтеграцію всіх видів транспорту; інтеграцію в міжнародні системи (транспортні коридори, Євросоюз "Нижній Дунай";
- інтегрування в територіально-виробничі міжнародні системи забезпечення економічної безпеки;
- принцип всебічного обліку унікальності та світової значимості природних об'єктів;
- принцип планування розвитку на основі організації науково-прогнозного маркетингу як обов'язковий початковий елемент інноваційної діяльності;
- принцип солідарного фінансування розробки та реалізації інноваційної стратегії розвитку господарчого комплексу на принципах ринкової економіки, учасниками якого можуть бути: інноваційні та венчурні компанії; фонди, банки, що спеціалізуються на кредитуванні об'єктів регіону.

### **Висновки**

1. Актуальність завдання визначення теоретико-методологічних підходів до екологізації соціально-економічного розвитку Причорноморського регіону та шляхів їхньої реалізації пов'язана з необхідністю оптимізації продуктивних сил у Причорномор'ї згідно із соціально-екологічними інтересами та потребами регіону.
2. Серед найактуальніших загроз соціально-економічному розвитку регіону в сфері екології слід назвати загрози, пов'язані з будівництвом судноплавних каналів та інших транспортних об'єктів, включаючи нафтовий термінал у Джурджулештах, наслідки перетворення природних об'єктів, розподілу прав на користування земельними та іншими ресурсами. До найбільш важливих економіко-екологічних проблем Чорного моря, варто віднести: скорочення або повне припинення скидань у море біогенних, синтетичних хімічних речовин, токсичних відходів, радіоактивних матеріалів та ін.; забезпечення екологічної безпеки в системі формування та розвитку транспортних коридорів типу Азія-Кавказ-Європа; забезпечення контролю за скиданнями забруднень і станом морського середовища у всіх причорноморських регіонах; встановлення більш жорстких міжнародних норм із метою зменшення ризику аварій вантажних суден; удосконалювання системи землекористування в приморських зонах; збереження біологічного різноманіття.
3. Стратегія екологізації соціально-економічного розвитку Українського Причорномор'я нерозривно пов'язана з вибором напрямків і пріоритетів еколого-інноваційної діяльності. Найбільш гострим питанням формування ефективної соціально-економічної політики в Україні є створення якісно нової життєздатної моделі стійкого регіонального соціально-економічного розвитку з високими характеристиками якості життя, екологічної безпеки та конкурентоспроможності регіонів. Одним з основних чинників реалізації такої моделі було та залишається раціональне використання інтегрального ресурсного потенціалу на базі інноваційних наукових економіко-екологічних підходів, постіндустріальної парадигми розвитку та всебічної екологізації суспільного життя.

### **Література**

1. Денисов В.В. Эколого-географические основы устойчивого природопользования в шельфовых морях. – Апатиты: Изд-во КНЦ РАН, 2002. – 502 с.

2. **Black Sea** Transboundary Diagnostic Analysis. New York; United Nations Development Programme, 1997. – 142 pp.
3. **Высоцкий А.Ф., Цемко В.П.** Черноморско-Азовский регион: правовые вопросы использования пространств и ресурсов. – К.: Наук думка, 1991. – 252 с.
4. **Зайцев Ю.П.** Самое синее в мире. – Нью-Йорк: Изд-во ООН, 1998. – 142 с.
5. **Перстнева Н.** Морская Симфония или кто остановит приватизацию побережья?// Зеркало недели, № 39. – 2005.
6. **Повестка** дня на XXI век и другие документы конференции в Рио-де-Жанейро. – Женева: Центр "За наше общее будущее", 1993. – 70 с.
7. **Проблемы** создания украинского судоходного пути р. Дунай – Черное море/ Б.В. Буркинський, В.Н. Степанов, Н.Т. Примачев, Л.Л. Круглякова, А.Д. Крисилов, О.Е. Рубель. – Одесса: Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 2003. – 42 с.
8. **Програмні** орієнтири стратегії соціально-економічного розвитку Українського Причорномор'я/ Б.В. Буркинський, В.П. Коровкін, С.К. Харічков, В.М. Степанов// Экономические Инновации: Проблемы устойчивого социально-экономического развития Украинского Причерноморья. – Одесса: Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины. – 1998, вып. 1. – С. 23-31.
9. **Современное** международное морское право и практика его применения Украиной/ А.А. Щипцов, Г.А. Анцелевич, А.Ф. Высоцкий и др. – К.: Наук думка, 1995. – 342 с.
10. **Степанов В.Н.** Черноморский регион: фактор устойчивого экономико-экологического развития// Экономические инновации: Проблемы устойчивого социально-экономического развития Украинского Причерноморья. – Одесса: Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины. – 1998, вып. 1. – С. 5-23.
11. **Степанов В.Н.** Международный Черноморский Клуб: перспективы развития сотрудничества, политика, интересы Украины. – Евразийский курьер. – 1993, вып. 6. – С. 12-18.
12. **Степанов В.Н., Кругляков Л.Л., Рубель О.Е.** Идеология формирования стратегии устойчивого развития территории// Стратегия устойчивого развития территории. – Одесса: ИПРЭИ НАН Украины, 2001. – С. 7-12.
13. **Трегобчук В.М.** Концептуальні засади сталого та екологічного розвитку економіки// <http://www.sustainable-cities.net.ua>
14. **Формирование** новой экономико-экологической политики освоения Черного моря (концептуальные поиски)/ В.Н. Степанов, Б.В. Буркинський, Л.Л. Круглякова и др. – Одесса: ИПРЭИ НАНУ, 1996. – 60 с.

УДК 339.92:338.48

*Доц. І.А. Дубович, канд. географ. наук;  
магістр Т.П. Василенко; магістр О.В. Вичка – НЛТУ України*

## ОСОБЛИВОСТІ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОГО ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА У ГАЛУЗІ ТУРИЗМУ

Розглянуто актуальність українсько-польського транскордонного співробітництва. Проаналізовано основні проблеми та перспективи розвитку туризму на прикордонних українсько-польських територіях. Звернуто увагу на відмінності в туристичному русі між українсько-польськими прикордонними територіями.

**Ключові слова:** туризм, екологічний туризм, транскордонне співробітництво, міжрегіональне співробітництво, прикордонні території, природні ресурси, сталий розвиток.

*Doc. I.A. Dubovich; master's degree T.V. Vasylenko;  
master's degree O.V. Vychka – NUFWT of Ukraine*

## Features and prospects of development Ukrainian-Polish transboundary collabouration in industry of tourism

The actuality of the Ukrainian-Polish transboundary cooperation has been considered. Main problems and tourism development perspectives on near-bordering Ukrainian-