

УДК 656.614.2 (477.74)

JEL: R 58

DOI:10.31375/2226-1915-2018-2-43-52

ПРОБЛЕМИ ПРИБЕРЕЖНОГО СУДНОПЛАВСТВА В СИСТЕМІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ

І.А. Голубкова

д.е.н., доцент, професор кафедри «Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті»
prof.irinagolubkova@gmail.com

Т.І. Левинська

старший викладач кафедри «Економічна теорія та підприємництво на морському транспорті»
pelegrim08@ukr.net

Національний університет «Одеська морська академія», Одеса, Україна

Анотація. В статті розглянуто проблеми і перспективи розвитку малого судноплавства в Одеському регіоні. Проводиться аналіз існуючого стану прибережних перевезень в Чорноморському регіоні та за кордоном, здійснюється оцінка використання туристичного потенціалу міста Одеса і Одеської області для здійснення перевезень суднами малотоннажного флоту. Систематизовані фактори, що перешкоджають швидкому розвитку морських пасажирських перевезень в регіоні. Пропонуються заходи, що сприятимуть створенню мережі морського транспортного та туристичного сполучення міста. Розглянуто переваги для міста і області.

Ключові слова: прибережне судноплавство, «морські трамвайчики», безпека морських перевезень пасажирів, екологічна безпека.

ПРОБЛЕМЫ ПРИБРЕЖНОГО СУДОХОДСТВА В СИСТЕМЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ОДЕССКОГО РЕГИОНА

И.А. Голубкова

д.э.н., доцент, профессор кафедры «Экономическая теория и предпринимательство на морском транспорте»

Т.И. Левинская

старший преподаватель кафедры «Экономическая теория и предпринимательство на морском транспорте»

Национальный университет «Одесская морская академия», Одесса, Украина

Аннотация. В статье рассмотрены проблемы и перспективы развития малого судоходства в Одесском регионе. Проводится анализ существующего состояния прибрежных перевозок в Черноморском регионе и за рубежом, осуществляется оценка использования туристического потенциала города Одесса и Одесской области для осуществления перевозок судами малотоннажного флота. Систематизированы факторы, препятствующие быстрому развитию морских пассажирских перевозок в регионе. Предлагаются меры, способствующие созданию сети морского транспортного и туристического сообщения города. Рассмотрены преимущества для города и области.

Ключевые слова: прибрежное судоходство, «морские трамвайчики», безопасность морских перевозок пассажиров, экологическая безопасность.

UDC 656.614.2 (477.74)

JEL: R 58

DOI:10.31375/2226-1915-2018-2-43-52

**PROBLEMS OF COASTAL SHIPPING IN THE SYSTEM
OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF ODESSA REGION**

I.A. Golubkova

DEcon, docent, professor of the department «Economic and entrepreneurship at the marine transport»
prof.irinagolubkova@gmail.com

T.I. Levynska

senior lecturar of the department «Economic and entrepreneurship at the marine transport»
pelegrim08@ukr.net

National University «Odessa maritime academy», Odessa, Ukraine

Abstract. *The article presents problems and opportunities in development of coastal passenger shipping, its role in the system of sustainable development of Odessa and Odessa region. At present, due to the existing social and political situation in Ukraine and in the world, number of cruise vessels entering the Black Sea is decreasing. Therefore, it is needed to find alternative ways to attract tourists to the Odessa region, as well as opportunities for the development of inland sea tourism. The resurgence of coastal navigation using coastal vessels can contribute to this process.*

In favor of the need of coastal shipping development shows the fact that the number of motor vehicles used to carry residents and visitors of Odessa, both within the city and to the rapidly developing coastal areas, is also increased.

Unfortunately, Odessa region coastal transport infrastructure cannot provide with maritime transport services that meet international standards.

It also analyzes current condition and world experience of coastal passenger traffic in Black Sea Region and overseas, tourist potential of Odessa and Odessa Oblast for renewal of coastal shipping by using small vessels. We systematized factors that raise difficulties for development of passenger maritime transportation in the region and suggest solutions for creation of maritime transport and tourist traffic of Odessa that will increase reputation and marketability of Odessa region according to standards of European seaside resorts. The creation of a competitive water transport infrastructure is an important part for the sustainable development of the Odessa region.

Statistics about the numbers and reasons of accidents involving small-sized vessels were analyzed, practical recommendations for ensuring of safety passenger transportation were given.

In the article we also consider possible development of inner water transport as a component of city public transport and the role of public authorities were designated. There were emphasized advantages for city and region in solving problems of infrastructure provision for recreation area that will help in solving ecological problems and attract tourist to our region.

Keywords: *coastal passenger shipping, water-bus, safety of sea transportations of passengers, ecological safety.*

Постановка проблеми. В 90-х роках ХХ ст. Україна була одним із світових лідерів круїзного судноплавства, здійснювала експлуатацію флоту в основних круїзних регіонах світу [1]. На жаль, в даний час в силу існуючої соціально-політичної ситуації в Україні і в світі, спостерігається зменшення кількості круїзних лайнерів, що заходять в Чорне море. Тому актуальним є пошук альтернативних шляхів залучення туристів в Одеській регіон, а також можливостей розвитку внутрішнього морського туризму. Відродження прибережного плавання з використанням маломірних суден може сприяти цьому процесу. Міська програма «Стратегія економічного і соціального розвитку Одеси до 2022 року», яка передбачає проект «Одеський морський трамвай», якраз і повинна стати каталізатором розвитку туризму, в тому числі морського, в Одеському регіоні.

На користь необхідності розвитку прибережного судноплавства свідчить і той факт, що збільшилася кількість автомобільного транспорту, що використовується для переміщення жителів і гостей Одеси, як в межах міста, так і з виїздом в прибережні райони, що швидко розвиваються. На жаль, існуюча в межах Одеського регіону наявна берегова транспортна інфраструктура, не в змозі надати морські транспортні послуги, що відповідають міжнародним стандартам європейських курортних міст.

Створення конкурентоспроможної інфраструктури водного транспорту являє собою важливу задачу сталого розвитку Одеського регіону.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Вчені Е.В. Зубарев, М.М. Федорова, Jolanta Sulek, Lud-

miła Filina-Dawidowicz, A.Kondo, Y. Hirose [2-4] присвятили свої дослідження умовам і факторам розвитку ринку водних пасажирських перевезень і можливостям використання маломірних суден в якості міського транспорту. Українські вчені С. Нездоймінов [1], В. Жихарева, Н. Логунова, Ю. Михайлова в своїх дослідженнях більшу увагу наділяють проблемам розвитку круїзного судноплавства в Чорноморському регіоні в цілому і розглядають морські пасажирські перевезення як основу розвитку туристичної потенціалу українського Причорномор'я. Однак, розвитку прибережного судноплавства, як невід'ємної частини міського громадського транспорту Одеського регіону, надано мало уваги.

Завдання і мета дослідження. Сьогодні водний транспорт став привертати нову увагу як ефективний засіб полегшення хронічних «пробок» на дорогах і скорочення навантаження на навколишнє середовище. Також він вважається ефективним в забезпеченні транспортування в надзвичайній ситуації, як місце для відпочинку жителів і, як важливий туристичний ресурс [4].

Світова практика показує, що прибережний водний транспорт успішно функціонує в багатьох країнах світу як в якості громадського транспорту, так і в туристичних цілях. Метою дослідження є розгляд організації роботи прибережних пасажирських перевезень за кордоном, аналіз проблем, що перешкоджають цьому розвитку на Чорноморському узбережжі Одеського регіону і дані практичні рекомендації, які пропонується врахувати при відродженні малого суд-

ноплавства і оптимізації туристичних потоків в місті і області.

Основний матеріал дослідження. З урахуванням особливостей використання суден прибережного плавання в 70-80 рр. ХХ століття (щорічні перевезення суднами прибережного плавання в Одесі становили 1,5 млн. осіб, в Ялті і Сочі – 2,5 і 2 млн. осіб відповідно) і сучасного стану цього виду судноплавства в зарубіжних країнах, можна погодитися з розширенням популярності цього виду відпочинку.

На початку 80-х років парк катерів, які називають «морські трамвайчики» в Одеському порту складав 20 одиниць, на початок 2000 р. їх залишилося лише 6 од. До 1991 р. вони використовувались не тільки для прогулянок вздовж узбережжя Одеси і організації екскурсійних програм, але й виконували роль міського транспорту, пов'язуючи центр міста з віддаленими районами. Різке подорожження палива на початку 90-х при переході на нові економічні відносини призвело до подорожження перевезень і для більшості населення в той час користуватися морським транспортом стало економічно неможливо. Правда, екскурсійні прогулянки вздовж узбережжя закриті не були [7].

Відроджені морські прибережні пасажирські сполучення, на наш погляд, повинні стати невід'ємною частиною транспортної системи Одеси. Це, по-перше, стане вирішенням транспортної проблеми міста і знизить навантаження на автошляхи, а по-друге, дасть можливість мешканцям не тільки Одеси, а й інших міст області добиратись до місць їх роботи і навчання в скорочений час і в більш

комфортних умовах (у порівнянні з автобусами і маршрутними таксі). Бо відомо, що робочі місця, також як і вищі навчальні заклади, зосереджені саме в Одесі. І тут, мабуть, доречно згадати існуючі в радянські часи маршрути перевезень з морського вокзалу до Лузановки, Крижановки, Чорноморки, а також існування лінії Чорноморка-Іллічівськ (сучасний Чорноморськ), а також поромної переправи через Сухий Лиман, що обслуговувались Іллічівським портом. Вважаємо доцільним в подальшому розглянути можливість продовження маршрутів до Совіньона і м. Южне.

Немаловажним фактом є і поліпшення екологічної обстановки в нашому регіоні. Крім того, розвинутий водний транспорт забезпечить якісним транспортним обслуговуванням туристів міста і буде сприяти іміджу Одеси як сучасного європейського курорту. У 2017-му році Одесу відвідали 2,5 млн. туристів, з них 30 % – гості з інших країн [8]. З урахуванням аналогії в європейських приморських кластерах, слід очікувати приблизно 400 тис. потенційних пасажирів для перевезень водним транспортом.

Ми вивчили досвід наших сусідів на Чорному морі – Стамбула, їх проект Varun, а також італійський проект VAPORETTO, що успішно функціонує в Венеції. Природно, що ці проекти мають свої особливості, але їх досвід важливий для нас, як з точки зору організації малого судноплавства, так і проблем, з якими вони зіткнулися. Так, водний транспорт Стамбулу (вапури, пороми, морські автобуси) є невід'ємною частиною громадського транспорту і вирішує одразу декілька проблем: пов'язує дві

частини міста, розділені Босфором, вирішує проблеми трафіка, скорочує кількість пересадок, які неминучі при використанні наземного транспорту. На таких перевезеннях використовується як державний транспорт, так і комерційні поромі, призначені для морських прогулянок.

Окремо хочеться відзначити, що частина таких поромів і «морських трамваїв» відносяться до громадського транспорту і належать муніципалітету. Проїзд на такому поромі зазвичай оплачується жетоном або Інстамбул карт і за вартістю дорівнює проїзду на будь-якому іншому виді громадського транспорту в Стамбулі.

«Морські трамвайчики», що курсують по каналах Венеції і між островами Венеціанського архіпелагу під назвою «VAPORETTO» є єдиним видом сполучення (за винятком гондольєрів), ураховуючи її географічне положення. Нас зацікавила проблема, з якою зіткнулася компанія, що відповідає за функціонування транспортної мережі VAPORETTO. Періодично їй доводиться стикатися з протистоянням гондольєрів – вони з самого початку сприйняли новий вид транспорту як загрозу своїм доходам, і час від часу влаштовують страйки і звинувачують VAPORETTO в забрудненні води і повітря, а також виникненні небезпечних ситуацій: судна під час руху піднімають хвилі. Іноді протестні дії гондольєрів виявляються успішними: так, деякий час назад швидкість пересування VAPORETTO була законодавчо обмежена до 8 км / год.

Якщо ми хочемо дійсно запуснути в Одесі проект морських трамваїв, то теж повинні враховувати можливе невдоволення і опір з боку, в

першу чергу, маршрутних таксі, які можуть втратити частину пасажиропотоку.

Велику увагу в свій час прибережному водному транспорту відвели, наприклад, в Німеччині. Щоб вирішити проблему перевантаженості магістралей, влада Берліна вирішили використовувати наявні можливості водного транспорту. Для цього по річці Шпрее, що протікає через центр столиці, пустили катера-таксі, які стали доступним і зручним видом транспорту.

Не менш популярний водний транспорт в Японії, Великобританії і США. В розвинутих країнах зупинки «морських трамвайчиків», як правило, інтегровані в муніципальну мережу громадського транспорту. Так наприклад, в США згідно до інформації Департаменту транспорту США більш 50 всіх зупинок «морських трамвайчиків» з'єднані з загально-міською транспортною мережею як мінімум одним видом громадського транспорту і лише третина зупинок обслуговується тільки двома видами. В інших випадках причали і пристані розташовуються в безпосередній близькості (15-20 хвилин ходьби) від щільно заселених «спальних» районів, ділових центрів, туристичних об'єктів. У районах міста з менш щільною забудовою і меншою кількістю жителів, використовується спеціальний транспорт. Схожим чином налагоджений сервіс і в канадському Ванкувері, де безкоштовний міський автобус доставляє жителів до пристані [5].

Як свідчить аналіз світового досвіду, вартість проїзду на «морських трамвайчиках» не відрізняється від проїзду наземним громадським

транспорт і здійснюється по єдиному квитку.

При вивченні проблеми відродження прибережного малого судноплавства слід звернути увагу на наявність суттєвої складової соціального, а не підприємницького ефекту. Тому в світовій практиці і поділяються 2 підходи: чисто комерційний з використанням екскурсійних технологій, заснований на ринковому ціноутворенні і соціально-економічний при вирішенні транспортних проблем і стратегії «морського фасаду» міста. У другому випадку основні витрати відносяться на місцеві бюджети.

Морська індустрія будь якої країни при нормалізованому розвитку

забезпечує складну сукупність соціально-економічних результатів. Тому повномасштабні морські держави концентрують увагу якщо не на усіх напрямках використання морегосподарського комплексу, то на найважливіших формах ефективного витягання морської ренти. До одного з таких видів діяльності відноситься перевезення пасажирів маломірним прибережним флотом. Одеса програє в туристичному рейтингу через невикористання в цьому аспекті морської ренти ні в комерційному, ні в соціально-економічному прибережному пасажирському судноплавстві.



Рис. 1. Схема типичного фінансового потоку в системі міського громадського транспорту [3]

При розрахунку економічної ефективності використання «морсь-

ких трамвайчиків» в якості міського громадського транспорту, необхідно

враховувати витрати на експлуатацію транспортних засобів, величину бюджетної дотації, попит на такі послуги, вартість проїзду, а також доходи від продажу квитків [3].

Таким чином, рівень цін на послуги міського громадського водного транспорту буде залежати від величини дотації Міськради, а також від доходів, отриманих від продажу квитків. Вартість квитків на «морські трамвайчики» повинна бути порівнянна з вартістю квитків на інші види міського громадського транспорту. Частка дотації в загальних доходах перевізників, як правило, коливається від 35 до 50.

Що стосується оновлення флоту, то воно практично неможливо без залучення позикового капіталу. Горизонт планування бізнесу в сучасних умовах становить не менш 10-15 років [2].

Розглядаючи можливість відродження малого судноплавства в Одеському регіоні, велику увагу треба приділити безпеці судноплавства. Як свідчать статистичні дані, у 2015 році на водному транспорті зростає кількість аварій, в тому разі і з участю маломірних (малих) суден – 20 аварійних подій, у яких загинуло 38 осіб, зникло безвісти 6 осіб та було травмовано 26 осіб (у 2014 році 10 аварійних подій, у яких 8 осіб загинуло, 2 особи зникло безвісти та 3 особи було травмовано) [6]. Тому при проектуванні нових чи дообладнанні існуючих маломірних суден і їх експлуатації треба дотримуватись технічних вимог Регістру України. Особу увагу треба звернути на те, що однією з причин аварій, є відсутність пірсів, обладнаних для посадки (висадки) пасажирів і, як слідство, вихід на

водні об'єкти не з баз для стоянок маломірних (малих) суден, а з місць, що не облаштовані для цього. Це стосується особливо катерів, що здійснюють сьогодні прогулянки по водній акваторії Одеси на комерційній основі в районах пляжів Ланжерон і Аркадія. Крім того, переважна більшість дуже серйозних аварійних подій із такими суднами трапляється у морських водах та у місцях масового відпочинку людей на водних об'єктах. Враховуючи це, необхідно організувати та здійснювати регулярне патрулювання в районах найбільш інтенсивного судноплавства та відпочинку осіб. Одним із дійсних засобів у напрямку забезпечення безпеки судноплавства при організації перевезень пасажирів суднами прибережного плавання є розробка внутрішніх нормативно-правових документів щодо вимог безпеки пасажирів і підвищення ефективності контрольно-наглядової діяльності за перевізниками.

Концепція розвитку малого судноплавства в Одеському регіоні повинна враховувати фактичну неподільність транспортної системи Одеси і Одеської області. При такому підході полегшується проведення єдиної політики з екологічної безпеки в акваторії Одеського регіону. Оздоровлення екологічної ситуації в регіоні стане додатковим фактором розвитку водного туризму. Відношення до транспортної системи як до єдиного цілого має і економічний аспект. Так, повільний темп розвитку водного туризму в регіоні пов'язаний з відсутністю причальної інфраструктури, з цієї ж причини знижена екологічна безпека акваторій і берегових зон.

Спільне вирішення завдання інфраструктурного забезпечення рекреаційних зон дозволить знизити гостроту екологічних проблем і сприяти залученню туристів до нашого регіону.

Факторами, що перешкоджають швидкому розвитку морських пасажирських перевезень вздовж чорноморського узбережжя Одеського регіону, є: відсутність інфраструктури морських причалів; фактична відсутність адекватних по соціально-економічним обмеженням морських пасажирських суден малого тоннажу; недостатній обсяг інвестицій в морське транспортне сполучення на протязі останніх років; відсутність умов, які б сприяли залученню до сфери морських транспортних перевезень приватного капіталу.

Негативний вплив зазначених чинників посилюється внаслідок незавершеної трансформації системи державного управління у відповідності до ринкових умов економіки.

Висновки. Створення мережі морського транспортного та туристичного сполучення міста буде сприяти, перш за все, підвищенню іміджу і конкурентоспроможності Одеського регіону у відповідності до стандартів європейських морських курортних міст, по-друге, поліпшенню інвестиційного клімату та залученню додаткових джерел фінансування в розвиток транспортної інфраструктури.

Крім цього, вирішення цієї проблеми сприятиме: зниженню на-

вантаження на міську транспортну систему; поліпшенню екологічної ситуації (по навантаженню на навколишнє середовище морське сполучення в 10 разів екологічніше автомобільного); соціально-економічному розвитку міста; організації нових робочих місць; створенню нової сфери надання послуг, з залученням малого і середнього бізнесу; розвитку в портпунктах розважальних, оздоровчих, культурних центрів з можливим цілорічним режимом роботи; збільшенню надходжень до бюджетів всіх рівнів; збільшенню обсягу пасажирських перевезень, в тому числі туристичних маршрутів; розвитку портової інфраструктури на внутрішніх водних шляхах міжнародного значення; забезпеченню надійності об'єктів інфраструктури і безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах; покращенню транспортної мобільності населення і туристів.

Програма ООН «Порядок денний на XXI століття» спрямована на досягнення двох цілей: високої якості довкілля і здорової економіки [9]. Оскільки саме міста відіграють вирішальну роль в розвитку людства, то роль місцевих органів в самоуправлінні разом з державою є головним чинником у виконанні цієї програми. Розвиток прибережного судноплавства в Одеському регіоні буде сприяти сталому розвитку суспільства, в основі якого лежить принцип балансу економічної, соціальної і екологічної складових.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Нездойминов С.Г. Круизный рынок Черноморского региона Украины / С.Г. Нездойминов // *Вестник Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы. Серыя 5. Эканоміка. Сацыялогія. Біялогія.* – 2013. – № 3 (161). – С. 25-30.
2. Зубарев Е.В. Условия развития рынка водных пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге / Е.В. Зубарев, М.М. Федорова // *Транспорт Российской Федерации.* – Вып. 3 (63-64) 2016. – С.29-30.
3. Jolanta Sulek, Ludmiła Filina-Dawidowicz. Water-bus in the public transport. *Scientific Journals Maritime University of Szczecin* 37(109), 2014, 37(109) pp. 82–88. [Электронний ресурс]. – Режим доступу: https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.../Sulek_Filina-Dawidowicz.pdf
4. Kondo A. Effects of introduction of a water-bus system and transport policies on road traffic and the environment in urban areas / A. Kondo, Y. Hirose // *Transactions on the Built Environment.* – Vol 33. – 1998. – WIT Press [Электронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.witpress.com/Secure/elibrary/papers/UT98/UT98012FU.pdf>.
5. Дайджест стратегії устойчивого розвитку Одессы. [Электронний ресурс]. – Режим доступу: <http://omr.gov.ua/images/File/digest%20info.pdf>
6. Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік. [Электронний ресурс]- Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%90%D0%9D%D0%90%D0%9B%D0%86%D0%97%20-%202015.pdf>
7. Из истории одесского трамвайчика [Электронний ресурс]. – Режим доступу: <https://grey-croco.livejournal.com/429199.html>
8. Официальный сайт Всемирного клуба одесситов [Электронний ресурс]. – Режим доступу: <http://odessitua.com/news/63977-v-proshlom-godu-odessu-posetili-dva-s-polovinoj-milliona-turistov.html>.
9. Повестка дня на XXI век. [Электронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/agenda21.pdf.
10. Указ Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015 «Про Стратегію сталого розвитку Україна – 2020» [Электронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

REFERENCES

1. Nezdoyminov, S.G. (2013). *Kruizniy rynek Chernymorskogo regiona Ukraini [Cruise market of the Black Sea region of Ukraine]. Vesnik Grodzenskaga dzearzhaynaga universiteta imya Yanki Kupali – Vesnik of Yanka Kupala State University of Grodno, № 3 (161), 25-30 [in Russian].*

2. Zubarev, Y.V. & Fedorova M.M. (2016). *Usloviya razvitiya rynka vodnykh passazhirskikh perezovok v Sankt-Peterburge. Transport Rossiyskoy Federatsii – Transport of the Russian Federation, Vyp.3 (63–64), 29-30* [in Russian].
3. Sulek, J. & Filina-Dawidowicz, L. (2014). *Water-bus in the public transport. Scientific Journals Maritime University of Szczecin 37 (109), 37 (109), 82-88. Retrieved from https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.../Sulek_Filina-Dawidowicz.pdf* [in English].
4. Kondo, A. & Hirose Y. (1998). *Effects of the introduction of a water-bus system and transport policies on road traffic and the environment in urban areas. Transactions on the Built Environment. Vol 33. Retrieved from: <https://www.witpress.com/Secure/elibrary/papers/UT98/UT98012FU.pdf>* [in English].
5. *Daydzhest strategii ustoychivogo razvitiya Odessy (2010) [Digest of Sustainable Development Strategy of Odessa]. Retrieved from <http://omr.gov.ua/images/File/digest%20info.pdf>* [in Russian].
6. *Analiz stanu bezpeky rukhu, pol'otiv, sudnoplavstva ta avariynosti na transporti v Ukraini za 2015 rik [Analysis of the state of safety of traffic, flights, navigation and traffic accidents in Ukraine in 2015]. Retrieved from <https://mtu.gov.ua/files/%D0%90%D0%9D%D0%90%D0%9B%D0%86%D0%97%20-%202015.pdf>* [in Ukraine]
7. *Yz ystoryy odesskoho tramvaychyka (2009) [From the history of the Odessa tram]. Retrieved from <https://grey-croco.livejournal.com/429199.html>* [in Russian].
8. *Ofitsial'nyy sayt Vsemirnogo kluba odessitov [Official site of the World Club of Odessa]. Retrieved from: <http://odessitua.com/news/63977-v-proshlom-godu-odessu-posetili-dva-s-polovinoj-milliona-turistov.html>* [in Russian].
9. *Povestka dnya na XXI vek [Agenda for the twenty-first century]. Retrieved from http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/agenda_21.pdf* [in Russian].
10. *Ukaz Prezydenta Ukrainy vid 12 sichnya 2015 roku № 5/2015 Pro Stratehiyu staloho rozvytku Ukrainy – 2020 (2015) [Decree of the President of Ukraine dated January 12, 2015 № 5/2015 "On the Strategy of Sustainable Development Ukraine 2020]. Retrieved from <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>* [in Ukraine].

Стаття надійшла до редакції 12.06.2018

Посилання на статтю / Reference a JournalArtic: *Проблеми прибережного судноплавства в системі сталого розвитку Одеського регіону / І.А. Голубкова, Т.І. Левинська // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – 2018. – № 2. – С. 43-52.*