

намагаються встановити ціну таким чином, щоб продати товар протягом поточного сезону, зважаючи на мінливість моди, смаків і уподобань споживачів.

Практика довела доцільність застосування економічних методів уцінки для управління товарно-ціновою політикою концерну «Чексіл». В середньому в результаті їх впровадження можна збільшити оборотність продукції на 20—30%, попередити (або мінімізувати) збитки від «заморожування» обігових коштів, збільшити економічний прибуток від продажу продукції на 10—15%.

Підприємство, яке має намір знижувати ціни, як правило, намагається збільшити ступінь обізнаності покупців з метою випередження конкурентів. Для підприємства важливо, щоб заходи щодо встановлення того чи іншого рівня ціни мали превентивний характер. Уцінку необхідно проводити до початку сезону продажу, щоб споживачі могли ознайомитися з новою ціною на товар, визначити його переваги перед товарами конкурентів, і зробити свій вибір.

ЛІТЕРАТУРА

1. *Денисов А. Ю., Жданов С. А.* Экономическое управление предприятием и корпорацией. — М.: «Дело и сервис», — 2002. — 416 с.
2. *Кузин Б., Юрьев В., Шахдинаров Г.* Модели и методы управления фирмой. — СПб: Питер. — 2001. — 432 с.
3. *Ильенкова Т. М.* Спрос: анализ и управление. М. — «Финансы и статистика». — 2001. — 158 с.
4. *Тарасевич В. М.* «Экономико-математические модели в ценообразовании». — Л.: Изд-во СПб ГТУ. — 2000. — Ч.1. — 145 с.

О. В. ОЛЬШАНСЬКА, асистент

ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ В УМОВАХ ФОРМУВАННЯ РИНКОВОЇ ЕКОНОМІКИ

Соціальний і економічний розвиток Північного Причорномор'я як в сучасних умовах розвитку господарства, так і, особливо, в майбутньому конче потребує забезпечення раціонального користування природними ресурсами. В першу чергу це стосується гармонізації взаємодії морегосподарського

комплексу з формуванням приморської природоохоронної політики. Особливістю розміщення об'єктів господарства Північного Причорномор'я є їх наближення до узбережної смуги моря. Активний розвиток виробництва та морського господарства, а також відповідне зосередження населення і соціальної сфери призводять до загострення екологічних проблем. Погіршується якість природних ресурсів: забруднюються водні простори та атмосферне повітря, зменшуються рекреаційні можливості та знижуються біопродуктивні функції узбережної зони моря і водоймищ. Тому особливої гостроти набуває раціональне використання біологічних, мінерально-сировинних, паливно-енергетичних та рекреаційних ресурсів регіону. Одним із шляхів вирішення екологічних проблем регіону є визначення та реалізація перспектив розвитку морегосподарського комплексу з урахуванням стану техногенного навантаження на природне середовище.

Розвиток господарського комплексу Північного Причорномор'я значною мірою обумовлений його розміщенням на міжнародних морських та сухопутних транспортних шляхах. До Чорного моря виходить велика система річкових судноплавних трас (Дунай, Дніпро, Дністер). Усе це забезпечує надійний зв'язок як між областями Північного Причорномор'я (Миколаївська, Одеська, Херсонська області), так і з іншими регіонами України та зарубіжними країнами. Наявність зручних транспортних шляхів та їх висока концентрація і взаємодоповнення сприяли розвитку економічної діяльності регіону та зв'язків, насамперед, виробничих. Це привело до зростання обсягів торгівлі, суднобудування, машинобудування, приладобудування, риболовства та видобутку морепродуктів, переробки експортно-імпоротної сировини, розвитку приморського рекреаційного комплексу тощо.

З 1990 по 1996 рік тут спостерігався стійкий спад виробництва, причинами якого стали: відсутність розвиненого та гнучко зорієнтованого на постійні зміни попиту індустриального споживчого сектору регіональної економіки; розрив міжгосподарських зв'язків; втрата дешевих джерел енергії і т.ін. (табл. 1).

Таблиця 1

**ДИНАМІКА ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА В ПІВНІЧНОМУ
ПРИЧОРНОМОР'І (%)**

Області	1985 = 100						1990 = 100					2000 до 1990
	1990	1995	1996	1998	1999	2000	1995	1996	1998	1999	2000	
Миколаївська	117	91	82	86	86	92	78	70	73	73	78	107
Одеська	115	96	85	99	102	92	83	73	86	89	80	90
Херсонська	118	60	44	46	39	45	51	37	39	33	38	114
Україна	116	61	58	57	59	66	52	50	49	51	57	112

Однак останнім часом у регіоні відбувається деяке поживлення промислового виробництва. Так, наприклад, у Миколаївській та Херсонській областях у 2000 р. порівняно з 1999 р. відбулося деяке зростання обсягів промислової продукції відповідно на 8,9% та 28,3%. Проте в Одеській області ця цифра набула від'ємної величини — 9,7 %.

Господарська діяльність таких масштабів чинить суттєвий негативний вплив, у першу чергу, на зниження курортно-рекреаційного потенціалу узбережної смуги, хоч сам комплекс оздоровчих установ тут досить значний.

Зниження рекреаційних властивостей регіону в зв'язку із зростанням техногенного навантаження та сезонним притоком відпочиваючих, який часто є нерегульованим, призводять до погіршення екологічної ситуації, адже в природне середовище надходить велика кількість забруднюючих речовин. І хоч в останні роки антропогенне навантаження за окремими компонентами зменшилось, докорінного поліпшення екологічного стану ще немає, а щодо деяких компонентів спостерігається погіршення.

Найбільшого забруднення завдає діяльність портового господарства. Як видно зі табл. 2, підприємства морегосподарського комплексу є досить серйозними джерелами забруднення атмосферного повітря. У порівнянні з загальноукраїнськими показниками обсяги викидів забруднюючих речовин підприємствами морегосподарського комплексу Північного Причорномор'я в структурі інших показників значно більші. Дуже значна їх частка в загальному обсязі викидів у Миколаївській (7,9%) та Одеській (8,4%) областях.

Таблиця 2

**ЗАБРУДНЕННЯ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ
МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ**

Області	Викиди забруднюючих речовин в атмосферу, всього тис. т	У тому числі морегосподарськими комплексами, т				Частка в загальному обсязі викидів
		морські порти	суднобудування	рибопереробка	усього	
Миколаївська	57,0	209,2	4159,5	130,8	4499,5	7,89
Одеська	58,3	4748,2	—	156,6	4904,8	8,41
Херсонська	56,1	129,7	2047,0	152,3	2329,0	4,20
По регіону	171,4	5087,1	6206,5	439,7	11 733,3	6,85
По Україні	7308,3	6164,1	12 040,2	975,9	19 180,2	0,26

Центрами найбільшого забруднення є портові міста. У Північному Причорномор'ї такими є: в Миколаївській області — м. Миколаїв, в Одеській — міста Іллічівськ, Південне, Ізмаїл, Рені, Одеса та порт Усть-Дунайський; у Херсонській — м. Скадовськ та м. Херсон. Саме ними було найбільше викинуто в атмосферу тих забруднюючих речовин, які стосуються безпосередньо функціонування портового господарства, до того ж останнім часом зросли обсяги вантажообігу в морських портах Північного Причорномор'я, що теж супроводжується збільшенням забруднення атмосферного повітря (табл. 3).

Таблиця 3

ЗАГАЛЬНІ ОБСЯГИ ВАНТАЖОПЕРЕРОБКИ, тис. т

Порти	1995	1996	1997	1998	1999
Одеса	17 883	18 987	20 797	22 175	27 145
Іллічівськ	8113	8298	9149	9742	12 444
Південний	8300	7700	8893	9529	11 851
Херсон	2056	1805	1994	2266	2304
Миколаїв	1351	1257	1891	2692	3592
Усього	37 703	38 047	42 728	46 404	57 336

Аналіз структури вантажів, які переробляються в цих портах, свідчить, що майже половину обсягу переробки — 46,9% становлять насипні екологічно небезпечні вантажі. Екологічно небезпечними вони є не тільки за способом транспортування, тобто перевезення без пакування (у вигляді насипу, навалу), але й за своєю фізико-хімічною природою: хімічні добрива, руда, кокс, цемент (пилонебезпечні вантажі). Отже, збільшення забруднення атмосферного повітря відбувається і завдяки збільшенню обсягів переробки пилонебезпечних насипних вантажів (табл. 4).

Таблиця 4

**СТРУКТУРА ВАНТАЖОПЕРЕРОБКИ ЗА ВИДАМИ ВАНТАЖІВ В ПОРТАХ
ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

Вид вантажу	%
Метал	36,7
Добрива і хімічні продукти	18,0
Руда	8,5
Вугілля	6,1
Зерно	4,5
Інші	26,2

У галузі суднобудування найбільшими забруднювачами були суднобудівні заводи: м. Миколаєва — «Океан», «Суднобудівний завод ім. 61 комунара», «Чорноморський суднобудівний завод», виробниче об'єднання «Зоря», машинобудівний завод «Фрегат» та науково-виробниче об'єднання «Машпроект». У Херсонській області понад 90% фактичних викидів в атмосферу давало Херсонське судноремонтне об'єднання. На території Одеської області розміщені Кілійський та Ізмаїльський судноремонтні заводи, два одеських судноремонтних заводи та Іллічівський судноремонтний завод на сухому лимані. Зараз усі ці заводи збільшили обсяги виробництва, тобто минули стадію економічної кризи і практично працюють із повним завантаженням. Технологічні процеси судноремонтних заводів мають екологічно небезпечні технологічні операції, що призводить до викидів та скидів забруднюючих речовин у навколишнє середовище. До таких процесів слід віднести передусім, процеси підготовки та

обробки металу травленням, ділянки гарячого металопокриття, котельні і т. ін.

Рибопереробна промисловість, яка багато додає забруднення, розміщена в усіх областях Північного Причорномор'я. Основними центрами, де зосереджені найпотужніші джерела забруднення атмосферного повітря, є: у Миколаївській області — мідійно-устричний консервний комбінат м. Очакова, в Херсонській області — рибоконсервний завод «Приморський» в м. Скадовську, рибоконсервний та «Ревхвиля» заводи м. Генічеська, в Одеській області — Вилківський рибозавод та Білгород-Дністровський рибокомбінат.

Значно забруднені узбережні морські акваторії, лимани та пригирлові зони приморських регіонів Північного Причорномор'я, які активно використовуються як в господарській, так і в рекреаційній діяльності.

Основними водокористувачами Північного Причорномор'я є комунальне господарство і промисловість. Це в першу чергу такі водоспоживачі як морський транспорт і флот. Питома вага їхнього водоспоживання становить 30% загального обсягу водозабору. Через те, що площа водозабору рік Дніпра, Дунаю та Південного Бугу велика, на території Північного Причорномор'я і, особливо, в узбережних акваторіях скупчується значна кількість нафтопродуктів, завислих речовин, сульфатів, хлоридів, фосфору, азоту, фенолів, пестицидів, нітратів, заліза, міді, цинку, хрому, ртуті та т. ін.

Головними джерелами водопостачання Херсонської області є р. Дніпро, Каховське водосховище, підземні води та р. Інгулець. Зростання споживання води призводить і до збільшення неочищених скидів у водоймища. Особливо потерпають через це Дніпро та затоки Чорного моря.

Найбільшими забруднювачами Дніпра є Херсонський суднобудівний завод, Голопристанський завод з виробництва молодняка риб, рибне господарство «Збруївка». У затоки Чорного моря високомінералізовані відходи скидають Голопристанське управління колекторно-дренажних систем та Колангаське управління зрошувальних систем.

У зв'язку з погіршенням роботи очисних споруд у містах Каховка та Нова Каховка стічні води часто забруднюють водозабірну площу. Стічні води підприємств м. Скадовська не мають попередньої очистки перед скиданням на споруди біологічної очистки, що створює певні проблеми в роботі міських

очисних споруд, і в Джарилгацьку затоку Чорного моря надходять недостатньо очищені стоки.

Санітарно-хімічний стан р. Інгулець постійно погіршується: підсилюється мінералізація води та вміст у ній нафтопродуктів.

Санітарний стан р. Вірьовчиної теж вкрай незадовільний. В неї скидаються після зрошення дренаж та скиди очищеної води з очисних споруд Херсона.

Досить велика гострота водогосподарських проблем в Одеській області, хоч вона і характеризується значною різноманітністю водних ресурсів. В області значну територію займає морське узбережжя та шельф. Це обумовлює не лише особливості природно-кліматичних умов, але й характер соціально-економічної діяльності в цій зоні, зокрема, рекреаційної. Поверхневі води формуються і річковою системою, яка включає Дунай, Дністер, Південний Буг. Переважна більшість водозабору з Дністра йде на міське водопостачання, а дунайської води — на зрошення. Значна частина водоспоживачів (майже 40%) знаходиться в м. Одесі. Питання водозабезпечення Одеси стоїть досить гостро і вимагає прийняття рішучих заходів для кардинального його вирішення.

Великою проблемою для Північного Причорномор'я є розміщення, зберігання та знешкодження відходів виробництва. Найбільше за розмірами забруднення земель від складання побутових та промислових відходів в містах Одеса, Миколаїв та Херсон внаслідок недосконалих споруд зберігання та переробки твердих відходів. Так, через відсутність дозволів на складування промислових відходів у спеціально дозволених місцях, вони часто зберігаються на промислових майданчиках підприємств. Зокрема, великий обсяг гальваношлаків накопичено на Херсонському суднобудівному об'єднанні, ВО «Херсонський комбайновий завод» та ін.

Майже половина території узбережної зони відноситься до надзвичайно забрудненої і лише незначна — до умовно чистої.

Зростає антропогенний вплив на природне середовище, через що погіршується стан узбережних морських вод. Для Північного Причорномор'я характерно використання морського середовища і морських глибин для розміщення та скидання різноманітних відходів. Так, розміщення твердих відходів портово-виробничих робіт здійснюється на морських звалищах. Аналіз даних про якість вод Чорного моря і джерел її забруднення на різних ділянках говорить про стійку тенденцію до погіршення.

Найбільш забрудненими ділянками Чорного моря є Дунайська гирловина, північно-західний район, Дніпро-Бузька гирлова область (Бузький лиман, гирло р. Дніпра), Дніпровський лиман.

Понад 80% забруднюючих речовин, що потрапляють у Чорне море, вносяться водами Дніпра, Дунаю, Південного Бугу. Майже 4 млрд. м³ нормативно очищених та забруднених стічних вод щорічно скидається у Чорне море.

Одними з основних забруднюючих компонентів є нафтопродукти. Значна їх частина потрапляє в море у зв'язку з діяльністю морського флоту, зокрема, при очистці паливних баків танкерів. Нафтові забруднення призводять не лише до великих екологічних втрат, але й до економічних збитків, оскільки очистка нафтових розливів оцінюється досить високо.

Концентрація синтетичних поверхнево активних речовин на відкритих ділянках Чорного моря знаходиться в межах гранично допустимих концентрацій. Однак в місцях витоку стічних вод комунальних господарств рівень забруднення водної поверхні синтетичними речовинами дуже підвищився.

Зростання обсягів органічних речовин та нафтопродуктів призводить до накопичення в морській воді фенолів, поліциклічних ароматичних вуглеводнів. Разом узяті, ці шкідливі речовини значно перевищують гранично допустимі концентрації. При цьому найбільш забрудненими є пригирлові частини морських територій. Все це погіршує екологічний стан Чорного моря. Високі концентрації біогенних елементів, особливо сполук азоту, що змиваються у воду з сільськогосподарських угідь, викликають інтенсивний розвиток фітопланктону.

Як видно з табл. 5, обсяги скидання забруднених стічних вод мають протягом значного часу тенденцію до зростання.

Таблиця 5

ДИНАМІКА СКИДАННЯ ЗАБРУДНЕНИХ СТІЧНИХ ВОД У ПОВЕРХНЕВІ ВОДНІ ОБ'ЄКТИ (в % до 1995 р.)

Територіальні одиниці	Усього скинуто забруднених стічних вод	У тому числі	
		без очистки	недостатньо очищених
Миколаївська область	113,3	188	85,4
Одеська область	90,3	51,6	127,0
Херсонська область	5,9	3,4	20,0

Другим важливим джерелом забруднення водних об'єктів є рисосіяння. Ця діяльність впливає не лише на забруднення морської води через те, що у Чорне море скидаються високомінералізовані води, але й призводить до порушення водного балансу приморських територій.

Скиди цієї води впливають на екологічний стан моря, призводять до замулення, зменшення рибопродуктивності, зменшення рекреаційного потенціалу Чорноморського узбережжя. Особливо відчутний вплив здійснює рисова система Херсонської області.

Одним із факторів забруднення приморських територій і морського середовища Чорного моря є чисельні об'єкти морського господарства. Детальна характеристика економічної експлуатації морських акваторій і узбережних територій, а також інших природних ресурсів морськими торговими портами дає можливість докладно оцінити екологічні наслідки цієї експлуатації з врахуванням усіх факторів техногенного впливу. Наприклад, збільшення обсягів переробки транзитних вантажів веде до зростання екологічного навантаження на узбережній території через збільшення потужностей задіяного залізничного та автомобільного транспорту. Як наслідок, включаються у великі обсяги робіт такі екологічно небезпечні об'єкти, як нафтобази порту, мазутне господарство, гаражі малої механізації порту та ін.

Як уже зазначалось, останнім часом намітилась тенденція до збільшення обсягів вантажопереробки у великих портах (табл. 3, 4). Найбільшу питому вагу в структурі перевезень мають метал, добрива та хімічні вантажі, руда, тобто переважають вантажі, небезпечні в екологічному відношенні.

Екологія морських портів у найближчий час імовірно погіршиться через те, що зазнають змін морські вантажопотоки енергоносіїв та почнеться будівництво нових або збільшення існуючих потужностей з перевантажуванням рідкого палива. З цією метою здійснюється реконструкція нафтогавані Одеського морського порту. Загострення екологічної ситуації може бути спрогнозоване у зв'язку з появою зустрічних перевезень рідкого палива на тісних акваторіях і концентрацією перевантажень екологічно небезпечних вантажів на вузькому фронті узбережжя.

У донних відкладеннях швидко накопичуються шкідливі речовини. Збіднюється кисневий режим придонних шарів води, зменшується їхній окислювальний потенціал. Це пов'язано з наявністю високої концентрації нафтопродуктів, важких металів,

фенолів, токсичних сполук тощо. Як у водній масі, так і в донних відкладеннях спостерігається наявність ДДТ. Найбільша його концентрація в узбережних територіях. Це ж стосується накопичення у водному середовищі пестицидів та інших хлорорганічних речовин.

Сміття, яке скидається з транспортних та риболовних суден, також завдає збитків морському середовищу і, в першу чергу, його іхтіофауні.

Для зменшення негативної дії морських транспортних засобів на екологічний стан водних ресурсів необхідно посилити вимоги до суб'єктів господарювання, внести відповідні зміни до морського природоохоронного законодавства. Слід також удосконалити механізм контролю за діяльністю морських транспортних засобів.

Таким чином, можна констатувати, що вся сукупність видів морегосподарської діяльності ускладнює екологічну ситуацію в Північному Причорномор'ї.

Погіршення екологічної ситуації є дуже значною загрозою соціально-економічній безпеці, і обумовлене воно техногенним перевантаженням регіону, неефективним використанням природних ресурсів, посиленням техногенної дії на Чорне море, зношенням основних фондів морегосподарського комплексу, негативними наслідками Чорнобильської катастрофи, широкомасштабним використанням екологічно небезпечних речовин, недосконалістю екологічної нормативної бази, неконтрольованим завезенням у регіон екологічно небезпечних речовин, матеріалів і т. ін.

На тлі наведеного вище аналізу та оцінки техногенного впливу морегосподарського комплексу Північного Причорномор'я на навколишнє природне середовище можна визначити характер типових екологічних небезпек функціонування морегосподарського комплексу (табл. 1).

Запобігання негативних наслідків господарської діяльності і поліпшення екологічної ситуації в Північному Причорномор'ї може сприяти формування прогресивної, екологічно безпечної структури господарства приморських регіонів.

ЛІТЕРАТУРА

1. Буркинський Е., Коровкін Е., Топчієв О. Пріоритетні принципи структуризації державної програми соціально-економічного розвитку

2. Генсірук С.А., Нижник М.С., Міщенко В.О. Еколого-економічні аспекти природокористування. — К.: Наукова думка. — 1982. — 176 с.
 3. Іванух Р. Екологізація розвитку продуктивних сил України // Економіка України. — 1992. — № 10. — С. 24—33.
 4. Руденко В. П., Швиденко А. Й. Екологічні основи природокористування. — Чернівці.: Рута. — 1995. — 78 с.
-