

РОЗДІЛ 4

РОЗВИТОК ПРОДУКТИВНИХ СИЛ І РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

УДК 332.122

Степанова Е. В.

Международный гуманитарный университет

УКРАИНСКОЕ ПРИЧЕРНОМОРЬЕ: ПРОБЛЕМЫ, ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ

Рассмотрены проблемы развития Украинского Причерноморья в условиях формирования новой геополитико-экономической архитектуры. Дана краткая секторальная оценка состоянию и тенденциям трансформаций морехозяйственного комплекса и предложены рекомендации по его возрождению. Обозначены перспективы развития Украинского Причерноморья как платформы интеграции Украины в ЕС.

Ключевые слова: Украинское Причерноморье, морехозяйственный комплекс, интеграция в ЕС, экономическое возрождение.

Постановка проблемы. В сложных современных условиях для укрепления экономического суверенитета Украины особое значение приобретает решение проблемы эффективного использования достаточного мощного потенциала Украинского Причерноморья, который определяется экономико-географическим положением, обеспечивающим выход Украины в Черное море – Средиземное море – Мировой океан, наличием сохранившегося (хотя и в «урезанном» виде) морехозяйственного потенциала, уникальными природными ресурсами, имеющими для Украины большое социально-экономическое значение.

Украинское Причерноморье включает части Черного и Азовского морей (в пределах юрисдикции Украины) и прилегающие к ним административно-территориальные единицы Одесской, Николаевской, Харьковской, Запорожской и Донецкой областей, а также территорию временно оккупированной Автономной Республики Крым (АРК).

Украинское Причерноморье является одним из наиболее благодатных и богатых регионов Украины, что предопределяется благоприятными климатическими условиями, богатством природно-ресурсного потенциала Черного и Азовского морей, ценными курортно-рекреационными ресурсами морской береговой зоны, высоким плодородием почв, наличием многообразных полезных ископаемых и др.

Украинское Причерноморье играет особую роль в развитии экономики Украины и обеспечении ее безопасности.

Анализ последних исследований и публикаций. За последние годы современным проблемам Украинского Причерноморья посвящено достаточно большое количество публикаций [1–10], в том числе монографических работ Б.В. Буркинського, М.И. Котлубая, В.Н. Степанова, В.К. Симоненко, С.Р. Гриневацкого, С.С. Жильцова, И.С. Зонна и др. В данных работах рассматривались проблемы развития морехозяйственного комплекса Украины, вопросы повышения эффективности освоения природно-ресурсного потенциала Черного моря как экономического базиса развития Украинского Причерноморья и Украины в целом. На основе анализа публикаций по указанной выше проблематике можно сделать вывод, что Украинское Причерноморье сохраняет хотя и подорванный, но достаточный морехозяйственный потенциал для развития, который в свое время являлся основным регионообразующим комплексом.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы. Сегодня социально-экономическое развитие Украинского Причерноморья осуществляется в сложных и противоречивых региональных условиях. Новая геополитическая архитектура в Черноморском регионе формируется под влиянием новейших событий, среди которых прежде всего необходимо выделить аннексию Крымского полуострова Российской Федерацией.

Некогда мощный морехозяйственный комплекс Украины переживает кризисные деформации. Украина вытесняется из международного сектора морехозяйственной деятельности, в т. ч. морского транспортного, рыбопромыслового, рекреационно-туристического и других рынков. В связи этим в настоящее время возникает необходимость углубления исследований по проблемам современного развития Украинского Причерноморья с учетом формирования новой геополитической архитектуры в Черноморском регионе, трансформаций и реалий XXI века и возможностей развития разностороннего регионального сотрудничества на качественно новой основе.

Цель статьи заключается в экспертной оценке тенденций и проблем развития Украинского Причерноморья в сложившихся геополитических и экономических условиях и очерчивании перспектив развития Украинского Причерноморья как платформы интеграции Украины в ЕС.

Изложение основного материала исследования. Украинское Причерноморье находится в административных границах Донецкой, Запорожской, Николаевской, Одесской, Херсонской областей и Автономной республики Крым и имеет общие границы с территориями Молдовы и Румынии. Здесь проживает 29% всего населения Украины – около 13,5 млн. человек (с учетом АРК) [11].

Украинское Причерноморье играет особую роль в развитии экономики Украины и обеспечении ее безопасности. Настоящее социально-экономическое развитие Украинского Причерноморья осуществляется в сложных и противоречивых региональных условиях [12].

Украинское Причерноморье следует рассматривать как одну из важнейших составляющих таких региональных подсистем, как Черноморский регион, Большое Причерноморье и др. В историческом плане Черноморский регион рассматривается как зона цивилизационного стыка Восток – Запад и Север – Юг. Для Черноморского региона

свойственны различные социально-политические, этнические, религиозные противоречия, наличие действующих (аннексия Крыма, военная агрессия России на востоке Украины) и замороженных конфликтов (Нагорно-Карабахский (активизировался в апреле 2016 г.), Приднестровский, Абхазский и Южноосетинский), которые в случае их эскалации могут угрожать безопасности в Черноморском регионе и стабильности в Европе в целом.

Некогда мощный морехозяйственный комплекс Украины, включающий морской и речной транспорт, рыбное хозяйство, судостроение и судоремонт, машиностроение, газо- и нефтедобывающую промышленность, морские виды рекреационно-туристической индустрии, переживает кризисные деформации [13].

Так, потенциал морского судостроения Украины составлял до 30% от прежнего СССР [14, с. 106]. Производственная база судостроения включала 11 судостроительных заводов, семь заводов по производству судовых двигателей и другого оборудования, 11 предприятий по изготовлению судовых инструментов, 25 отраслевых исследовательских институтов.

На сегодня судостроительная и судоремонтная отрасли находятся в кризисном состоянии. В частности, это обуславливается такими факторами, как:

- устаревшая научно-техническая база (износ основных фондов предприятий составляет от 30% до 60% и более [15]) и, как следствие, высокая себестоимость, удельная трудоемкость и длительность цикла строительства судов (почти в два раза по сравнению с мировыми аналогами);
- отсутствие в Украине современного оборудования и оснащения для выпуска судов «под ключ»;
- отсутствие государственной поддержки и программы развития судостроительной отрасли, несовершенство финансово-кредитных услуг в Украине;
- потеря квалифицированного персонала и профессиональных управленцев;
- невзвешенная приватизационная политика.

Произошли радикальные изменения в структуре продукции судостроения. Фактически не строятся сложные большие корабли и суда. За последние 20 лет объемы судостроения в Украине сократились в 10–15 раз [16].

Объем перевозок водным транспортом в настоящее время в Украине по сравнению с 1989 г. снизился в 15 раз, грузооборот – более чем в 35 раз [17]. Морской флот Украины устарел, большинство судов уже не отвечают требованиям международных конвенций. Более 90% грузов, обрабатываемых в украинских портах, транспортируются иностранными судами.

По данным UNCTAD, на 1 января 1993 г. совокупный дедейт торгового флота Украины составлял 6,177 млн. т. Доля украинского флота в мировом торговом флоте составляла около 1%, по рейтингу крупнейших морских стран мира Украина занимала 25-е место. На 1 января 2011 г. дедейт торгового флота составлял 0,79 млн. т, при этом Украина уже оказалась на 70-м месте [18].

Среди существующих проблем отечественного транспортного сектора следует подчеркнуть такие:

- изношенность основных производственных фондов, устаревшие технологии, используемые при перегрузке (почти треть причального фронта находится в неудовлетворительном техническом состоянии, что ограничивает потенциальные возможности отечественных портов);

- несоответствие имеющихся мощностей в портах структуре современных грузопотоков (в последнее время быстрыми темпами растут контейнерные перевозки, причем большинство имеющихся грузопотоков подпадает под возможность «контейнеризации», однако отсутствуют достаточные мощности портовых терминалов, нет в наличии мощных перегружателей и др.). Так, только пять украинских портов приспособлены для обработки контейнеров: Бердянский, Одесский, Ильичевский, Мариупольский и Херсонский;

- отсутствие эффективной системы развития частных терминалов и специализированных комплексов в портах. Так, несмотря на падение общего грузооборота в большинстве отечественных портов в 2010–2011 гг., порт Южный достиг роста объемов именно за счет деятельности частных компаний и терминалов на территории порта [19];

- неэффективность таможенно-тарифной политики, чрезмерная бюрократизация при оформлении грузов, проходящих транзитом через Украину [20];

- использование «теневых» схем при прохождении грузов через порты и терминалы;

- неконкурентоспособность портовых тарифов отечественных портов по сравнению с другими портами Черноморского региона (так, судовладелец при заходе в Одесский порт платит портовые сборы почти в три раза выше, чем в портах Румынии). Не урегулированы вопросы тарифной политики, процедур контроля и проверки грузов таможенными и другими контролирующими службами;

- отсутствие современных региональных транспортно-логистических центров, которые способствовали бы межрегиональной кооперации, свободному продвижению товаров и оптимизации затрат на их доставку;

- недостаточная длина автомобильных дорог, их низкий качественный уровень и недостаточная плотность, изношенность подвижного состава железнодорожного транспорта и железнодорожного полотна.

Все это снижает инвестиционную привлекательность транспортного комплекса страны, ее транзитный потенциал, а в условиях жесткой конкуренции приводит к вытеснению отечественных перевозчиков с международных рынков транспортных услуг, создает реальную угрозу национальной безопасности и интересам государства.

Необходимо отметить, что одним из направлений развития судоходной отрасли в Украине является введение второго, или международного, реестра судов. Вопрос о необходимости создания международного реестра судов активно поднимается с 2001 г. Было разработано несколько вариантов законопроекта о международном реестре судов, однако закон до сих пор не принят. По некоторым оценкам, введение международной регистрации судов способствовало концентрации флота под национальным флагом: в Дании – на 97%, в Турции – на 84%, в Португалии – на 83%, во Франции – на 81%, в Италии – на 70% [21].

В 2010 г. под флагом других государств было зарегистрировано 197 судов (вместимостью 1 000 регистровых тонн и более), принадлежащих украинским судовладельцам. Из них в Камбодже – 37; на Мальте – 30; в Либерии – 16; в Грузии – 15; в Молдове – 12 [18].

В результате государственный и местные бюджеты Украины недополучают значительные сред-

ства в виде налогов. Для сравнения: за период с 1993 по 2010 г. такие черноморские страны, как Грузия и Турция, увеличили дедейт своего флота, соответственно, на 47,5% и 13% посредством учреждения международных реестров с предоставлением судовладельцам, которые регистрируются в этих государствах, соответствующих льгот [11].

Благоприятные условия для иностранных судовладельцев создали и власти Молдовы. По данным отчета ЮНКТАД, за период с 2007 по 2015 г. объем грузов, перевозимых молдавскими судами, увеличился с 17 тыс. т (DWT) до 935 тыс. т, что является максимальным показателем по динамике роста среди стран Черноморского региона. В Украине за этот же период наблюдалась отрицательная динамика (с 1 136 тыс. т до 477 тыс. т), что связано с уменьшением численности украинского флота.

Грузинский флаг также привлекает низким регистрационным сбором, упрощенной и ускоренной процедурой регистрации (до 10 дней), отсутствием налогообложения для иностранных судовладельцев. Наибольший рост грузинского флота за счет иностранных судовладельцев наблюдался с 2000 по 2010 г. [22].

Неудовлетворительная ситуация в Украине и с выловом живых ресурсов, прежде всего в Черном и Азовском морях. За последние 25 лет в Украине вылов живых ресурсов сократился более чем в 10 раз. Если в 1989 г., по данным ФАО, вылов составил 1,1 млн. т водных живых ресурсов, то в 2014 г. – 91,5 тыс. т [23].

Основную часть прежних объемов Украина потеряла в течение первых нескольких лет независимости. Уже к 1994 г. вылов рыбы снизился до 314 тыс. т, а к 2012 г. на долю Украины приходилось лишь 0,1% мирового производства рыбы. Ситуация усугубляется теневой добычей, которая составляет, по оценкам Ассоциации рыбаков Украины, около 50% для промышленного вылова и примерно 60% – для аквакультуры [23].

Недостаточно используется потенциал курортно-рекреационных ресурсов побережья Черного и Азовского морей. В большинстве случаев курортно-рекреационный комплекс создавался по проектам, сегодня не соответствующим международным стандартам. Несвоевременный капитальный ремонт привел к значительному износу зданий. Медицинское оснащение большинства оздоровительных учреждений устаревшее и не позволяет осуществлять оздоровительные мероприятия на должном уровне. К проблемам курортно-рекреационного использования природных ресурсов Черноморско-Азовского региона следует отнести ухудшение санитарно-гигиенического состояния прибрежной зоны и морской воды.

Серьезный удар по Украинскому Причерноморью нанесла аннексия Крыма, сумма убытков от которой на сегодняшний день превышает 2,4 трлн. грн. Украина лишилась возможности реализовывать свои суверенные права на 67 тыс. км² в исключительной экономической зоне [24].

В 2013 г. на долю Крыма приходилось 63% отечественной добычи водных биоресурсов. В результате аннексии Крыма Украина лишилась части своего флота, 108 единиц которого остались в Крыму, из них – 20 портовых, 11 государственных и 60 частных рыболовных судов. Еще 17 единиц принадлежали территориальным органам Госрыбгосагентства [23].

На сегодня в Ильичевский морской рыбный порт (ИМРП) возвращено только шесть судов,

четыре из которых – рыболовные. Океанический рыбопромышленный флот Украины потерял почти полностью (кроме одного судна, перерегистрированного в Ильичевском морском рыбном порту, все корабли этого класса остались в Крыму [23]).

Также временно оккупированной АР Крым принадлежит максимальный удельный вес рекреационного потенциала в суммарном природно-ресурсном потенциале Украины – 1,76% [25].

По словам советника Министра информационной политики Эмине Джеппар, в результате аннексии Россия присвоила более 42,2 тыс. объектов имущества государственных предприятий и организаций Украины, более 1,5 тыс. объектов государственного имущества Украины, более 600 объектов частной собственности граждан Украины, более 220 объектов культурного наследия, более ста объектов имущества научных учреждений, более 600 курортно-санаторных учреждений, 154 объекта из сферы природных заповедников, 1 022 отделения украинских банков, 14 тыс. памятников культуры, 300 тыс. музейных экспонатов [26].

Более 13,8 млрд. грн. составили убытки компании «Нафтогаз» в 2014 г. в связи с потерей контроля над активами ГАО «Черноморнефтегаз» [27].

Таким образом, в настоящее время существенно снизится геополитический статус Украины в бассейне Черного и Азовского морей по сравнению с тем, которым обладала Украина на конец 1991 г. Также Украина значительно снизила свой статус морской державы как основы своего развития.

В качестве основных задач возрождения морехозяйственного комплекса, отражающих региональные и национальные интересы Украины, по нашему мнению, необходимо выделить следующие:

- совершенствование системы управления морехозяйственной деятельностью: формирование при Президенте Украины Морской коллегии как постоянно действующего координационного органа, призванного обеспечивать согласованные действия центральных органов исполнительной власти, местных органов исполнительной власти в сфере морехозяйственной деятельности Украины;
- формирование условий для возрождения отечественного судоходства: разработка и принятие Закона Украины «О международном реестре судов» и внесение соответствующих изменений и поправок в Налоговый кодекс Украины, Кодекс торгового мореплавания с целью предоставления льготного режима налогообложения для судовладельцев, которые будут осуществлять перевозки под государственным флагом Украины;
- повышение уровня конкурентоспособности отечественных портово-промышленных комплексов для привлечения дополнительных объемов грузов, а также развитие мультимодальных (интермодальных) перевозок с максимальным использованием внутренних водных магистралей [18; 28];
- создание благоприятных условий для развития в Украине системы морского обучения и ее интеграции в мировую систему подготовки специалистов морехозяйственного профиля;
- создание условий для имплементации документов ИМО (Международной морской организации) и международных соглашений по обеспечению безопасности судоходства и охраны окружающей среды;
- стимулирование развития отечественного судостроения и судоремонта: реализация меха-

низма предоставления государственных гарантий под кредиты коммерческих банков, предоставляемые отечественным судовладельцам для строительства либо ремонта судов на украинских заводах; предоставление налоговых льгот для организаций и предприятий, осуществляющих разработку инновационных технологий в сфере отечественного судостроения и судоремонта;

- формирование условий для развития рыбохозяйственного комплекса Украинского Причерноморья: совершенствование нормативно-правовой базы деятельности данного комплекса и контроля за использованием морских биоресурсов в соответствии с международными правовыми нормами; проведение таможенной и налоговой политики, направленной на сокращение объемов импорта рыбы и морепродуктов, укрепление позиций отечественных производителей на внутреннем рынке; обеспечение членства Украины в международных организациях по управлению рыболовством; заключение межгосударственных соглашений с целью получения квот на вылов рыбы в исключительной экономической зоне других стран и в Мировом океане;

- создание необходимых условий для устойчивого развития приморских регионов: разработка и утверждение Стратегии развития украинских приморских регионов специалистами Министерства регионального развития, строительства и жилищно-коммунального хозяйства Украины при активном сотрудничестве областных государственных администраций соответствующих административно-территориальных образований Украинского Причерноморья;

- трансформации в национальной политике регионального сотрудничества (Комплексная концептуальная оценка собственных геоэкономических интересов в рамках ОЧЭС и ГУАМ и других организаций; определение наиболее благоприятного уровня интеграции в рамках этих организаций).

Новая геополитическая архитектура в Черноморском регионе порождает целый блок вопросов в развитии Украинского Причерноморья, связанных с пересмотром морских транспортных коридоров, свободных экономических зон, безопасности судоходства, добычи энергетических ресурсов и безопасности их транспортировки, развития круизного бизнеса, реализации проекта Единого черноморского транспортного кольца, экологической безопасности бассейна Черного моря и международного военно-морского сотрудничества.

Основным и постоянным приоритетом внешнеполитического курса Украины должно быть укрепление суверенитета и целостности государства. В этом направлении необходимо проведение коренной переоценки нормативно-правовой базы взаимоотношений с Российской Федерацией, а также договоренностей в многосторонних форматах, упраздняя те, которые утратили актуальность в связи с агрессивными действиями со стороны России на украинской территории и не отвечающие современным геополитическим интересам Украины.

Украинское Причерноморье должно стать своего рода платформой для интеграции Украины в Европейский Союз. В последние годы Черноморский регион становился предметом особого внимания ЕС. После вступления в Евросоюз Болгарии и Румынии в 2007 г. Черное море получило статус «европейского» моря, что во многом предопределило развитие многочисленных программ сотруд-

ничества. Так, с февраля 2008 г. действует программа «Черноморская синергия», которая была предложена в качестве новой инициативы ЕС для регионального сотрудничества и интеграции в Черноморском регионе и является частью Европейской политики соседства.

В составе Украинского Причерноморья в процессе интеграции Украины в ЕС ведущая роль отводится Одесской области, что определяется прежде всего ее приграничным и приморским расположением, транспортными и транзитными возможностями. В настоящее время Одесса является одним из наиболее инвестиционно привлекательных городов Украины.

Одесская область единственная в Украине является действительным членом шести европейских региональных организаций: Ассамблеи европейских приграничных регионов; Ассоциации европейских регионов; Рабочего содружества придунайских стран; Конференции приморских регионов Европы; Ассамблеи европейских винодельческих регионов; Еврорегиона «Нижний Дунай».

В рамках продолжающегося сотрудничества с членами Еврорегиона был подписан меморандум о сотрудничестве Одесчины и Тулчи, целью которого является развитие в направлении единых европейских стандартов, создание совместных экономических структур, развитие приграничной торговли, реализация различных проектов в области туризма, экологии, культуры. Новая операционная программа ЕС «Украина – Румыния 2014–2020» дает возможность получение международной технической помощи для развития взаимодействия приграничных областей.

Активно обсуждаются вопросы сотрудничества Одесской области с регионами Турции, в частности культурного обмена, регионами Болгарии для реализации культурно-просветительских мероприятий болгарской диаспоры, Молдовскими регионами, а также Латвией в сфере морской логистики и поддержания культурных обменов.

Одесса является членом многочисленных международных ассоциаций, таких как «Ассоциация «Еврогород», ICLEI (International Council for Local Environmental Initiatives – международный совет по местным экологическим инициативам), Международной Черноморской Клуб (МЧК).

Одесса также становится активным участником проекта DONAUBANSE, который финансируется Европейской Комиссией и призван способствовать крупномасштабному сотрудничеству всех жителей Еврорегиона «Нижний Дунай». В 2006 г. Одесса была принята в качестве ассоциированного члена в Ассоциацию европейских городов «Еврогород» (АЕГ).

Таким образом, для Украины масштабное межрегиональное и трансграничное сотрудничество в рамках Причерноморья представляет собой важнейший инструмент реализации одного из приоритетных направлений внешнеполитической концепции – интеграции Украины в Европейский Союз.

Выводы. В последние годы приходится констатировать наличие новой геополитической архитектуры в Черноморском регионе, формирование которой происходило под влиянием новейших событий, среди которых, прежде всего, необходимо выделить аннексию Крымского полуострова Российской Федерацией. Этот фактор предопределяет необходимость корректировки национальной морской политики и экономической стратегии развития Украинского Причерноморья.

Украинское Причерноморье обладает мощным ресурсным потенциалом, определяемым в том числе экономико-географическим положением, выходом в Черное, Средиземное моря и Мировой океан.

Новая морская политика Украины должна обеспечить всемерное воспроизводство сохранившегося потенциала морехозяйственной деятельности, обновление технологической и научно-технической базы морехозяйственного комплекса, преодоление кризисных деформаций и обеспечение должной защиты экономических и иных интересов в Черноморско-Азовском бассейне и других районах Мирового океана.

В настоящее время к стратегическим приоритетам Украины в бассейне Черного моря следует отнести:

- утверждение и защиту государственного суверенитета, территориальной целостности и неприкосновенности границ, недопустимость внешнего вмешательства во внутренние дела;
- восстановление морехозяйственного комплекса, рациональное использование природно-ресурсного потенциала Черного моря, сохранение окружающей среды в его бассейне;
- интеграцию Украинского Причерноморья в европейские и мировые системы, всемерное развитие экономического, экологического, политического, правового пространства.

Список использованных источников:

1. Симоненко В.К. Украинское Причерноморье: потенциальные возможности и перспективы развития / В.К. Симоненко. – К. : Вища школа, 1996. – 242 с.
2. Симоненко В.К. Регионы Украины: проблемы развития / В.К. Симоненко. – К. : Наукова думка, 1997. – 264 с.
3. Гриневецкий С.Р. Черноморский узел / С.Р. Гриневецкий, С.С. Жильцов, И.С. Зонн. – М., 2007. – 170 с.
4. Гриневецкий С.Р. Геополитическое казино Причерноморья / С.Р. Гриневецкий, С.С. Жильцов, И.С. Зонн. – Д. : Восток-Запад, 2009. – 352 с.
5. Средиземноморье – Черноморье – Каспий: между большой Европой и Большим Ближним Востоком / Под ред. Н.П. Шмелева, В.А. Гусейнова, А.А. Язьковой. – М. : Граница, 2006. – 216 с.
6. Політика України у Чорноморсько-Каспійському регіоні в контексті стратегії Європейського Союзу: від взаємодії до співпраці : зб. мат. міжнарод. наук. конференції (Одеса, 17–18 липня 2008 р.) / Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень ; Фонд ім. Фрідріха Еберта в Україні та Білорусі. – Одеса : Фенікс, 2008. – 256 с.
7. Хількевіч В. Основні тенденції розвитку ситуації в Чорноморському регіоні. Загрози і виклики України / В. Хількевіч, Є. Лосев // Чорноморська безпека. – 2008. – № 4(7). – С. 26–32.
8. Проблеми соціально-економічного розвитку Українського Причорномор'я в умовах фінансово-економічної кризи : зб. мат. науково-практичної конференції (Одеса, 3 березня 2009 р.) / Регіональний філіал Національного інституту стратегічних досліджень у м. Одеса. : заг. ред. О.О. Воловича. – Одеса : Фенікс, 2009. – 202 с.
9. Стратегічні пріоритети політики України в Чорноморському регіоні: аналітична доповідь, матер. кругл. столу / М.О. Воротнок, А.М. Захарченко, І.В. Максименко [та ін.]; за ред. А.О. Филипенко. – Одеса : Фенікс, 2013. – 168 с.
10. Филипенко А.О. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави / А.О. Филипенко, В.В. Барішнікова, К.Е. Степанова. – Одеса : Регіонал. філіал Нац-го інституту стратегічних досліджень, 2012. – 36 с.
11. Дніпромісто. Схема планування території узбережжя Чорного та Азовського морів для застосування у Донецькій, Запорізькій, Херсонській, Одеській, Миколаївській областях та АР Крим [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.dipromisto.gov.ua/index.php?categoryid=134>.
12. Степанова Е.В. Проблемы и перспективы развития Украинского Причерноморья в новых геополитико-экономических условиях / Е.В. Степанова // Економіка та держава. – 2016. – № 4. – С. 38–43.
13. Конкурентоспроможність та сталій розвиток морегосподарського комплексу України / Під заг. ред. О.М. Котлубая. – Одеса : ШПРЕЕД, 2011. – 427 с.
14. Организационно-экономические основы формирования морехозяйственного комплекса Украины / Б.В. Буркинский, В.Н. Степанов, М.И. Котлубай и др. – Одеса : ИПРЭИ НАН Украины, 2001. – 94 с.
15. Познанська І.В. Потенціал суднобудівельної галузі України / І.В. Познанська, П.І. Гнатюк [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ei/2011_43/pdf/29_Pozn.pdf.
16. Судостроение Украины: 20 лет на пути в небытие [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://news.nikcity.com/politics/23527>.
17. Review of Maritime Transport 2011, Report by the UNCTAD secretariat. – UN, New York, 2011. – 233 p.
18. Ильницкий К. Два десятилетия водного транспорта Украины / К. Ильницкий // Порты Украины. – 2011. – № 6 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/2169>.
19. В ближайшие 25 лет планируется увеличить загрузку морских портов Украины до 80% их пропускной способности // УНАН Економіка [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://economics.unian.net/rus/news/159984-v-blijayshie-25-let-planiruyetsya-uvlichit-zagruzku-morskih-portov-ukrainyi-do-80-ih-propusknoy-sposobnosti.html>.
20. Журавель П. Морская ли Украина держава? // Глас народа. Сайт гражданской журналистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://glas.1k.com.ua/glas/171/540> (дата обращения 12.02.2013).
21. Второй реестр судов в Украине [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/vtoroj-reestr-sudov-v-ukraine/>.
22. Волков А., Неделько С. Как поднять престиж украинского флага для судовладельцев / А. Волков, С. Неделько [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://cfts.org.ua/articles/kak_podnyat_prestizh_ukrainskogo_flaga_dlya_sudovladeltsev_960.
23. Інфографіка: скільки риби добуває Україна [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://forbes.ua/ua/business/1396670-infografika-skilki-ribi-dobuvae-ukrayina>.
24. Спри П. Грубейший просчет ЕС – США – Еххон / П. Спри, Ф. Спинии // 2000. – 2014. – № 22 (30 мая) – С. 6.
25. Юрченко Е.Е. Оценка природно-рекреационного потенциала как фактора развития туризма в Украине / Е.Е. Юрченко [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/vmsu/2008-01/08yueeyaae.htm.
26. Два года аннексии Крыма: Украина потеряла более 42 тысяч объектов государственного имущества [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.golos-ameriki.ru/content/crimea-annexation-anniversary/3240553.html>.
27. «Нафтогаз» через анексію Криму зазнав збитків у 19,6 млрд. : звіт НАК «Нафтогаз України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zik.ua/news/2015/09/29/naftogaz_cherez_aneksiyu_krymu_zaznav_zbytkiv_v_196_milyarda_628906.
28. Пичугина Ю.В. Морская транспортно-экспедиторская деятельность (проблемы повышения экономической эффективности) / Ю. В. Пичугина. – Одеса : ИПРЭИ НАН Украины, 2007. – 293 с.

Степанова Е. В.

Міжнародний гуманітарний університет

**УКРАЇНСЬКЕ ПРИЧОРНОМОР'Я:
ПРОБЛЕМИ, ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ**

Резюме

Розглянуто проблеми розвитку Українського Причорномор'я в умовах формування нової геополітико-економічної архітектури. Дано коротку секторальну оцінку стану і тенденціям трансформацій морегосподарського комплексу та запропоновано рекомендації щодо його відродження. Позначено перспективи розвитку Українського Причорномор'я як платформи інтеграції України в ЄС.

Ключові слова: Українське Причорномор'я, морегосподарський комплекс, інтеграція в ЄС, економічне відродження.

Stepanova E. V.

International Humanitarian University

**UKRAINIAN BLACK SEA REGION:
PROBLEMS, TRENDS AND PERSPECTIVES OF ECONOMIC DEVELOPMENT**

Summary

The paper discusses the problems of the Black Sea Region of Ukraine under conditions of new geopolitical and economic architecture. We give a brief sectoral assessment of maritime economic complex development and its transformations and provide recommendation for its revival. We also outline perspectives of development of the Ukrainian Black Sea Region as a platform for Ukraine's integration into the EU.

Keywords: Ukrainian Black Sea Region, maritime economy, integration to the EU economic revival.